

Guide d'achat occasion P. 48



Nos conseils pour bien choisir votre **camping-car**

Actu P. 6



Copies chinoises : ça continue !

Dossier essais P. 26

Dacia aussi fort que Renault ?

CINQ DUELS POUR TRANCHER



Crash-test P. 56
Les meilleurs **sièges auto**

EXCLUSIF

Future Volkswagen Golf

Electrique et hybride, elle double la mise !

P. 16



Match de SUV premium P. 32



Audi Q5 / BMW X3 / Mercedes GLC

Quel est le **champion** des hybrides rechargeables ?

Quand Ferrari s'égare...

Nouvelle **Luce**
Le choc !



P. 22



Essai rétro
Une Dino signée Fiat

P. 44



La liste 2026 des Garages Confiance

L 14629 - 1971 - F - 2,60 €



BEL: 2,90 € - ESP: 3,10 €
GR: 3,10 € - DOM S:
3,70 € - DOM A: 4,30 €
ITA: 3,10 € - LUX: 2,90 €
PORT CONT: 3,10 € -
CAN: 4,75 \$CAN - MAR:
33DH - TOM S: 570CFP -
CH: 5FS - TUN: 6DTU

generation
renault
portes ouvertes 11-15 juin⁽¹⁾



la petite grande voiture

RENAULT TWINGO E-TECH ELECTRIQUE

5 portes
jusqu'à 360 L de volume de coffre⁽²⁾
jusqu'à 2 m de longueur de chargement⁽³⁾
sièges indépendants, rabattables et coulissants⁽⁴⁾
jusqu'à 24 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁵⁾
openR link avec Google intégré et plus de 100 apps disponibles⁽⁶⁾

à partir de

13 310€⁽⁷⁾

prime coup de pouce 6 180€ déduite⁽⁸⁾

profiter
de l'offre





éligible au leasing social⁽⁹⁾



modèle présenté : Twingo e-tech électrique techno 80 ch avec options jantes alliage diamantées noir 18" reverso et teinte métallisée vert absolu à 16 110€, prime coup de pouce déduite de 6 180€⁽⁸⁾ (1) ouverture exceptionnelle le 14/06/26. (2) avec sièges arrière avancés. équivaut à 305 dm³ en norme VDA. (3) selon version. siège conducteur non rabattable. (4) sièges arrière. (5) en option selon version. (6) selon version, toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (7) selon prix conseillé pour achat Twingo e-tech électrique hors options. (8) montant max indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat par client particulier d'un véhicule neuf particulier électrique M1 Renault éco-scoré de moins de 2,4 tonnes avec prix inférieur à 47 000€ ttc hors options, au titre dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, dans réseau participant, **du 1^{er} au 30/06/2026**. pour particuliers, selon niveau revenus. voir conditions auprès de votre revendeur. (9) sous réserve modalités gouvernementales du dispositif leasing social 2026 et sous réserve éligibilité au dispositif. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 12,2/12,7. émissions de co₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780129987. **renault.fr**

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouvelle ID.3 Neo

Design épuré et affirmé.



Les instants
ÉLECTRIQUES
C-D



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Modèle présenté : ID.3 Neo Trend neuve avec options. Plus d'informations sur volkswagen.fr

Cycle mixte gamme Nouvelle ID.3 Neo (kWh/100 km) WLTP : 13,9-NC. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 22/04/2026, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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



➤ **Mathieu Chevalier**, directeur de la rédaction

Volga remise à flots

C'est une résurrection inespérée, voire providentielle, pour un pouvoir russe qui cherche désespérément à garder la face. Volga, la marque de prestige de l'ex-URSS (qui tire son nom de l'un des plus longs fleuves de Russie), fait son retour ! Symbole des heures glorieuses de l'industrie soviétique – la M21 des années 1950 représentait

le nec plus ultra de l'automobile, capable de rivaliser avec les américaines dont elle s'inspirait –, cette relance est censée illustrer la solidité de l'économie russe dans le contexte actuel.

Mais il suffit de gratter le vernis des nouvelles Volga (une grande berline et deux SUV) pour constater que la manipulation de l'information reste un art parfaitement maîtrisé par Moscou. Car les modèles censés incarner le savoir-faire national sont en réalité des productions... chinoises. C'est en effet Geely qui fournit les véhicules, lesquels sont simplement rebadgés dans l'usine de Nijni Novgorod, ancien site de Volkswagen avant que le groupe ne quitte le pays à la suite du déclenchement du conflit.

Le contexte diffère, mais pas la stratégie : les marques chinoises s'installent dans les usines du Vieux Continent au sens large. Geely en Russie, BYD en Hongrie et en Turquie, Chery, LeapMotor et MG en Espagne, Dongfeng en France, à Rennes. Un moyen de localiser leur production et de contourner les barrières douanières régionales.

Mais ce faisant, elles s'exposent au coût du travail local, doivent composer avec des usines pas toujours à la pointe et sont encore contraintes d'importer les éléments à forte valeur ajoutée de Chine (batteries et électronique). Il sera intéressant d'observer l'impact que tout cela aura sur les prix des modèles chinois "made in Europe".

Semaine du 12 au 18 juin 2026

Actualité

- 6 **L'essentiel.** L'attaque des clones chinois se poursuit
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs**
- 14 **La photo**
- 16 **Les nouveautés**
9^e génération de la Volkswagen Golf : ce que l'on sait déjà
La Ferrari Luce : 100% électrique et 5 places !

Essais

- 25 **Les mesures du labo**
- 26 **Dossier.** Dacia/Renault : le grand match
- 32 **Match.** L'Audi Q5 e-Hybrid quattro de 299 ch affronte le BMW X3 30e XDrive de 299 ch et le Mercedes GLC 300 e Hybrid 4Matic de 313 ch
- 38 **Panoramique.** Le Volvo EX60 P6 RWD de 374 ch
- 42 **Détaillé.** Le Toyota bZ4X Touring Grande Autonomie de 224 ch
- 44 **Rétro.** La Fiat Dino (1967)

Pratique

- 47 **L'info utile**
- 48 **Dossier.** Camping-cars d'occasion : lequel choisir ?
- 52 **Essai occasion.** Un Range Rover Evoque BVA à moins de 28000 €
- 54 **Radioscopie**
Nissan Juke I essence
Smart Fortwo II
- 56 **Loi et conso.** Crash-tests printemps 2026 : les 8 meilleurs sièges auto testés
- 58 **Produits.** Modernisez votre auto
- 59 **Dossier.** Les 361 Garages Confiance 2026
- 65 **Le prix des voitures neuves**

Le trait d'humeur de Cirebox

94^e édition des 24 Heures du Mans : va-t-on dépasser les 332 000 spectateurs de 2025 ?



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 24 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.

L'attaque des clones chinois se poursuit...

Asie méprendre !



Longtemps, les constructeurs chinois ont plagié à outrance le style des icônes automobiles occidentales pour “vendre du rêve” sur leur propre marché... Désormais bien implanté en Europe, l'empire du Milieu s'émancipe peu à peu en matière de design. Mais en y regardant de plus près, on se rend compte que les vieilles habitudes ont la peau dure...

► **Texte :** Cédric Morandais

Cela fait maintenant deux décennies que les constructeurs chinois ont entamé – d'abord à petits pas, puis à grandes enjambées – leur conquête du Vieux Continent. A leurs débuts, les modèles de ces marques, alors inconnues chez nous, se caractérisaient par leur ressemblance avec des véhicules existants*...

Rien de plus logique, comme nous l'explique René Demarets, notre spécialiste du design : “Les constructeurs chinois étant pour la plupart très jeunes, leur ADN ne repose sur aucun héritage, aucun âge d'or. Il leur manque cette ‘patine’ qui définit un style maison, une image de marque. Dès lors, pour s'en construire une à bon compte, copier les références est une tactique souvent efficace.” D'autant plus que, dans l'empire du Milieu, on ne s'embarrasse guère des problèmes de plagiat. D'une part parce que la législation locale est très souple en la matière. D'autre part car, dans la culture chinoise, s'inspirer fortement d'une réfé-

rence est considéré comme un hommage. Les marques occidentales, elles, ont préféré fermer les yeux, de peur de se voir barrer l'accès au premier marché mondial.

Chassez le naturel...

Au fil des ans, toutefois, les labels chinois semblaient avoir trouvé leur propre voie stylistique. Pour preuve, aujourd'hui, aucun de leurs modèles vendus en Europe ne ressemble outrageusement à l'une de “nos” autos. En fait, pour René Demarets, leur démarche est désormais plus subtile : “Réduire la production des groupes automobiles chinois à de la simple copie serait injuste, car leurs bureaux de design progressent à toute vitesse. Prenez le Xiaomi YU7 : son visage évoque un croisement entre une Ferrari, une Porsche et une McLaren, mais le résultat est plutôt séduisant. Mieux encore, on peut réellement tomber sous le charme d'une sympathique Nio Firefly... même si

elle affiche un faux air de Honda e ! Enfin, certaines chinoises font dorénavant preuve de créativité et d'une originalité indéniables, à l'instar de la BYD Dolphin Surf, de certaines MG ou du récent Lynk & Co 02. Après tout, dans la nature, le mimétisme, fait partie de l'apprentissage... avant l'émancipation.”

... il revient sur le capot

Pour autant, les constructeurs chinois n'en ont pas encore tout à fait terminé avec le papier calque. Nous avons pu en juger dans les allées du dernier salon de Pékin, marqué par l'émergence d'une multitude de SUV et de sportives bien décidés à investir les hautes sphères du premium, voire le marché de la voiture d'exception. Des segments où le style extérieur compte au moins autant que l'accueil intérieur, mais sur lesquels les marques chinoises ne peuvent se prévaloir d'aucun héritage. Dès lors, autant s'approprier celui des autres.

iCaur V27



DENIS MEUNIER

Les Boxy, ces SUV au look de parpaing, sont à la mode en Chine. Une tendance qui pourrait s'étendre à l'Europe ? En tout cas, l'iCaur V27, croisement entre un Toyota Land Cruiser et un Land Rover Defender, y tentera sa chance dès 2027, mais sous la bannière iCaur, la marque iCar appartenant à Apple sur notre continent.

SAIC Z7/Z7T



En berline comme en break, cette cousine de nos MG est, comme son évidente source d'inspiration allemande (la Porsche Taycan), uniquement propulsée par la fée électricité. La version de base, forte de 590 ch, est vendue moins de 30 000 € sur ses terres natales.

PORSCHE

SAIC

Chery Arrizo S



Aucune chance de voir débarquer cette berline sur nos routes : outre sa ressemblance trop flagrante avec l'Audi A5, son 2.0 turbo 100 % thermique lui vaudrait un malus écologique salé.



AUDI

CHERY

Freelander 8



NICOLAS SOLER

Non, il ne s'agit pas du petit frère du Land Rover Defender mais d'un SUV développé par le groupe Chery. Outre le design, il reprend également le nom d'un défunt modèle de la marque britannique, mais avec l'accord de celle-ci.

FREELANDER

Xiaomi YU7



FERRARI

Il faut un sacré toupet pour oser copier une Ferrari. Mais Xiaomi n'en manque visiblement pas et commercialise ce "jumeau" du Purosangue. Sous le capot, point de V12, mais des blocs électriques délivrant jusqu'à 691 ch.

XIAOMI

Denza Z



MASERATI

Les designers ont visiblement trouvé leur inspiration du côté de Modène, en Italie. Ce clone de la Maserati MCPura, doté d'un moteur électrique de plus de 1 000 ch, arrivera pourtant chez nous l'an prochain.

DENZA

L'Europe contre-attaque

En difficulté sur le marché chinois, les constructeurs européens organisent leur riposte. Au sein du groupe Volkswagen, on a décidé d'attaquer les labels locaux avec leurs propres armes et de... copier le dessin de certaines de leurs autos !

Lors du dernier salon de Pékin, Volkswagen présentait ainsi trois modèles électriques badgées ID. (Unyx 08, Unyx 09 et Era 9X), que l'on aurait bien vus affublés d'un badge BYD ou MG. Le n°1 européen va même plus loin, avec deux marques spécifiquement

destinées au marché chinois : AUDI (sans les anneaux) ambitionne de rivaliser avec Denza et Xiaomi, tandis que Jetta propose des berlines et SUV compacts aux tarifs très agressifs (à partir de l'équivalent de 10 000 €).

Véhicules mystères

Des chinoises au parfum d'Europe



ALAIN GALY



GÉRARD GUIROUX

J'ai découvert cette grande berline Xpeng dans un parking d'Andorre-la-Vieille, mais je n'ai pas reconnu le modèle. Auriez-vous une idée ? *Alain Galy, par e-mail*

Au cours d'un voyage en Italie, j'ai croisé plusieurs véhicules différents portant la marque DR. Il se pourrait que ce soit des modèles chinois rebadgés... Pouvez-vous m'en dire plus ? *Gérard Guiroux, par e-mail*

François Tarrain. Preuve que le paysage automobile français – et, par extension, européen – évolue à vitesse grand V, il ne se passe pas une semaine sans que vous ne croisie des véhicules (plus ou moins) inconnus chez nous... Même si ces deux-là le sont moins que d'autres. Le premier est en fait une Polestar 5, marque du groupe Volvo (détenu lui-même par Geely), et non une Xpeng, la confusion venant de leurs logos en "X" assez proches. Cette grande berline électrique de près de 900 ch, concurrente des Porsche Taycan, est d'ores et déjà disponible à la commande en France (à partir de 120 000 €). Quant à la marque DR, elle est présente en Italie depuis 2009. Notamment avec ce SUV F35 dérivé du Chery Tiggo 7. Importé de Chine en pièces détachées, il a été assemblé jusqu'en 2023 dans l'usine DR de Macchia d'Isernia. Depuis, d'autres modèles (DR3, DR5) ont pris la relève avec un certain succès.

Le salaire de la peur

J'ai lu sur plusieurs sites que les futurs "radars collectifs" allaient coûter une fortune aux communes: de l'ordre de 70 000 à 160 000 € par appareil. Vous confirmez ?

Pierre T., Giverny (27)

François Tarrain. Non, nous ne confirmons pas. Et pour cause, lorsque les maires pourront installer leurs propres radars (pas avant mi-2027), ils ne les achèteront pas: ils les loueront. Or, le coût de ce leasing – qui inclura l'appareil, son installation, son entretien et la chaîne de traitement des infractions – est inconnu. Au jeu des estimations, tablons sur quelques milliers d'euros par mois. Soit bien moins que les montants à cinq ou six chiffres évoqués par certains! N'empêche, les collectivités espèrent bien récupérer les recettes de leur "investissement". Sans quoi, les radars collectifs risquent de faire pschitt.



Je me demande si les vendeurs veulent vraiment vendre des voitures. Pour ma part, j'ai eu droit à tout: celui qui ne répond pas aux mails, celui qui me dit d'aller sur le Net pour avoir des infos, celui qui se borne à faire des additions... Au final, le meilleur accueil a été celui d'un mandataire. Cherchez l'erreur !

Jacky Turret, par e-mail



Alerte rouge

Je me suis toujours demandé à quoi servaient ces panneaux rouges successifs affichant un ou plusieurs flocons, que l'on peut croiser sur l'autoroute (comme ici sur l'A85)...

Carlos F., Saint-Epain (37)

Pascale Gétin. Pas la peine de chercher la signification de ces panneaux dans le code de la route, ils n'y figurent pas. Et pour cause, ils ne s'adressent qu'aux équipes de salage et de déneigement qui opèrent sur autoroute: ils balisent, 300 m en amont, la présence d'une issue de service qui permet aux engins de faire demi-tour pour repartir dans l'autre sens. Notez que, dans certains cas, l'existence d'une issue de service peut aussi être indiquée par les lettres "IS" peintes sur la bande d'arrêt d'urgence.



DR

Coup de chaud

Durant la récente période de fortes chaleurs, j'ai constaté que ma Citroën C3 Hybride 110 ne fonctionnait plus qu'en mode thermique. Et une fois la canicule passée, les phases en électrique sont revenues. Comment expliquez-vous ce phénomène ?

W. Etancelin, par e-mail

Jérôme Fombelle. Lorsque les températures grimpent fortement, les modèles full hybrid peuvent limiter, voire couper, le mode électrique pour deux raisons: soit pour éviter la surchauffe de la (petite) batterie de traction, dont le refroidissement peut être insuffisant, soit parce que la climatisation est fortement sollicitée. Or, pour fonctionner, le compresseur a besoin du moteur thermique! Corollaire: en cas de canicule, le système stop/start est lui aussi provisoirement désactivé.

Vos images

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



Porte-vélos artisanal (et minimaliste)? Système anti-effraction? A chacun de se faire sa propre opinion. Vu à Sévérac-le-Château (12).

Par Spirou



Voilà ce qu'a révélé l'effondrement d'une grange située à Arcis-sur-Aube (10): au moins trois Porsche 944 et un vieux Citroën HY!

Par Sébastien Borres



Six roues motrices, 760 ch, 6 m de long: c'est l'Apocalypse Hellfire sur base de Jeep Gladiator, croisé ici à New-York. C'est ça l'Amérique!

Par Maël

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

Invincible



à domicile

Avec Livebox Max Fibre



Orange Maison Protégée
Alarme et Télésurveillance

vous revient à

10€/mois*

pour un appartement

Disponible en boutique ou au 3972.

***Soit une remise de 20€/mois offerte pour toute première souscription à Orange Maison Protégée avec Livebox Max Fibre.**

Offres soumises à conditions en France métropolitaine entre le 04/06/26 et le 19/08/26 et sous réserve d'éligibilité, engagements 12 mois. Orange Maison Protégée : 30 €/mois pour un appartement dont la valeur des biens mobiliers est < à 100 000 €. Frais de mise en service : 49 €. Préavis de résiliation : 3 mois. Livebox Max : 57,99 €/mois - 20 €/mois de remise appliquée sur la facture. Frais de mise en service : 49 €. Résiliation : 60 €. Perte de la remise en cas de résiliation d'une des offres, de déménagement ou de cession. Conditions sur orange.fr. 3972 : service gratuit + coût d'un appel au tarif normal. Télésurveillance proposée par Orange Télésurveillance (SASU au capital de 28 126 657 € - Siège social : 1 avenue du Président Nelson Mandela 94110 Arcueil - RCS Créteil 824 353 973). Autorisation CNAPS : AUT-094-2117-05-16-20180654177. L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.



PARTENAIRE MAJEUR



CAMÉRA CACHÉE

Nouveau Toyota RAV4 : accueil, essai, remise, que font les vendeurs ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Précurseur des SUV, le RAV4 doit plus que jamais jouer des arches de roue pour s'imposer sur un segment devenu très encombré. A charge pour les vendeurs Toyota de promouvoir la sixième génération, face à une concurrence désormais féroce... Voyons comment ils s'en sortent.

Essai réservé en ligne



Showroom ultramoderne et vendeur qui teste d'emblée notre motivation : "Etes-vous acheteur tout de suite ? Je vais vous présenter le RAV4. Voyez l'évolution esthétique par rapport à l'ancien. A tous les niveaux, on a fait un bond en avant. On est loin devant la concurrence ! Sachant que quand on vient chez Toyota, on s'offre la tranquillité, la fiabilité... et zéro panne !"



S'ensuit un (court) essai avec un jeune en formation, qui se borne à vanter la conso sur notre parcours : 5,8 l aux 100 km ! Retour à la concession : "Vous en avez pensé quoi ? Le moteur un peu bruyant à l'accélération ? Normal, c'est la transition électrique/thermique. Après ça se stabilise." Hum, surtout la faute de la transmission à variation continue.

Rendez-vous calé par téléphone



Ici, accueil plus chaleureux : "Allons l'essayer, ensuite, je vous présente le RAV4." En route, notre interlocutrice vante l'hybridation Toyota, l'habitabilité, l'équipement... mais le reconnaît : "Le moteur reste encore un peu bruyant, même s'il y a du mieux par rapport à l'ancien." Quant au style : "On aime ou on n'aime pas, mais l'esprit baroudeur fait partie de l'ADN du RAV4."



La concurrence ? "L'Austral et le 3008 sont jolis, mais la fiabilité ne suit pas toujours. Je peux le dire, j'ai bossé chez Renault et Peugeot !" Et sur les chinoises, même tacle que son confrère... en ajoutant qu'en plus, elles ne tiennent pas la cote. Retour à la concession pour une présentation détaillée du RAV4 et une proposition commerciale.

Accueil Essai Remise

Un RAV4 très cher à leur cœur

* Location avec option d'achat, ici sans apport.

Carburant

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 5 juin 2026.

Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE	Prix moyen ⁽¹⁾ 2,035 €	SP95-E10	Prix moyen ⁽¹⁾ 1,973 €
1 Hyper U	1,965 €	1 Total Access	1,900 €
2 Intermarché	1,965 €	2 E.Leclerc (hypers)	1,939 €
3 E.Leclerc	1,968 €	3 Auchan (hypers)	1,939 €
4 Netto	1,972 €	4 Intermarché	1,941 €
5 Intermarché Contact	1,977 €	5 Carrefour (hypers)	1,942 €
6 Super U	1,979 €		
7 Auchan	1,984 €	E85	Prix moyen ⁽¹⁾ 0,861 €
8 Total Access	1,996 €	1 Hyper / Super U	0,794 €
9 Carrefour	2,005 €	2 E.Leclerc	0,795 €
10 Esso Express	2,024 €	3 Intermarché	0,800 €

■ SP95 : 2,021 € ⁽¹⁾ ■ SP98 : 2,065 € ⁽¹⁾ ■ GPL : 1,076 € ⁽¹⁾ ■ Baril de Brent : 80,98€

1. Estimations Auto Plus, hors autoroute.



Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com

Bon plan ou pas ?

Jusqu'à 24 mois d'abonnement télépéage offerts



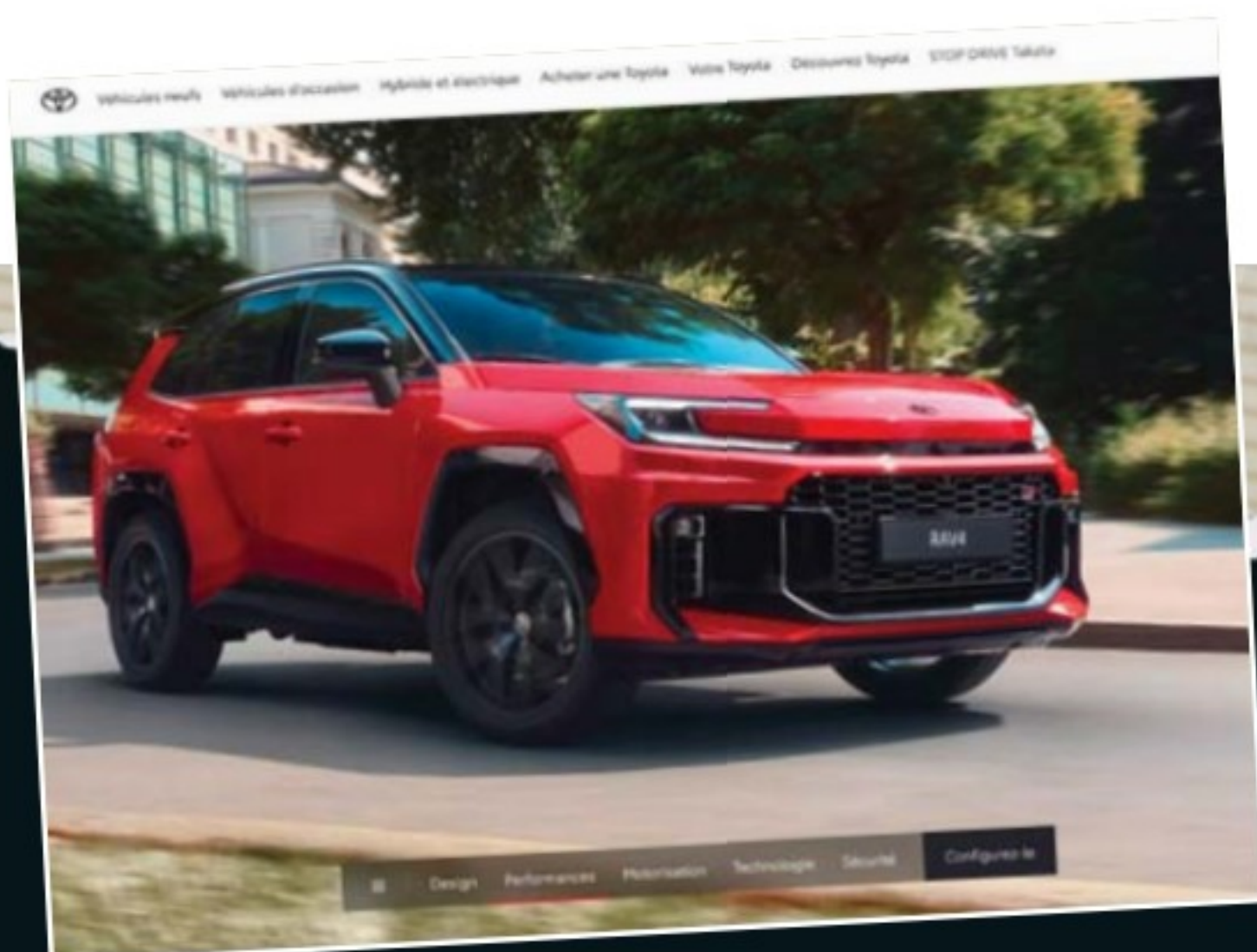
La promesse : c'est de saison :

tous les fournisseurs de badges Liberté proposent actuellement des promos sur leurs abonnements.

La vérif : 12 mois de services offerts chez Bip&Go et Ulys ; 13 mois chez Fulli et – meilleure proposition du moment – 24 mois chez ATMB ! Autant profiter de cette dernière, valable jusqu'au 6 août sur Atmb.fr ou directement au centre de relations client de Nangy (74). Seul coût à prévoir : les 4,50 € de frais d'envoi. Un deal imbattable, sauf si vous pensez circuler à l'étranger, le badge ATMB n'y fonctionnant pas (privilégiez alors l'une des trois autres offres).

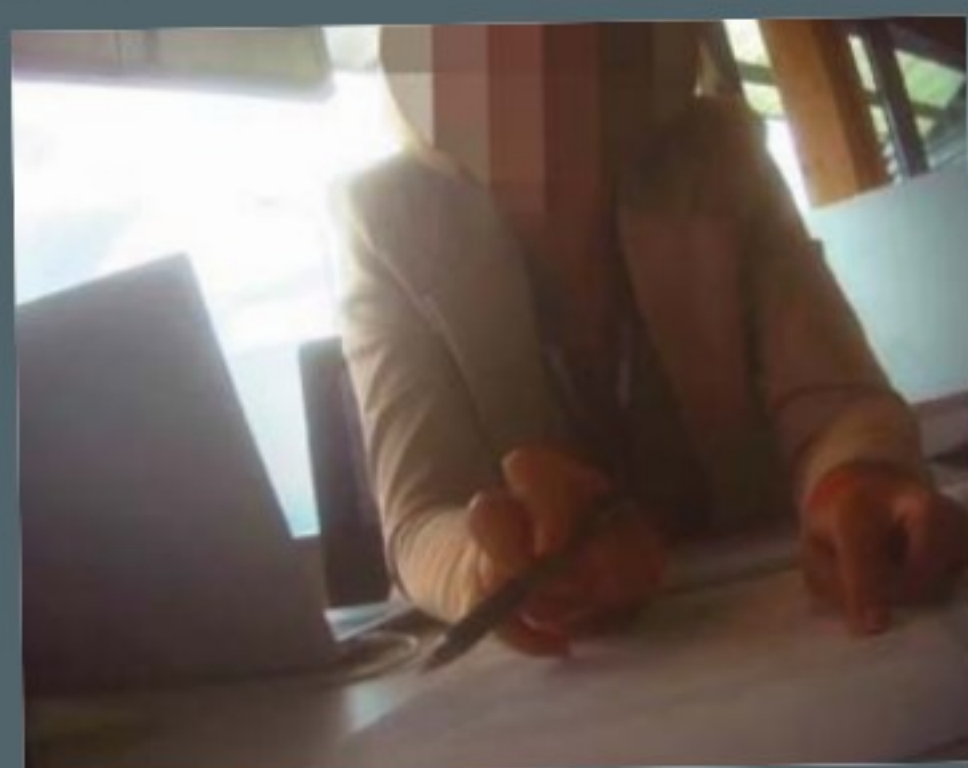


Deux ans, sinon rien !



Parlons sous : 47 863 € pour un RAV4 hybride, finition Dynamic (avec 1 000 € de rabais). Ou 854 €/mois en LOA *. Sa réaction quand on dit que ça pique ? "Vous êtes chez Toyota, monsieur." Et sur la concurrence : "Le Renault Austral est en dessous du RAV4, les pannes en plus. Et les chinois, on a aucun recul sur leur fiabilité. Alors que la nôtre n'est plus à prouver."

PHOTOS: DR



Là aussi, c'est 1 000 € de remise "Toyota n'étant pas généreux de ce côté-là. 48 600 €, c'est une somme, mais c'est le prix de la qualité." Et la LOA ? "On n'est pas bien placé à 910 €/mois. Je serais vous, j'opterais plutôt pour l'achat, sachant que nos autos décotent peu." Livraison ? "Septembre. Et début 2027, si vous le voulez en quatre roues motrices."

Les vendeurs Toyota ont une foi inébranlable (voire aveugle) dans leur RAV4. La concurrence ? Balayée d'une pichenette. Le prix ? Justifié. Leurs ambitions ? Selon un vendeur, Toyota limiterait le nombre de RAV4 à 4 000 pour la France en 2026. Modestes, donc.

Concours Auto Plus

Et le gagnant de la Suzuki Swift est...



SUZUKI STRASBOURG

... Jean-Jacques Boch. Bravo à notre (nouveau) lecteur, qui a tenté sa chance en participant au concours que nous avons organisé en début d'année. En s'abonnant à Auto Plus, il a non seulement bénéficié de six mois de lecture offerte, mais surtout, il a gagné la Suzuki Swift mise en jeu ! Journal sous le bras, il s'est vu remettre les clés de sa nouvelle voiture, le 21 mai, à la concession Prestige Autos Suzuki Strasbourg de Souffelweyersheim (67). Bonne route à vous, Jean-Jacques, et rendez-vous dans le prochain numéro d'Auto Plus !

Flash info

Les radars se mettraient-ils à "leurre" d'été ?

L'idée des "faux" radars, la Sécurité routière l'a déjà eue avec les tourelles : à l'origine, ces cabines étaient tantôt vides (donc inoffensives), tantôt en service lorsqu'un module radar était installé à l'intérieur... Le tout, sans moyen de savoir laquelle fonctionnait et laquelle était inactive, leur flash étant invisible. Depuis, ce principe de leurre a été abandonné par l'Etat. Mais pas par d'autres... Pour preuve, les initiatives "locales" se multiplient. Début mai, des riverains de Plougonven, dans le Finistère, ont installé le long de la RD9 un faux radar discriminant... vandalisé comme un vrai au bout de trois jours. Plus notable, à Malemort, en Corrèze, c'est le maire qui a fait fabriquer deux faux radars autonomes installés ensuite sur les RD44 et RD921. Depuis, un autre mystérieux radar autonome "épouvantail" a été vu sur une nationale charentaise (photo du haut) et, début juin, c'est un radar fixe plus vrai que nature qui a créé la panique chez les conducteurs circulant à Bezons, dans le Val-d'Oise (photo du bas). Sauf que là, ni des riverains, ni la ville n'étaient à la manœuvre : selon Radars-auto.com, cette fausse cabine grise a été installée là pour les besoins... d'un tournage, avant de disparaître. N'empêche, le phénomène des radars épouvantails semble prendre de l'ampleur. Après tout, si ce sont eux la nouvelle "menace" de l'été, on s'en accommodera.

F. Tarrain



PHOTOS: RADARS-AUTO.COM

Contrôles: vous les avez débusqués

Contrôle aux jumelles - Alpes-Maritimes (06)

D6107, la police municipale surveille la voie rapide d'Antibes, direction Vallauris depuis le pont du boulevard Pierre-Delmas. Interception des contrevenants au rond-point des Eucalyptus. 70 km/h. 43°34'43.6"N 7°05'55.9"E



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Mayenne (53)

Cette Ford Mondeo circule sur l'un de ses axes préférés en Mayenne : la D962 entre Château-Gontier et Laval, ici avant le rond-point, direction Fromentières. 90 km/h. 47°51'08.3"N 0°41'38.6"W

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.fr

Cabines: la journée de la semaine



Aube (10)

RD960, PR 47+800, Mesnil-Sellières (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar tourelle HS est remplacé par un radar autonome. 48°20'38.3"N 4°12'17.0"E



Lozère (48)

A75, PR 153+800, Antrenas (Clermont-Ferrand vers Béziers), 70 km/h. Radar chantier dans la zone de travaux du viaduc du Piou, juste après la sortie 38 Marvejols. 44°34'35.1"N 3°14'55.4"E



Bas-Rhin (67)

M35, PR 301+100, Strasbourg (Strasbourg vers Paris), 70 km/h. Le radar double face est installé après l'échangeur avec l'A350. 48°35'30.4"N 7°44'11.1"E



Haute-Savoie (74)

RD909, PR 26+380, Les Villards-sur-Thônes (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est posté entre Saint-Jean-de-Sixt et Les Villards-sur-Thône. 45°55'00.6"N 6°22'44.0"E





CÉLÉBRONS 140 ANS D'INNOVATION

Jusqu'au 30 juin

À l'occasion de cet anniversaire, découvrez 14 nouveaux modèles
et profitez de nombreuses offres :



Welcome home



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Mercedes-Benz

Consommation électrique du GLC : 14,9-18,9 kWh/100km (données cycle mixte WLTP du 21/10/25). Consommation électrique des modèles GLB : 15,4-18,6 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 04/03/26). Consommation électrique des CLA Break : 12,7-15,6 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 04/03/26). Photo non contractuelle. Détails sur Mercedes-Benz.fr. Welcome home : Bienvenue chez vous. 140 years of innovation : 140 ans d'innovation. Mercedes-benz France. RCS 622 044 287.

Pensez à covoiturer.



140 YEARS OF
INNOVATION

#SeDéplacerMoinsPolluer

Un pick- vraiment-up

Un chauffe-eau alimenté par des panneaux photovoltaïques et perché sur un toit, c'est commun dans les pays chauds. Mais que diable vient faire ce vieux pick-up Anadol P2 ? Il s'agit tout simplement de l'excentricité de Fikret Yucel, l'ancien propriétaire des lieux et passionné de voitures anciennes, décédé il y a cinq ans. Depuis, les nouveaux occupants de la grande bâtisse, située en Turquie dans le village de Kayirli au sud-est d'Ankara, n'ont pas eu le cœur de faire redescendre l'antique pick-up. Et peut-être pas non plus les bras...

➤ **Photo:** Ahmet Demircan/
Anadolu via AFP







Retour à un style plus sage, nouvelle plate-forme “évolutive”

Future VW Golf : ce que l'on



La prochaine génération de Golf ne remplacera pas le modèle actuel, mais succédera à l'ID.3 dans la gamme électrique de Volkswagen. Elle reviendra à un style plus classique et ouvrira un nouveau chapitre technologique pour la marque. Explications.

► **Texte :** Julien Sarboraria - **Illustrations :** René Demarets

Le message était fort. En 2019, Volkswagen présentait sa compacte électrique, l'ID.3, comme la troisième révolution de son histoire, après la Coccinelle et la Golf. Mais la révolution n'a finalement pas eu lieu. Entre des débuts perturbés par des

problèmes logiciels, une ergonomie critiquée et un style éloigné des codes habituels de la marque, l'allemande n'a pas rencontré le succès escompté. Les autres modèles de la famille "ID" (ID.4, ID.5...) n'ont pas davantage réussi à s'imposer, poussant Volkswagen à revoir

sa stratégie électrique. Cela passe d'abord par un retour à des appellations connues du grand public et à un design plus fidèle à l'ADN du constructeur: les premiers signes de ce changement sont déjà visibles sur l'ID. Polo, la nouvelle citadine électrique dévoilée fin avril. La

prochaine Golf suivra la même voie. Attendue sur le marché au premier semestre 2029, elle deviendra un modèle 100% électrique et sera baptisée ID. Golf. Elle prendra ainsi la relève de l'ID.3, dont le récent restylage l'aidera à poursuivre sa carrière jusqu'à son remplacement. Pour autant, Volkswagen n'entend pas abandonner la Golf thermique, qui demeure l'une de ses valeurs sûres. Elle figurait encore parmi les cinq modèles les plus vendus en Europe l'an dernier. Comme pour la Polo,

La 9^e génération de Golf deviendra un modèle 100 % électrique et prendra ainsi la relève de l'ID.3 au sein de la gamme Volkswagen. L'actuelle Golf, profondément restylée, poursuivra sa carrière afin de maintenir une offre hybride.



sait déjà

dont l'arrivée de la version électrique n'a pas signé la fin du modèle actuel, la Golf VIII restera au catalogue afin d'offrir une alternative hybride sur le segment des berlines compactes. Elle

bénéficiera d'un profond restylage, tandis que sa production sera transférée au Mexique pour faire de la place dans l'usine de Wolfsburg (Allemagne), où sera assemblée l'ID. Golf.

C'est justement à Wolfsburg, lors d'une réunion avec les salariés, que le constructeur a dévoilé un premier visuel de sa future compacte électrique (*photo ci-contre*). Il révèle une silhouette typique de la Golf, et des lignes évoquant plus particulièrement sa quatrième génération (1997-2004), celle qui a sans doute le



Ce premier visuel de la future Golf a été montré lors d'une réunion avec les salariés de l'usine de Wolfsburg. La filiation avec la Golf IV est assez visible.

plus marqué son époque. À partir de cette esquisse et de nos informations, notre illustrateur a imaginé cette future ID. Golf. Celle-ci renouera avec la sobriété chère à la marque, sans pour autant faire l'impasse sur les codes en vigueur (bandeau lumineux, logos rétroéclairés).

Ses dimensions resteront proches de celles de l'actuelle Golf (4,28 m), mais son empattement devrait s'allonger, ce qui améliorera l'habitabilité arrière. Volkswagen devrait également corriger l'un des principaux défauts de ses modèles électriques en revenant à une >>>

En bref

Lancement: 2029

Longueur: 4,30 m environ

Électriques: de 150 à 300 ch environ (GTI)

A partir de: 35 000 €*

* Estimation Auto Plus.

Cette Golf reposera sur une nouvelle plate-forme et bénéficiera d'une architecture logicielle évolutive qui lui permettra de franchir un vrai cap technologique.



➤➤➤ ergonomie plus simple, avec le retour de boutons physiques, notamment pour les commandes de climatisation, comme dans l'ID. Polo.

L'entrée dans l'ère du logiciel

Néanmoins, cette Golf sera bien plus qu'une "grosse" Polo. Elle reposera sur une toute nouvelle plate-forme, baptisée

SSP, appelée à devenir l'unique base technique de tous les futurs modèles électriques du groupe Volkswagen. Son architecture électronique unifiée, développée en partenariat avec Rivian (marque californienne de SUV électriques), fera entrer la Golf dans l'ère des véhicules connectés (Software Defined Vehicle), à l'image de Tesla. Les avantages

Pas de retraite pour l'actuelle Golf

La Golf électrique cohabitera dans la gamme avec la génération actuelle, qui continuera d'assurer une alternative hybride. Pour rester dans le coup, cette dernière bénéficiera d'une profonde mise à jour. Comme la Polo, dont la production a été transférée en Afrique du Sud, la Golf VIII déménagera au Mexique. Volkswagen réservera ainsi ses usines européennes à ses modèles électriques (Espagne pour l'ID. Polo, Allemagne pour l'ID. Golf), afin de les produire au plus près de leurs principaux marchés.



YANN LEFEBVRE

de cette technologie sont nombreux. Elle permettra notamment d'ajouter de nouvelles fonctionnalités à distance tout au long de la vie du véhicule, qui deviendra aussi évolutif qu'un smartphone. Cette architecture doit également contribuer à réduire les coûts de développement avec, à la clé, un prix d'achat potentiellement plus

compétitif, tout en offrant une interface multimédia plus performante et intelligente, ainsi que des progrès significatifs en matière d'assistances et de conduite autonome. La plate-forme SSP permettra aussi d'améliorer les temps de recharge grâce à son architecture en 800 V. Par ailleurs, l'efficacité devrait progresser avec une nou-

velle génération de moteurs électriques. L'objectif est d'augmenter l'autonomie (l'ID.3 revendique jusqu'à 568 km), sans nécessairement recourir à des batteries de plus grande capacité, afin de limiter le poids. Enfin, l'ID. Golf n'oubliera pas le sport. A l'instar de l'ID. Polo, elle sera déclinée en version GTI, dont la puissance pourrait avoisiner les 300 ch. ■



➤ **Notre expert design:** René Demarets



L'héritage réinventé

Ces dernières années, les Volkswagen ont plutôt multiplié les décrochements et les plis, soulignés par leurs ombres portées. La prochaine génération de Golf devrait renouer avec plus de sobriété. Elle s'inspirera pour cela du quatrième opus, à l'esthétique monolithique à la fois sobre et raffinée, robuste et dynamique. On y retrouverait des ailes généreusement galbées, des rondeurs rassurantes et la custode épaisse, marqueur de la Golf depuis 1974. Pour autant, pas de néo-rétro: la future Golf s'inscrira dans le renouveau stylistique de Volkswagen, inauguré par l'ID. Polo.





LE FUTUR EST IMPRÉVISIBLE.

Pas la garantie de votre Citroën.

JUSQU'À

8
ANS

CITROËN,

**WE CARE
GARANTIE**

AUTOMOBILES CITROËN : RCS PARIS 642 050 199

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



NOUVEAU CITROËN ë-C5 AIRCROSS

À PARTIR DE
249 €/MOIS⁽¹⁾

LLD 49 mois / 40 000 km - Après 1^{er} loyer de 3 000 €
Prime CEE** de 3 600 € et reprise de 4 000 € déduites.

A 0g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

Modèle présenté : Nouveau C5 Aircross Hybride rechargeable 225 ch, boîte automatique MAX avec options, 486 €/mois aux mêmes conditions. (1) Exemple pour une Location Longue Durée sur 49 mois / 40 000 km d'un Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210 ch autonomie confort YOU neuf sur stock, hors option soit 48 loyers de 249 € après un 1^{er} loyer de 3 000 €, après déduction de la Prime CEE** de 3 600 €. Offres réservées aux personnes physiques pour un usage privé, dans le réseau Citroën participant, valables jusqu'au 30/06/26. Offres en Location Longue Durée sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 43 Rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY. ** Sous condition d'éligibilité. Voir conditions d'éligibilité sur citroen.fr. Primes CEE non soumise à la TVA (CertiNergy - SIREN 798 641 999). Citroën We Care : détails sur citroen.fr.



CITROËN



Grande ouverture creusée dans le capot, surfaces lisses, essuie-glaces verticaux... Sans les logos, difficile de reconnaître une Ferrari ! La Luce est l'œuvre de Jony Ive, l'ancien directeur du design d'Apple.



L'avis de René Demarets,
notre expert design

"Un credo minimaliste transparait dans cette collaboration avec LoveFrom de MM. Ive (Apple) et Newson (Ford 021C). Les épaules de la silhouette fluide et ininterrompue reprennent les courbes classiques des GT. Le design joue sur le contraste avec des éléments rares, dont ce bloc qui intègre les optiques et s'évide pour amorcer un pavillon juste perturbé par les essuie-glaces. Passé la surprise, voire le rejet, si l'on y revient, une certaine séduction opère..."

Style atypique, 100 % électrique, cinq places...

La Ferrari qui divise



Première Ferrari électrique, la Luce fait grand bruit depuis qu'elle a été dévoilée le mois dernier. Non pas en raison de sa motorisation, mais plutôt de son style, en rupture avec les productions de la marque, ainsi que de son prix vertigineux.

► **Texte:** Julien Sarboraria - **Photos:** Ferrari

Rarement une Ferrari avait déclenché une telle avalanche de réactions négatives: "Quelle déception!", "C'est le nouveau Multipla?", "On dirait une voiture chinoise"... Même l'ancien patron de la marque, Luca di Montezemolo, l'a critiquée publiquement. Il faut dire que la Luce (lumière, en italien) bouscule tous les codes esthétiques de Ferrari avec ses sur-

faces lisses, son grand gabarit (plus de 5 m) et sa carrosserie haute. Un choix pleinement assumé par Maranello qui prend le contrepied de la stratégie adoptée par Porsche avec le Taycan. Dans chacune de ses imposantes roues (23" à l'avant, 24" à l'arrière!), l'italienne abrite un électromoteur, pour une puissance totale de 1050 ch. De quoi expédier le 0 à 100 km/h en 2s5 et atteindre les 200 km/h

en seulement 6s8. Des chiffres impressionnants, mais qui ne suffisent pas à la distinguer des autres supercars électriques, notamment chinoises. Et malgré sa grosse batterie de 122 kWh (capacité brute), l'autonomie annoncée (530 km en cycle mixte) n'a rien de déliant... contrairement au poids (2260 kg). Pour préserver une agilité digne d'un bolide au cheval cabré, les ingénieurs ont

multiplié les artifices technologiques: roues arrière directrices, suspension pilotée, répartition active du couple sur le train arrière. Ferrari s'est également attaqué à un point souvent critiqué sur les sportives électriques: le bruit. Pas question ici de simuler le chant d'un V12. La marque a développé un système capable d'amplifier les vibrations mécaniques des moteurs électriques, dont la mise au point a nécessité cinq ans de travail. Reste à savoir ce que ça donne...

En bref

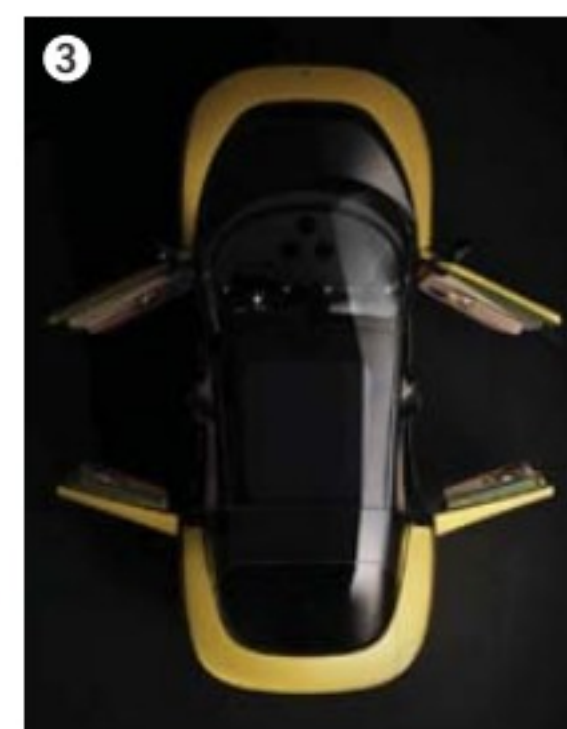
Lancement: fin 2026

L x l x h: 5,03 x 2,00 x 1,54 m

Moteurs électriques/batterie: quatre (1050 ch)/122 kWh

A partir de: 550 000 € *

* Estimation Auto Plus (prix TTC)



① La présentation intérieure se veut épurée. La grande dalle tactile est orientable. Elle côtoie de vrais boutons et molettes. ② L'habitacle peut accueillir jusqu'à cinq personnes, une première pour Ferrari. ③ Comme sur le Purosangue, les portes arrière adoptent une ouverture antagoniste.

CRIVIT

X

OLIVIER GIROUD



Photographie retouchée. Année 2026. LIDL RCS Nanterre 343 262 622

ABONNEZ-VOUS À AUTO PLUS



Visuels non contractuels

JUSQU'À

-69%

+ 1 PORTE-CARTES EN CADEAU

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

Sobre et élégant, ce porte-cartes
vous accompagnera partout.



PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1971

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1719178

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

☐ **Formule MENSUELLE -69% +**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + **un porte-cartes en cadeau** + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **5€ seulement** le 1^{er} mois puis 8,50€/mois au lieu de 16,24€*. **Résiliable sans frais à tout moment**⁽¹⁾.

(1)

☐ **Formule ANNUELLE 5 mois OFFERTS +**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **un porte-cartes en cadeau** pour **99€ seulement** au lieu de 194,82€*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽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 : bit.ly/ap_1971 la boutique officielle d'Auto Plus**

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

Le:

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (139,70 €), des frais de port (29,12 €) et du site internet (26 €). (1) 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 8,50 € par mois. (2) 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. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. 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 30/06/2026. 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@worldmedia.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





Notre labo a mesuré...

400 dm³ de volume de coffre

pour l'Audi Q5 e-Hybrid (299 ch)



NICOLAS SOLER

Dans ce numéro d'Auto Plus, vous trouverez un match où l'Audi Q5 hybride rechargeable affronte ses homologues chez BMW et Mercedes (voir p. 32). Affublés d'encombrantes batteries, les SUV familiaux "PHEV" déçoivent souvent par leur volume de coffre. Avec seulement 400 dm³, l'Audi Q5 e-Hybrid ne fait pas exception à la règle, et rejoint les mauvais élèves du segment (18^e place). Seuls les Mercedes GLC et GLC Coupé font (encore) pire !

A l'inverse, le Skoda Kodiaq impressionne : avec ses 690 dm³, il domine la catégorie. Il est suivi de très près par les Peugeot 5008 (2^e avec 685 dm³) et Honda CR-V (3^e avec 680 dm³). Le Peugeot se classe par ailleurs premier parmi les rares modèles disponibles en sept places, configuration dans laquelle il propose encore une capacité de 330 dm³ : pas ridicule du tout ! Seuls les Kia Sorento et Hyundai Santa Fe comportent également une troisième rangée, mais avec des volumes plus symboliques (respectivement 213 et 200 dm³).

Vincent Desmonts

TOP 20

Volume de coffre (en dm³)⁽¹⁾

1 ^{er}	Skoda Kodiaq	690
2 ^e	Peugeot 5008	685
3 ^e	Honda CR-V	680
4 ^e	Volkswagen Tayron	650
5 ^e	Kia Sorento	616
6 ^e	Hyundai Santa Fe	615
7 ^e	Mazda CX-60	540
8 ^e	Lynk & Co 08	535
8 ^{ex} ae	Renault Rafale	535
10 ^e	Jeep Wrangler	504
11 ^e	Lexus NX	497
11 ^{ex} ae	DS 7	467
13 ^e	BMW X3	460
14 ^e	Volvo XC60	447
15 ^e	Land Rover Range Rover Velar	435
16 ^e	BYD Sealion 5	420
16 ^{ex} ae	Leapmotor C10	420
18 ^e	Audi Q5	400
19 ^e	Mercedes GLC Coupé	395
20 ^e	Mercedes GLC	385

1. Uniquement des versions hybrides rechargeables.

Tous les modèles testés cette semaine

Audi Q5 e-Hybrid quattro 299 ch	P. 32
BMW X3 30e xDrive 299 ch	P. 32
Dacia Bigster 1.8 hybrid 155 ch	P. 30
Dacia Duster 1.8 hybrid 155 ch	P. 29
Dacia Jogger 1.2 Eco-G 120 ch	P. 31
Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe 110 ch	P. 28
Dacia Spring 24,3 kWh - 70 ch	P. 27
Mercedes GLC 300e Hybrid 4Matic 313 ch	P. 32
Renault Captur 1.8 full hybrid 160 ch	P. 29
Renault Clio 1.2 TCe 115 ch	P. 28
Renault Kangoo 1.3 TCe 130 ch	P. 31
Renault Symbioz 1.8 full hybrid 160 ch	P. 30
Renault Twingo 27,5 kWh - 80 ch	P. 27
Toyota bZ4X Touring Grande Autonomie 224 ch	P. 42
Volvo EX60 P6 RWD 80 kWh - 374 ch	P. 38



T. ANTOINE/ACETAM/VOLVO

+ Un essai rétro de la Fiat Dino P. 44

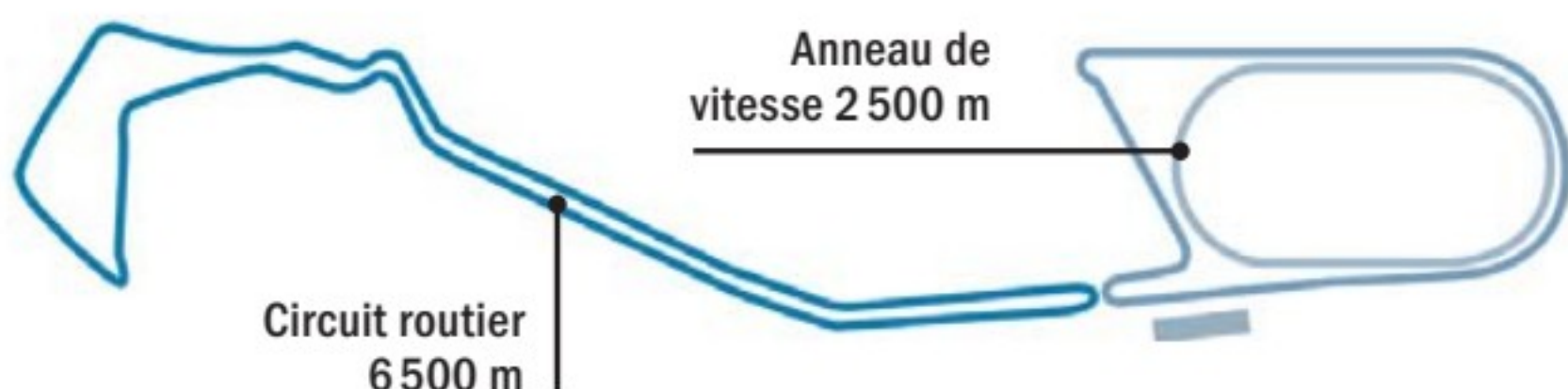
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

Notre technicien



Frédéric Haas

400 voitures mesurées par an : consommations, performances, habitabilité, volume de coffre... Depuis 1988, chaque nouveau modèle est soumis au même protocole de tests sur l'autodrome de Montlhéry. Les données (accélérations, freinages, cotes intérieures...) sont relevées à l'aide d'un appareillage ultra-précis. La consommation (calculée à 0,01 l près pour les moteurs thermiques) et l'autonomie électrique sont mesurées selon un cycle plus réaliste que celui des constructeurs (WLTP).



Nos essayeurs



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres parcourus. Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Ils alimentent ainsi une base de données exceptionnelle.

Une grille de notation rigoureuse. Essayé sur piste et route ouverte, en conditions normales ou extrêmes, chaque modèle est noté dans sa catégorie, selon de multiples critères. Nous archivons nos résultats depuis 1988.

La marque roumaine est-elle au niveau de la française ?

Dacia / Renault

Le grand match



ARNAUD SAUNIER

Modèles inédits, évolutions techniques ou restylages : au sein du même groupe, Dacia et Renault avancent sans faire de pause. Et se retrouvent chaque jour un peu plus sur le même terrain, la marque roumaine perdant progressivement son positionnement low cost, tandis que le Losange adoucit ses tarifs avec des remises. Nous les avons départagées en cinq matches...

► **Textes :** par l'ensemble du service essais

Au sommaire

Dacia Spring/Renault Twingo	P. 27
Dacia Sandero Stepway/Renault Clio	P. 28
Dacia Duster/Renault Captur	P. 29
Dacia Bigster/Renault Symbioz	P. 30
Dacia Jogger/Renault Kangoo	P. 31

Les Dacia à moins de 8000 €, c'est de l'histoire ancienne. Les premières Logan et Sandero "low cost" semblent effectivement bien loin lorsque l'on découvre la gamme actuelle, dont les tickets d'entrée, hors malus, s'établissent entre 13 290 € (Sandero 1.0 SCe) et 31 200 € (Bigster 1.2 hybrid-G 4x4). Quant au SUV préféré des particuliers en France, un cer-

tain Duster, son prix débute désormais à 19 990 €, avec le nouveau 1.2 Eco-G (essence/GPL). Mais en quinze ans, Dacia a aussi fait un grand pas en avant en matière d'équipement, de finition et de technologie. La filiale roumaine a même eu l'honneur d'étrenner certains moteurs du groupe Renault... Le match se resserre donc entre les deux entités, d'autant que la marque au losange, de

son côté, semble plus disposée aux remises sur ses modèles. Y compris les plus récents comme la Clio VI, au tarif déjà très compétitif. Ses citadines électriques bénéficient de leur côté de la prime "coup de pouce", qui favorise notamment la Twingo face à la Spring. Alors les Dacia restent-elles recommandables ? Nos essayeurs vous donnent la réponse au travers de cinq duels franco-roumains...

Minicitadines électriques La Spring face à la Twingo



Electrique

Dacia Spring

Essential⁽¹⁾ - 24,3 kWh - 70 ch
16 900 € / 16 520 €*
1. Modèle photographié en finition Expression.

Electrique

Renault Twingo

Evolution - 27,5 kWh - 80 ch
19 490 € / 15 870 €*
FLORIAN GROUT

Dacia Spring



Ecran tactile, radio, clim, fermeture centralisée, rétroviseurs électriques, siège conducteur réglable en hauteur: rien de cela ne figure à bord de la Spring de base...

Renault Twingo



Les plastiques ne sont pas de super qualité, mais la dotation de série apparaît infiniment plus généreuse que celle de la Spring. Plus de confort et d'agilité également chez Renault.

Dacia a anticipé l'arrivée de la Twingo en remaniant la Spring, qui bénéficie depuis peu d'une nouvelle batterie LFP, de liaisons au sol renforcées et de 5 ch supplémentaires en entrée de gamme. Las, en dépit de progrès sensibles au volant (stabilité améliorée sur route), la roumaine est très loin d'offrir l'agilité et le caractère rassurant de la nouvelle Renault, à la motricité supérieure et au freinage bien plus efficace. Sous la pluie en particulier (les pneus Linglong de la Dacia avouent vite leurs limites!). La Twingo offre en outre un confort supérieur, ainsi qu'une meilleure position de conduite, le volant comme le siège profitant de réglages en hauteur/profondeur, au contraire de la Spring qui ne dispose pas

non plus de rétros électriques... Il n'y a d'ailleurs absolument rien d'autre que l'instrumentation numérique et les vitres avant électriques à se mettre sous la dent à bord de la finition Essential! Pas de radio (on peut connecter un smartphone par une prise USB ou Bluetooth), de clim, de fermeture centralisée, d'écran central ou de connexions Apple CarPlay et Android Auto. Des équipements que la Twingo Evolution intègre de série, pour 650€* de moins! Elle bénéficie aussi de sièges arrière coulissants, mais son coffre reste le plus petit des deux. Enfin, Renault garde l'avantage sur l'autonomie et la recharge. Avec le chargeur DC rapide (500 €), 30 min suffisent pour passer de 20 à 80%. **T. R.**

NOS MESURES

	Dacia Spring	Renault Twingo
Moteur électrique	Synchrone	Synchrone
Couple maxi	137 Nm	175 Nm
Batterie lithium-fer-phosphate	24,3 kWh (utiles)	27,5 kWh (utiles)
Prime "coup de pouce"/Prime CEE	0 € / - 380 €	-3 620 € ⁽²⁾ / 0 €
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Vitesse maxi	128 km/h	132 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s7	35s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s7	10s8
Autonomie moyenne	195 km	200 km
Route/Autoroute/Ville	215/145/230 km	220/140/245 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	4 h 30/13 h	4 h 10/14 h
Poids	1 018 kg	1 225 kg
Freinage 130 à 0 km/h	76 m	65 m
Volume de coffre	325 dm ³	250/350 dm ³ ⁽³⁾
Dim. L x l x h, en m	3,70 x 1,59 x 1,49	3,79 x 1,72 x 1,49
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km	2 ans (km illimités)

1. 7,4 kW. 2. De - 3 620 à - 4 830 €, selon revenu fiscal. 3. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: ABS + AFU + ESP ■ AFIL ■ Airbags (6) ■ Alertes survitesse et attention du conducteur ■ Lect. des panneaux ■ Régul. de vitesse.
Agrément: aide au stationnement AR ■ Instrumentation numérique ■ Jantes en acier ■ Ordinateur de bord ■ Vitres avant électriques.

LES DIFFÉRENCES

	Dacia Spring	Renault Twingo
Charge rapide DC	Indisponible	500 € (50 kW) ⁽⁴⁾
Ecran tactile/Clim manuelle	Indisponible	Série/Série
Siège conduct. réglable en hauteur	Indisponible	Série

4. Couplé avec le chargeur AC triphasé de 11 kW (6,6 kW de série).

LES NOTES

	Dacia Spring	Renault Twingo
Comportement routier	11	17
Équipement de sécurité	10	12
Agrément/performance	12	12
Confort/insonorisation	12	16
Équipement de confort/garantie	11	14
Habitabilité/coffre	8	10
Aspects pratiques	11	14
Présentation/ finition	10	14
Consommation	9	9
Prix	14	16
	2^e 108/200	1^{re} 134/200

Notre verdict

Victoire: Renault Twingo

Citadines **La Sandero affronte la Clio**

Essence

Dacia Sandero Stepway

1.0 TCe Expression – 110 ch
17 650 € / **18 500 €***

Essence

Renault Clio

1.2 TCe Evolution – 115 ch
19 900 € / **18 900 €***

ARNAUD SAUNIER

Dacia Sandero Stepway



NICOLAS SOLER

Le dessin de la planche de bord est simple mais encore dans le coup, et les plastiques basiques sont "réchauffés" par un insert textile. L'insonorisation de l'habitacle, elle, est assez légère...

Renault Clio



ARNAUD SAUNIER

A bord de la Clio, la qualité perçue est bien supérieure à celle de la Dacia, avec une présentation soignée. La tablette tactile, idéalement située, se pilote facilement.

Fraîchement restylée (calandre, signature lumineuse...) et toujours aussi bien placée en prix/prestations, la Sandero conserve de solides arguments. En plus de son look baroudeur en version Stepway, elle peut également compter sur le convaincant 1.0 TCe 110, dont le turbo répond bien présent au-delà de 2000 tr/min. Sûre et bien amortie, la Dacia doit néanmoins composer avec une présentation intérieure peu valorisante et une insonorisation perfectible. Les bruits d'air ainsi que la sonorité du trois cylindres finissent par nuire au confort des occupants, notamment sur autoroute. En revanche, ces derniers apprécieront l'espace généreux aux places arrière. Mais le principal atout de cette

Sandero reste son tarif attractif, 18 500 €* ici. Cela dit, la nouvelle génération de Clio, qui bénéficie actuellement d'une remise de 6%, voit son prix ramené à 18 900 €. Soit seulement 400 € de plus que la Dacia. Or le produit est mieux "emballé" ! Dès l'ouverture des portes, la Clio séduit par un habitacle plus moderne, mieux présenté et plus valorisant. On regrette juste que l'habitabilité arrière soit un peu limitée pour les grands adultes. Sur la route, la Renault prend l'avantage aussi grâce à un comportement plus abouti, tandis que son 1.2 TCe de 115 ch est mieux insonorisé et sa consommation, plus maîtrisée. Comptez en moyenne 5,7 l/100 km, soit 0,6 l de moins que la Dacia **D. B.**



NOS MESURES

	Dacia Sandero Stepway	Renault Clio
Moteur turbo-essence	3 cylindres, 999 cm ³	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non	Non
Couple maxi	205 Nm à 2 900 tr/min	190 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 818 €/0 €	+ 190 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	173 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s8	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s6/10s8/17s	7s2/10s7/16s8
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9 / 6,5 / 6,4 l/100 km	5,4 / 5,4 / 5,7 l/100 km
Autonomie moyenne	793 km	684 km
Poids	1 150 kg	1 196 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	65 m
Volume de coffre	356 dm ³	350 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 1,79 x 1,59	4,12 x 1,77 x 1,45
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP ■ AFIL active ■ Airbags (6) ■ Freinage d'urgence auto. ■ Phares/essuie-glaces auto. ■ Régul. de vitesse, etc.
Agrément : aide au stationnement AR ■ Climatisation manuelle ■ Ecran tactile avec Mirror Screen ■ Vitres électriques (4), etc.

LES DIFFÉRENCES

	Dacia Sandero Stepway	Renault Clio
Caméra de recul	Série	800 € ⁽²⁾
Compteurs numériques	Indisponible	Série
Guidage GPS	450 € ⁽²⁾	800 € ⁽²⁾

LES NOTES

	Dacia Sandero Stepway	Renault Clio
Comportement routier	14	17
Équipement de sécurité	12	13
Agrément/performance	12	14
Confort/insonorisation	13	15
Équipement de confort/garantie	15	14
Habitabilité/coffre	13	10
Aspects pratiques	14	12
Présentation/ finition	13	16
Consommation	12	14
Prix	12	11
	2^e 130/200	1^{re} 136/200

Notre verdict

Victoire : Renault Clio

1. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km. 2. Compris dans un pack.

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

SUV citadins Le Duster face au Captur

Hybride essence

Dacia Duster

1.8 hybrid Journey – 155 ch
28 500 € / 28 500 €*

Hybride essence

Renault Captur

1.8 full hybrid Techno⁽¹⁾ – 160 ch
32 800 € / 29 200 €*

PHOTOS : NICOLAS SOLER

Dacia Duster



Le Duster perd des points côté finition à cause de ses nombreux plastiques bas de gamme, mais il est aussi bien équipé que son rival, et garanti jusqu'à cinq ans de plus.

Renault Captur



Les matériaux sont de meilleure qualité, et l'assise des sièges, plus longue, maintient mieux les cuisses que dans le Duster. On y est cependant plus à l'étroit.

Le Duster vient, à son tour, de recevoir la dernière version de la mécanique full hybrid du groupe Renault, qui anime aussi le Captur. Cet ensemble développe 155 ch chez Dacia et 160 ch chez Renault. Les performances sont ici très proches, les différences se faisant surtout sentir sur le plan de l'agrément. Plus fluide dans le Captur, la mécanique se fait davantage oublier à l'usage, d'autant qu'elle y est mieux insonorisée. A cela, le Renault ajoute une sobriété supérieure : 0,3 l/100 km de moins en moyenne, et 0,5 l/100 km sur route et autoroute ! Dans les deux cas, la boîte auto. à crabots manque encore de rapidité et de réactivité. Plus agréable, plus sobre, mieux

insonorisé, le Captur domine aussi son cousin pour ses aspects pratiques (banquette coulissante) et sa qualité de finition, avec des matériaux plus valorisants. Mais le Duster a d'autres atouts. En particulier à bord, où l'on profite d'une habitabilité et d'un volume de coffre supérieurs. Surprise en revanche sur le plan financier : on peut actuellement obtenir environ 11 % de remise sur le Captur, quand le Duster n'a droit à rien. Le Renault, en version Techno (cœur de gamme), revient ainsi à seulement 700 €* de plus que le Dacia haut de gamme, avec un équipement équivalent. Il empêche ainsi son cousin de creuser l'écart, et termine à égalité de points...

C. T.

NOS MESURES

	Dacia Duster	Renault Captur
Moteur essence	4 cylindres, 1 789 cm ³	4 cylindres, 1 789 cm ³
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 20 ch	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	172/205 Nm	172/205 Nm
Malus CO ₂ /au poids	0 €/0 €	0 €/0 €
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses électr.	Auto., 4 + 2 vitesses électr.
Vitesse maxi	177 km/h	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	6s1
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6 / 6,5 / 5 l/100 km	5,1 / 6 / 5 l/100 km
Autonomie moyenne	842 km	888 km
Poids	1 426 kg	1 385 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	66 m
Volume de coffre	475 dm ³	De 334 à 454 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66	4,26 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽²⁾	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP || AFIL active || Airbags (6) || Freinage d'urgence auto. || Phares/essuie-glaces auto. || Régul. adaptatif, etc.
Agrément : Bluetooth || Caméra de recul || Clim' auto. || Ecran central tactile + GPS + Mirror Screen || Rétros rabattable électr., etc.

LES DIFFÉRENCES

	Dacia Duster	Renault Captur
Aide au stationnement AV + latéral	600 €	Série
Chargeur smartphone par induction	Série	250 €
Rétroviseur central jour/nuit auto.	Indisponible	Série

LES NOTES

	Dacia Duster	Renault Captur
Comportement routier	15	15
Équipement de sécurité	13	13
Agrément/performance	13	14
Confort/insonorisation	14	16
Équipement de confort/garantie	17	16
Habitabilité/coffre	14	9
Aspects pratiques	14	15
Présentation/finition	13	15
Consommation	16	17
Prix	10	9
1^{er} ex æ	139/200	139/200

Notre verdict

Egalité

1. Modèle photographié en finition Esprit Alpine. 2. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

SUV compacts Le Bigster face au Symbioz

Hybride essence

Dacia Bigster

1.8 hybrid Journey – 155 ch

32 000 € / 31 700 €*

Hybride essence

Renault Symbioz

1.8 E-Tech full hybrid Techno⁽¹⁾ – 160 ch

36 400 € / 32 800 €*

YANN LEFEBVRE

Dacia Bigster



ADRIEN CORTESI

Malgré une agréable sensation d'espace à bord, le Bigster pâtit d'une position de conduite moins naturelle et d'une présentation intérieure plutôt rustique.

Renault Symbioz



NICOLAS SOLER

Entre sa finition soignée, son insonorisation efficace et son système multimédia réactif, le Symbioz affiche une présentation moderne et valorisante.

Les Bigster et Symbioz partagent ici la même motorisation full hybrid. De ce fait, leurs performances sont proches, et on retrouve dans chacun d'eux les qualités et les défauts propres à cette motorisation, à savoir une boîte de vitesses parfois peu réactive, notamment sur voies rapides, mais aussi un moteur essence particulièrement sobre. En circulation urbaine ou à faible vitesse, on évolue souvent en mode électrique, ce qui aide à maintenir la consommation à un niveau particulièrement bas. Sur ce point, avantage toutefois au Renault, un peu plus léger et à l'aérodynamisme plus favorable. Il se contente ainsi de seulement 5,4 l/100 km en moyenne contre 6 l/100 km

pour le Dacia. Le Symbioz se distingue également par un agrément de conduite supérieur: son comportement routier plus précis, ses suspensions mieux calibrées et son insonorisation soignée plaident en sa faveur. Face à lui, le Bigster mise avant tout sur ses dimensions généreuses. Plus long de 15 cm, il tire profit de son gabarit pour proposer des places arrière plus vastes et un coffre carrément géant, qui rend l'absence de banquette coulissante (de série dans le Symbioz) accessoire. De quoi séduire les grandes familles. Et si le Bigster ne bénéficie pas d'une remise aussi généreuse que celle du Symbioz (1% contre 10% pour le Renault), il coûte au final 1 100 € de moins. **D. B.**

NOS MESURES



	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Moteur essence	4 cylindres, 1 793 cm ³	4 cylindres, 1 789 cm ³
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 20 ch	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi	172/205 Nm	172/205 Nm
Malus CO ₂ /Au poids	0 €/0 €	0 €/0 €
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses électr.	Auto., 4 + 2 vitesses électr.
Vitesse maxi	178 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	6s7
Consommation moyenne	6 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6 / 6,5 / 5,6 l/100 km	5,2 / 5,9 / 5,2 l/100 km
Autonomie moyenne	833 km	888 km
Poids	1 500 kg	1 447 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m
Volume de coffre	700 dm ³	De 480 à 610 dm ³ (2)
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71	4,42 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽³⁾	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: ABS + AFU + ESP || AFIL active || Airbags (6) || Freinage d'urgence auto. || Phares/essuie-glaces auto. || Régul. adaptatif, etc.
Agrément: Bluetooth || Caméra de recul || Chargeur à induction || Clé mains libres || Clim auto. || Ecran tactile + GPS + Mirror Screen, etc.

LES DIFFÉRENCES

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

LES NOTES

	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Comportement routier	15	16
Équipement de sécurité	12	13
Agrément/performance	14	14
Confort/insonorisation	14	15
Équipement de confort/garantie	19	17
Habitabilité/coffre	14	8
Aspects pratiques	15	15
Présentation/ finition	12	16
Consommation	18	19
Prix	11	9
	1^{er} 144/200	2^e 142/200

Notre verdict

Victoire: Dacia Bigster

1. Modèle photographié en finition Iconic. 2. Banquette coulissante reculée/avancée. 3. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

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

Break et ludospace Le Jogger face au Kangoo

Essence/GPL

Dacia Jogger

1.2 Eco-G auto Extreme - 120 ch
23 600 € / 23 930 €*

Essence

Renault Kangoo

1.3 TCe auto Techno - 130 ch
35 300 € / 40 300 €*

PHOTOS : NICOLAS SOLER

Dacia Jogger



La position de conduite est proche de celle d'une berline à bord du Jogger, qui se contente par ailleurs du strict minimum en qualité des matériaux.

Renault Kangoo



Le Kangoo soigne davantage sa présentation. En revanche, il impose une position de conduite moins agréable : pédalier décalé à droite, volant pas assez vertical.

Cela part mal pour le Kangoo : affiché à des tarifs élevés et pénalisé par près de 9 000 € de malus, il revient au final... 16 370 €* plus cher que le Jogger ! Avec une telle différence, le match paraît "plié" d'avance, d'autant que le Dacia présente l'avantage de pouvoir tourner au GPL, ce qui permet d'économiser environ 70 € tous les 1 000 km. Reste-t-il des arguments au Kangoo ? Oui, à commencer par un volume intérieur XXL, avec des places arrière très faciles d'accès grâce aux portes coulissantes (même si les places latérales vous "collent" un peu trop aux portières) et un coffre aisé à charger. Mais le grand hayon nécessite pas mal d'espace pour être ouvert. Avec son profil

plus bas, le Jogger se révèle moins pratique, et s'il propose un volume de coffre supérieur, sa banquette repliable en portefeuille apparaît moins fonctionnelle que celle du Kangoo, qui s'efface dans le plancher. Sur la route, le Jogger se montre un peu plus performant grâce à sa masse réduite et à un ensemble moteur/boîte plus efficace que celui, un peu indolent, du Kangoo. Ce dernier se rattrape avec un comportement plus précis, malgré un roulis supérieur dû à des suspensions moelleuses, et à une direction plus douce. Mais l'écart de tarif et de coût à l'usage est bien trop grand pour que le Renault parvienne à le combler... **V. D.**

NOS MESURES

	Dacia Jogger	Renault Kangoo
Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³	4 cylindres, 1 333 cm ³
Hybridation	Non	Non
Couple maxi	197 Nm à 1 750 tr/min ⁽¹⁾	240 Nm à 1 500 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 330 € / 0 €	+ 8 770 € / + 150 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Vitesse maxi	178 km/h	176 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s/33s8 ⁽²⁾	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6/8s2 ⁽²⁾	8s8
Consommation moyenne	8,9 / 6,7 l/100 km ⁽²⁾	8,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8,4 / 8,9 / 9,3 l/100 km ⁽³⁾	7,8 / 8 / 8,7 l/100 km
Autonomie moyenne	1 307 km ⁽⁴⁾	658 km
Poids	1 378 kg	1 600 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m
Volume de coffre	815 dm ³	560 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68	4,49 x 1,86 x 1,84
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽⁵⁾	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP ■ Airbags (6) ■ Freinage d'urgence auto. ■ Phares et essuie-glaces auto. ■ Régulateur-limiteur de vitesse.
Agrément : Aide au stationn. AV/AR + caméra de recul ■ Bluetooth ■ Clé mains libres ■ Clim auto. ■ Instrum. numérique ■ Mirror Screen.

LES DIFFÉRENCES

	Dacia Jogger	Renault Kangoo
Charg. smartphone induction/GPS	Série/700 €	300 € / Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible	1 000 €
Siège passager AV rabattable	Indisponible	Série

LES NOTES

	Dacia Jogger	Renault Kangoo
Comportement routier	13	15
Équipement de sécurité	11	11
Agrément/performance	15	13
Confort/insonorisation	15	16
Équipement de confort/garantie	17	16
Habitabilité/coffre	15	15
Aspects pratiques	17	19
Présentation/ finition	12	14
Coûts en carburant	18	7
Prix	18	1
	1^{er} 151/200	2^e 127/200

Notre verdict

Victoire : Dacia Jogger

1. 190 Nm à 2 000 tr/min au SP. 2. Au GPL/au SP. 3. Au GPL. 4. Autonomie combinée GPL + SP. 5. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.



Les trois SUV familiaux premium s'affrontent en hy

L'Audi Q5 relance les d

Hybride rechargeable

Audi Q5

e-Hybrid quattro S line – 299 ch

75 770 € / **80 000 €***



Le vrai prix

d'achat: même avec une remise potentielle de 6 %, l'important malus au poids de 8 780 € n'est pas entièrement compensé.

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

Hybride rechargeable

BMW X3

30e xDrive M Sport – 299 ch

77 250 € / **82 200 €***



Le vrai prix

d'achat: ici, la taxe liée au poids gonfle l'addition de 6 525 €. On peut négocier 2 % de ristourne.

L'entretien: tous les deux ans ou tous les 30 000 km (selon les indications de l'ordinateur de bord).

Complètement renouvelé l'an dernier, l'Audi Q5 se distingue, à l'arrière, par des feux en deux parties, débordant sur le hayon et reliés entre eux par un fin bandeau lumineux. Ici, la finition S line impose un surcoût de 5 170 €.

Le BMW X3 affiche une personnalité marquée, et des panneaux de carrosserie très travaillés au niveau du hayon. C'est lui qui avance les mensurations les plus imposantes. Comptez 3 300 € de plus pour accéder à la jolie finition M Sport.



Hybride rechargeable

é debates

Hybride rechargeable

Mercedes GLC

300e Hybrid 4Matic AMG Line – 313 ch
77 450 € / 82 300 € *



Le vrai prix d'achat : malgré une remise généreuse de 9 %, le GLC reste le plus cher en raison d'un malus au poids très important (11 780 €).
L'entretien : chaque année ou tous les 25 000 km.

Lancé en 2023, le GLC est le plus ancien des trois SUV de ce comparatif, et cela se ressent. Son design, moins contemporain, commence à accuser le poids des années face à ses rivaux. La finition AMG Line est facturée 4 800 € en sus.



Renouvelé l'année dernière, l'Audi Q5 a récemment reçu une motorisation hybride rechargeable de 299 ch, qui lui permet de revenir dans la course face au récent BMW X3 et au talentueux Mercedes GLC, eux aussi proposés avec ce type d'hybridation.

► **Texte :** David Bouillaux – **Photos :** Nicolas Soler

Portée par le renouvellement des générations et l'arrivée de nouvelles motorisations, la bataille entre ces trois SUV premium ne faiblit pas. A la fois chics, lookés et très plaisants à conduire, ils tentent aussi de contenir les lourdes taxes qui les menacent. Outre la conversion au 100 % électrique, l'hybridation rechargeable reste la principale solution pour modérer le niveau des taxes et, par conséquent, limiter autant que possible la

facture finale, laquelle atteint ici des sommets pour nos trois protagonistes. En effet, aucun de ces modèles ne s'affiche sous la barre des 75 000 €. Et malgré leur motorisation hybride rechargeable – qui, rappelons-le, permet d'annuler le malus CO₂ mais pas celui lié au poids –, les tarifs franchissent finalement les 80 000 € pour l'Audi Q5 et dépassent même les 82 000 € pour les BMW X3 et Mercedes GLC ! L'autre intérêt de ces modèles est de permettre une autonomie suffisante pour rouler au ►►►

Audi Q5



On est très bien installé au volant du Q5, et la présence des grands écrans digitaux ne laisse pas indifférent. Dommage que la navigation dans les menus du système multimédia ne soit pas assez intuitive. Audi nous avait habitués à mieux en ergonomie. En revanche, les rangements sont à la fois nombreux et spacieux.

BMW X3



Là encore, la position de conduite se révèle idéale, mais la qualité de finition du X3 n'est pas au niveau des standards de BMW (plastiques peu valorisants). Si la grande dalle numérique comporte de trop nombreux menus, la molette centrale permet de naviguer assez facilement, sans trop quitter la route des yeux.

Mercedes GLC



L'intérieur du GLC n'a pas pris une ride, et apparaît comme le mieux fini des trois, avec une présentation toujours flatteuse. Son système multimédia se prend rapidement en main. On apprécie aussi les grands rangements au centre. Enfin, le GLC est le seul des trois à proposer de série un vaste toit panoramique. Un véritable cocon !

➤➤➤ quotidien en tout électrique et brider ainsi les coûts à l'usage.

Le Q5 profite depuis le début de l'année d'un nouvel ensemble hybride rechargeable. Celui-ci associe, comme chez ses deux concurrents, un moteur essence quatre cylindres

à un bloc électrique. D'une puissance maxi combinée de 299 ch, il embarque une batterie de 20,7 kWh (utiles) lui permettant de parcourir en moyenne jusqu'à 75 km en mode 100% électrique. Une valeur tout à fait correcte, et suffisante pour la plupart des trajets quotidiens.

Cela reste toutefois 10 km de moins que ses rivaux.

Des X3 et GLC plus endurants

Bon point pour le X3, qui, malgré une batterie plus modeste que celle du GLC, arrive à l'égaliser sur ce terrain (85 km). En revanche, une fois les batteries à

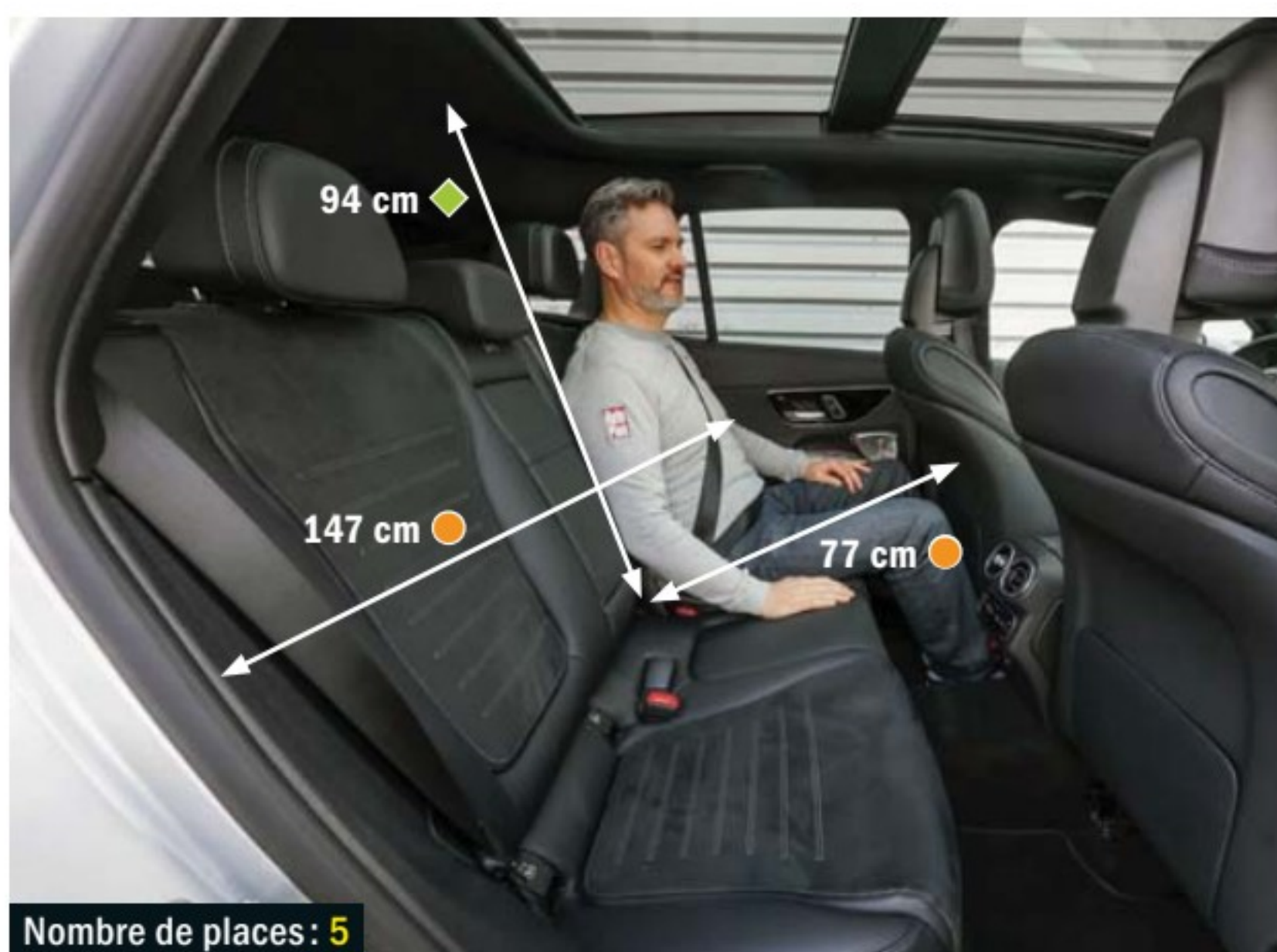
plat, des disparités se font jour en mode hybride, notamment en défaveur de Mercedes. En moyenne, l'Audi et le BMW réclament respectivement 8,3 et 8,1 l/100 km, tandis que le GLC frise les 10 l/100 km. En ville, sa consommation grimpe même à 11,5 l/100 km, soit environ



Côté habitabilité, le bilan laisse un léger goût d'inachevé. A l'arrière, les grands adultes mériteraient davantage d'espace aux jambes, tandis que le passager central doit composer avec un imposant tunnel de transmission. Le coffre, lui, est amputé par le système hybride, comme chez ses deux rivaux, mais le Q5 se rattrape grâce à sa banquette coulissante de série. Elle permet d'augmenter le volume de 85 dm³. Un atout appréciable pour le transport d'objets encombrants.



La banquette fixe, bien dessinée, assure un bon confort aux passagers, même s'ils doivent par ailleurs s'accommoder des nombreuses trépidations générées par les suspensions sport (finition M Sport). L'espace à bord reste convenable et, comme dans le Q5, les occupants bénéficient de leurs propres réglages de climatisation. Le volume de coffre se montre adapté à un usage familial, mais l'absence d'espace sous le plancher pour ranger les câbles de recharge peut faire grincer des dents.



Selon nos mesures, les places arrière du GLC offrent une habitabilité quasiment équivalente à celles du X3. On regrette toutefois que l'assise soit un peu courte et que le dossier de la place centrale soit aussi ferme. En revanche, les passagers profitent d'un bel espace pour glisser leurs pieds sous les sièges avant. Le principal point faible du GLC concerne finalement son volume de coffre. Avec seulement 385 dm³, il se rapproche de celui d'une bonne citadine. C'est trop juste.

3 l/100 km de plus que le Q5 et 2 l/100 km de plus que le X3. Le Mercedes souffre par ailleurs d'une masse importante (2400 kg) qui pénalise ses performances et son comportement en virage. Au volant, le Q5 distille une agréable sensation de légèreté, et son excellent

compromis entre confort et agilité séduit d'emblée. Notre modèle était par ailleurs équipé des très efficaces suspensions pneumatiques (+ 2100 €). Le X3, de son côté, reste fidèle à l'ADN de BMW. Avec sa direction précise (à démultiplication variable), son châssis affûté et

son train arrière plus mobile, il met clairement l'accent sur la sportivité. Il faut toutefois composer avec un amortissement un peu ferme, là où le moelleux du GLC incite à une conduite apaisée. Sur trajets autoroutiers, le GLC excelle, notamment par son silence de fonctionnement.

A l'intérieur, le Q5 séduira les amateurs de technologie et d'écrans digitaux. Ici, le passager peut même avoir droit à son propre écran, de 10,9"/27,7 cm (+ 950 €), qui lui donne accès à plusieurs applications. Cependant, toute cette technologie embarquée demande un >>>

Autonomie électrique, temps de charge, consommation de carburant...

Un BMW X3 un peu plus à son avantage

Audi Q5

Avec une autonomie (75 km) un peu inférieure à celle de ses adversaires et l'impossibilité d'une charge rapide, le Q5 ne crée pas la surprise. En mode hybride, il parvient néanmoins à contenir son appétit.



- L'**Audi Q5** e-Hybrid ne dispose que d'un seul port de recharge, en courant alternatif. Autrement dit, il est impossible de profiter d'une charge rapide, pratique notamment lors des trajets sur autoroute. Un choix plutôt regrettable, surtout quand son petit frère, le Q3, propose cette option. Résultat : il faut compter environ 2h30 pour une recharge complète (de 0 à 100%) à 11 kW. Sur une Wallbox de 7,4 kW, ce temps passe à 3h45, et il grimpe jusqu'à 12h45 sur une prise domestique. Une fois rechargée, la batterie de 20,7 kWh (utiles) offre une autonomie moyenne d'environ 75 km, ce qui reste tout à fait correct.
- Lorsqu'elle est épuisée, le quatre cylindres prend le relais en mode hybride, avec une consommation moyenne de 8,3 l/100 km. En usage urbain, celle-ci augmente légèrement, d'environ 0,3 l/100 km. Cela souligne l'intérêt de recharger afin de limiter les coûts d'utilisation.

BMW X3

Malgré l'absence de recharge rapide en courant continu, le X3 propose un très bon compromis entre une consommation de carburant maîtrisée et une bonne autonomie électrique (85 km).



- Le **BMW X3** 30e xDrive bénéficie d'un système hybride rechargeable particulièrement performant. Malgré une capacité nette plutôt modeste de 19,7 kWh, sa batterie assure une autonomie moyenne d'environ 85 km, soit 10 km de plus que le Q5, et un niveau comparable à celui du GLC, pourtant doté d'un accumulateur plus généreux. En revanche, comme le Q5, le X3 ne peut accéder aux bornes rapides. Les temps de charge (de 0 à 100%) sont d'ailleurs très proches : environ 2h20 sur une borne de 11 kW, 3h30 à 7,4 kW, et jusqu'à 13 h sur une prise domestique, soit une recharge complète durant la nuit.
- Côté consommation, son quatre cylindres essence se montre le plus sobre des trois, avec une moyenne de 8,1 l/100 km une fois en mode hybride. Une sobriété encore plus marquée sur voies rapides, où il se contente d'environ 7,5 l/100 km à 130 km/h.

Mercedes GLC

85 km d'autonomie en tout électrique et une charge rapide en 20 mn (à une puissance maxi de 60 kW), le GLC a de sérieux atouts. En revanche, attention à la conso en mode hybride, une fois la batterie vide...



- Le **Mercedes GLC** 300 e 4Matic peut lui aussi parcourir 85 km en mode électrique, et il est le seul des trois à accepter la recharge rapide en courant continu (DC), à une puissance maxi de 60 kW. Il ne lui faut alors qu'une vingtaine de minutes pour passer de 10 à 80%. Un atout majeur, surtout sur longs trajets, puisqu'il met à profit le niveau de la batterie pour abaisser la consommation en mode hybride. Sur le réseau alternatif classique, les temps sont d'environ 2h30 sur une borne de 11 kW, 4 h à 7,4 kW, et jusqu'à 20 h sur prise domestique.
- En revanche, une fois la batterie vide, le GLC se montre très gourmand. Son quatre cylindres flirte souvent avec les 10 l/100 km. Sur autoroute, difficile de descendre sous les 9 l/100 km, et, en ville, nos mesures relèvent même une moyenne de 11,5 l/100 km ! D'où l'intérêt de recharger aussi souvent que possible.

CONSOMMATION/AUTONOMIE ÉLECTRIQUE	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Consommation moyenne ⁽¹⁾	8,3 l/100 km	8,1 l/100 km	9,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	8,3 / 8,1 / 8,6 l/100 km	7,4 / 7,5 / 9,4 l/100 km	8,9 / 9,1 / 11,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	75 km	85 km	85 km
Route/Autoroute/Ville	76/71/78 km	92/79/84 km	93/82/80 km
Puissance de charge AC/DC	11 kW/Indisponible	11 kW/Indisponible	11 kW/60 kW

1. Mesures batterie vide.

►►► temps d'adaptation, tant les menus et sous-menus sont nombreux, ce qui peut compliquer la prise en main. Attention aussi à la qualité des matériaux. Cela dit, le X3 se révèle encore plus décevant à cet égard, en raison notamment de nombreux plastiques de qualité moyenne et du tissu nid-d'abeilles omni-

présent sur la planche de bord. Son système multimédia ne brille pas non plus par sa simplicité d'utilisation.

Le GLC a de beaux restes

A l'inverse, le Mercedes marque ici un bon point. Malgré son âge, il offre la présentation la plus soignée du lot, et sa tablette tactile,

idéalement intégrée, est épaulée par un système de commande vocale très abouti. En habitabilité, enfin, aucun des trois ne parvient réellement à se démarquer. Les passagers disposent d'un espace correct, sans plus, à ce niveau de gabarit. En revanche, le Q5 se distingue par sa modularité, grâce à

sa banquette coulissante (série) qui permet de faire varier le volume de coffre de 400 à 485 dm³. A titre de comparaison, celui du Mercedes se limite à 385 dm³, tandis que le X3 s'en sort plutôt bien avec 460 dm³. C'est lui qui finit par s'imposer, aidé aussi par son efficacité et ses sensations de conduite.



NOS MESURES	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Vitesse maxi ⁽¹⁾	250 km/h	215 km/h	218 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	26s9	27s4	27s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2	4s2	4s6
Poids	2 237 kg	2 150 kg	2 400 kg
Diamètre de braquage	12 m	12,2 m	10,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	64 m	63 m

LA TECHNIQUE	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Puissance maxi combinée	299 ch	299 ch	313 ch
Couple maxi combiné	450 Nm	450 Nm	550 Nm
Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 984 cm ³	4 cylindres, 1 998 cm ³	4 cylindres, 1 999 cm ³
Hybridation rechargeable	1 moteur électrique	1 moteur électrique	1 moteur électrique
Puissance maxi (essence/électrique)	252/143 ch	140/184 ch	204/136 ch
Couple maxi (essence/électrique)	380/350 Nm	310/250 Nm	320/440 Nm
Batterie Lithium-ion	20,7 kWh (capacité utile)	19,7 kWh (capacité utile)	31,2 kWh (capacité brute)
Puissance fiscale/CO ₂	15 CV / 69 g/km	10 CV / 66 g/km	11 CV / 50 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 € / + 8 780 €	0 € / + 6 525 €	0 € / + 11 780 €
Transmission	4x4	4x4	4x4
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 8 vitesses	Automatique, 9 vitesses
Pneus	235/55 R19	245/50 R19	235/55 R19
Réservoir	55 litres	50 litres	49 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65	4,76 x 1,92 x 1,66	4,72 x 1,89 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP ■ Airbags (6 ; 7 pour le GLC) ■ Freinage d'urgence auto. ■ Isofix ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Pleins phares auto. ■ Régulateur/limiteur de vitesse ■ Rétroviseur intérieur jour/nuit auto. ■ Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Banquette 40/20/40 ■ Bluetooth ■ Clim auto. trizone ⁽¹⁾ ■ GPS ■ Hayon motorisé ■ Instrumentation numérique ■ Jantes alu 19" ■ Mirror Screen ■ Sièges AV électr. et chauffants ■ Vitres AV/AR électr. ■ Volant multifonction, etc.

LES DIFFÉRENCES	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Banquette coulissante	Série	Indisponible	Indisponible
Réglage de clim indépendant aux places arrière	Série (1 zone)	Série (1 zone)	850 € (2 zones)
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Série	500 €
Toit panoramique ouvrant	1 900 €	1 550 €	Série

1. Bizone sur GLC.

Notre classement



LES NOTES DU	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Comportement routier	16	17	15
Equipements de sécurité	12	11	11
Agrément/performances	15	16	14
Confort/insonorisation	16	15	17
Equipements de confort/garantie	15	15	15
Habitabilité/coffre	6	9	5
Aspects pratiques	14	14	14
Présentation/ finition	14	13	15
Consommation/autonomie électrique	12	14	13
Prix	11	10	10
	2 ^e 131/200	1 ^{er} 134/200	3 ^e 129/200

Victoire : BMW X3

Le X3 n'est pas irréprochable (détails de finition, confort de suspension un peu ferme), mais il remporte malgré tout ce match grâce à ses excellentes aptitudes routières et à une motorisation à la fois sobre et agréable. Il est talonné par un Q5 très convaincant,

pénalisé toutefois par une technologie embarquée parfois complexe et un système hybride efficace mais peu démonstratif. Enfin, le très confortable GLC doit composer avec un manque d'agilité et une consommation élevée une fois la batterie vide.



ÉLECTRIQUE

Volvo EX60

P6 RWD Ultra – 80 kWh – 374 ch
73 400 € / 73 000 €*

Premier test du nouveau SUV familial électrique de Volvo

Une justesse toute scandinave



L'EX60, modèle le plus stratégique pour Volvo depuis le XC60, ne cherche ni l'esbroufe, ni la démesure. Face aux récents Audi Q6 e-tron, BMW iX3 et Mercedes GLC EQ, le suédois impose en effet une approche plus subtile du SUV premium électrique. Pari réussi ?

► **Texte:** Thierry Réaubourg – **Photos:** Thomas Antoine/Ace Team

Best-seller chez Volvo, le XC60 (disponible exclusivement en hybride rechargeable) a désormais un frère 100 % électrique. Baptisé EX60, cet élégant et spacieux SUV familial de 4,81 m s'inscrit dans la lignée des récents Audi

Q6 e-tron, BMW iX3, Mercedes GLC EQ et Porsche Macan Electric: le *nec plus ultra* de la catégorie, dont le ticket d'entrée avoisine les 70 000 €. Pas tout à fait la clientèle du (trop ?) populaire Tesla Model Y, donc, ni des chinois type Xpeng G6 ou

BYD Sealion 7. Une Chine que l'EX60 garde d'ailleurs à distance, puisque, en dépit de son appartenance à Geely, Volvo a entièrement conçu et dessiné son SUV "à la maison", où est également assurée la production. Un détail capital aux yeux des clients visés, qui aiment associer Europe et haut de gamme...

A ce titre, l'EX60 impressionne par son ambiance intérieure raffinée et agréablement feutrée. On relève surtout une obsession du minimalisme toute scandinave, avec un mobilier épuré (sans verser dans le dépouillement clinique d'une Tesla), des matériaux chaudi-

reux (plastiques tendres, bois, cuir, laine mélangée), un éclairage d'ambiance subtil et une qualité d'assemblage remarquable. L'ensemble dégage une sensation de "zénitude" assez unique dans la catégorie, où certains concurrents multiplient les écrans surdimensionnés, les effets de style gratuits et les animations lumineuses tape-à-l'œil.

Le bouchon trop loin...

Cette volonté de tout harmoniser trouve toutefois ses limites en ergonomie. Volvo a en effet choisi de centraliser la quasi-totalité des commandes sur son écran Oled de 38 cm. Régler les rétroviseurs, ajuster le volant ou orienter les flux d'air demande ainsi plusieurs manipulations peu naturelles (il faut parfois se servir des boutons sur le volant en parallèle). Une sophistication numérique qui finit par contre-

Le budget

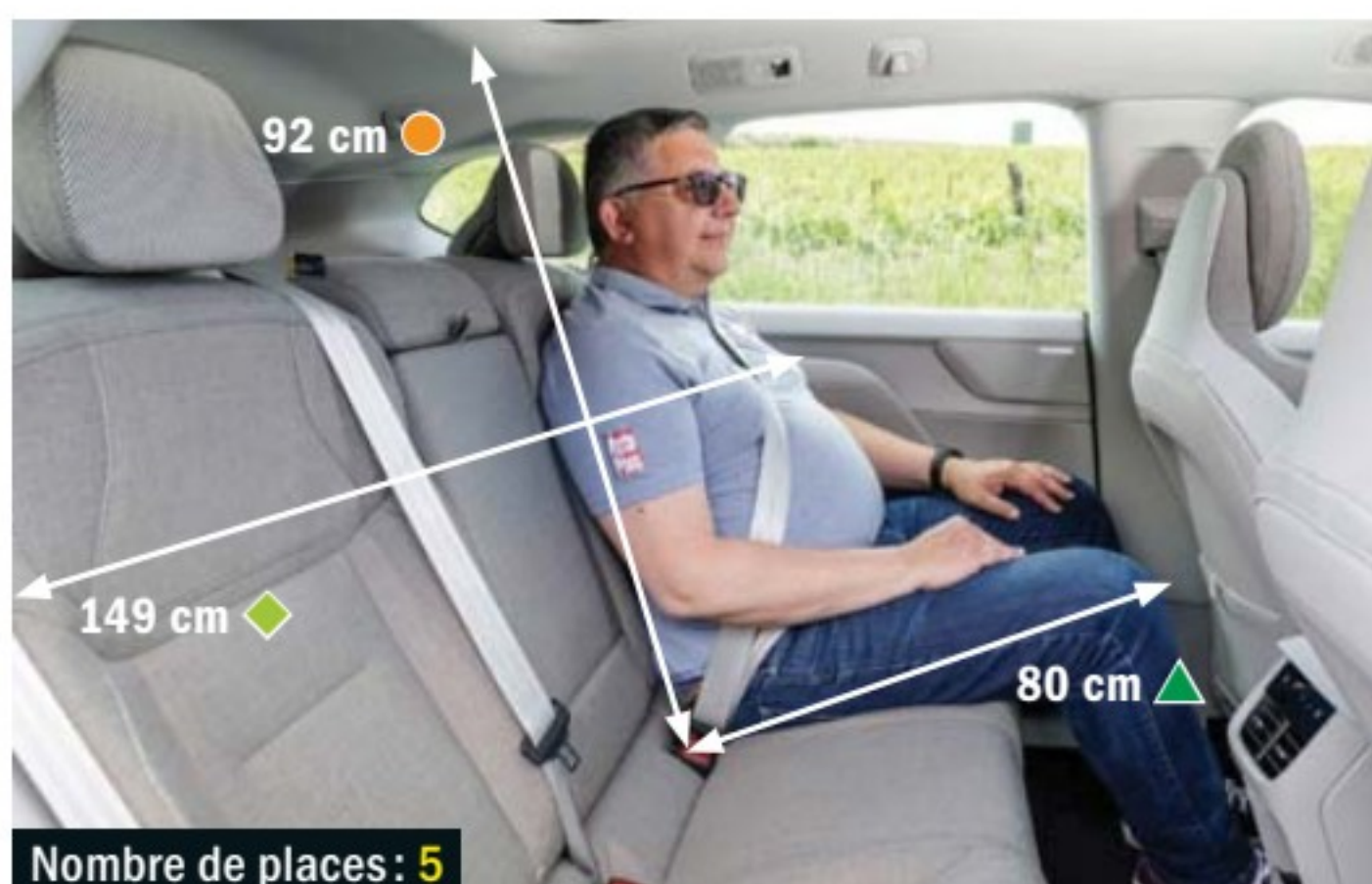
Le vrai prix d'achat: nouveauté oblige, difficile d'espérer la moindre remise avant la fin de l'année. Au mieux ! Seul "cadeau" au crédit de ce SUV assemblé en Suède (usine de Torslanda) : une prime CEE de 400 €.

Le niveau d'équipement: la dotation de l'entrée de gamme (Plus) est déjà très riche. La finition Ultra y ajoute : feux Pixel Led HD, jantes de 21", toit panoramique opacifiant, hi-fi Bowers & Wilkins et caméra 360°.

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



Malgré ses 2 189 kg, ce grand SUV enchaîne les virages avec une efficacité et un dynamisme qui n'ont pas grand-chose à envier à ceux du BMW iX3. Remarquable niveau de confort par ailleurs (amortissement moelleux, aucun bruit d'air...).



De l'espace pour les jambes, un plancher plat et une sellerie moelleuse : l'EX60 sait recevoir. Le volume de coffre indiqué, excellent pour la catégorie, prend en compte les 63 dm³ du profond bac caché sous le plancher fractionnable (40/60).

e...

dire, finalement, l'esprit quasi bouddhiste revendiqué par ce SUV. Dommage, car le système multimédia Google reste par ailleurs assez intuitif et parfaitement fluide à l'usage, des raccourcis permettant notamment d'accéder rapidement aux aides à la conduite. On se régale également de la fantastique hi-fi Bowers & Wilkins, de série à bord de la finition Ultra. Les passagers arrière apprécieront aussi l'espace disponible pour étendre les jambes, la belle luminosité apportée par le toit panoramique et surtout le sensationnel niveau de confort.

Silence de cathédrale et amortissement remarquable de douceur caractérisent en effet le suédois, qui filtre les imperfections de la chaussée avec maestria. Mieux encore, son comportement surprend par son agilité. Malgré un poids important (presque



Portes sans encadrements, poignées camouflées (voir "Bien vu" page suivante). L'EX60 marie élégance et discrétion. Les détails clinquants, ce n'est pas sa tasse de thé !



En sus du grand coffre et des bacs sous son plancher, pour lesquels Volvo propose des sacs "sur mesure" en accessoire, l'EX60 s'équipe d'un petit frunk de 52 dm³ sous le capot avant.

2,2 tonnes), le dernier-né de Volvo se montre précis, équilibré et même assez dynamique dans les enchaînements rapides. La direction, bien calibrée (plusieurs niveaux de fermeté paramétrables), participe à cette

agréable sensation de maîtrise. Très appréciable également, le mode One Pedal, d'une rare progressivité. Le groupe motopropulseur de la version P6 (l'entrée de gamme) se montre tout aussi convaincant, avec

des accélérations de sportive (de 0 à 100 km/h en 5s9), mais sans brutalité inutile. Là encore, Volvo a favorisé l'agrément plutôt que la démonstration. Quant à l'autonomie, elle figure parmi les bonnes surprises. >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + AFU + ESP

■ AFIL active ■ Airbags (7) ■ Codes/phares auto. ■ Frein d'urgence auto. ■ Lecture des panneaux ■ Phares Pixel Led HD et essuie-gl. auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif ■ Surveillance angles morts.

Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra 360° ■ Bluetooth + USB ■ Chargeur à induction ■ Clé mains libres ■ Clim auto. trizone ■ GPS Google ■ Hayon électr. ■ Hi-fi Bowers & Wilkins ■ Jantes alu 21" ■ Mirror Screen ■ Pompe à chaleur ■ Sellerie similicuir ■ Sièges AV/AR électr. et chauff. ■ Toit panoramique opacifiant...

EN OPTION Sécurité: conduite semi-autonome (1 450 €).

Agrément: jantes alu 22" (920 €) ■ Peint. métallisée (1 100 €) ■ Sellerie en laine (250 €) ■ Vitres AR surteintées (450 €) ■ Volant et essuie-gl. chauff. (500 €), etc.

BIEN VU
Esthétiques et simples à utiliser, les poignées de porte en forme d'aileron de requin apportent une touche d'originalité à ce SUV.



➤➤➤ Avec une consommation contenue pour la catégorie (autour des 16,5 kWh/100 km lors de notre journée d'essai "en bon père de famille"), on peut espérer rouler près de 500 km réels (pour 611 km annoncés). Un chiffre dans la bonne moyenne pour une batterie de 80 kWh utiles. Surtout, l'architecture 800 V permet des recharges rapides sur borne DC. Avec 320 kW de puissance de charge maxi (370 kW pour les versions P10 et P12 à quatre roues motrices, dotées de plus grosses batteries), l'EX60 P6 "fait le plein" (10 à 80%) en 16 min. Au final, ce SUV chic, sophistiqué, très plaisant à conduire et surtout efficient, a tous les ingrédients en mains pour inquiéter ses rivaux allemands, sauf côté tarifs, costauds.



Poste de conduite

Les commandes se résument à un combiné d'instruments numérique de 29 cm, très lisible, et à l'écran central, qui gère toutes les fonctions. Y compris les réglages des rétroviseurs et du volant (en combinaison avec les touches au volant). Complicé ! Excellente position de conduite, en revanche.

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

Ecran tactile

L'écran Oled de 15" (38 cm) n'appelle aucune critique. Lisible convivial, fluide : le système géré par Google et sa très efficace IA Gemini (commandes vocales) fonctionne à merveille. Las, tout passe par lui, compliquant certaines tâches basiques.

Aides à la conduite

Exception faite de la conduite semi-autonome de niveau 2, qui reste facturée en supplément au sein du pack Pilot Assist (ce dernier intègre également l'assistance au créneau et la caméra à 360°), l'EX60, fidèle à la politique de Volvo en matière de sécurité active et passive, dispose de tous les équipements dernier cri en la matière. Dont une nouvelle génération de ceintures dites "multi-adaptatives" évitant les contusions à l'épaule et au thorax en cas de choc.

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	1 450 € ⁽¹⁾
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares matriciels	Série/Série
Assistance au créneau	1 450 € ⁽¹⁾
Facilité de réglage des alertes	●

1. Pack Pilot Assist.

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



C'EST RATÉ

Les réglages du volant, des rétroviseurs et des flux d'air via l'écran (et parfois les touches au volant) : inutilement compliqué !



Finition

Les adeptes du noir peuvent bien sûr opter pour cette "couleur". Mais à nos yeux, une Volvo s'apprécie avec des tons clairs typiquement suédois. Qu'il s'habille de cuir artificiel (série), naturel (1 650 €) ou de laine (250 €) : l'EX60 bénéficie d'une finition de très haute facture...

Qualité des matériaux	▲
Qualité des assemblages	▲
Résistance aux rayures	▲

Chauffage/Climatisation

La clim trizone ? Nickel. En revanche, être dans l'obligation d'ouvrir un menu et de "slider" du doigt sur l'écran pour régler l'orientation des flux d'air, on marche sur la tête... Rendez-nous les "tirettes" !

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

Système audio

Une pure merveille, ce système immersif signé Bowers & Wilkins ! 1 820 watts, 28 haut-parleurs (certains logent dans les appuie-tête) : l'EX60 est un véritable auditorium.

Qualité du son	▲
Simplicité des commandes	●
Système hi-fi (Bowers & Wilkins)	Série

Rangements

La boîte à gants ne fait pas face au passager : elle loge au centre de la planche de bord. Sa capacité n'a, hélas, rien de sensationnel. On trouve également, sous l'accoudoir avant, un profond tiroir coulissant. Les bacs des porte sont aussi de belle taille.



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

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s9
Autonomie électrique	611 km
Consommation cycle mixte	14,9 kW/h/100 km
Poids	2 189 kg
Diamètre de braquage	11,8 m

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	374 ch
Couple maxi	480 Nm
Batterie lithium-ion NMC	80 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	12 h/41 h
Sur borne rapide ⁽²⁾	16 min (320 kW maxi) ▲
Puissance fiscale/CO ₂	13 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"/Prime CEE	0 €/ - 400 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV / AR	255/45 R21 / 265/45 R21
Dim. L x l x h, en m	4,81 x 1,91 x 1,64
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ⁽³⁾ ◆

1. 7,4 kWh. 2. De 10 à 80 %. 3. Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	▲	Facilité à manœuvrer	■
Consommation	◆	Planificateur d'itinéraire	▲
Bruits aérodynamiques	▲	Protection carrosserie	■
Confort des sièges avant	▲	Rangement câble de charge (coffre avant)	▲
Confort des suspensions	▲	Roue de secours (kit de réparation)	▼
Direction	◆	Sensation pédale de frein	◆

Notre évaluation

Le Volvo EX60 P6 RWD Ultra (73 000 € *, 80 kWh, 374 ch) est évalué parmi les SUV familiaux électriques d'environ 350 ch : Audi Q6 e-tron Performance S line (68 200 € *, 94,9 kWh, 306 ch), BMW iX3 40 M Sport Pro (71 350 € *, 82,6 kWh, 320 ch), Mercedes GLC EQ 400 4Matic Avantgarde Line (71 600 € *, 94 kWh, 489 ch), Porsche Macan Electric (83 100 € *, 95 kWh, 340 ch), etc.

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

Notre verdict : intéressant ◆

Tout n'est pas parfait, notamment cette dépendance excessive à l'écran tactile. Mais le suédois compense par une qualité de vie à bord, un confort et un raffinement qui le distinguent clairement de ses concurrents premium. Et ça, on aime !

Electrique

Toyota bZ4X Touring

Grande Autonomie Design – 224 ch

48 400 € / 47 020 €*

**Le SUV s'allonge pour viser le Peugeot E-5008**

L'électrique des champs



Le Toyota bZ4X, jusqu'à présent discret, se décline désormais en une originale version break baptisée Touring. Ainsi métamorphosé, le crossover électrique japonais a peut-être trouvé de quoi sortir de l'anonymat : une dose de charisme et, au passage, un coffre plus grand !

➤ **Texte :** Antoine Arnoux – **Photos :** Adrien Cortesi

Avons-nous affaire à l'héritier des breaks tout-chemin Volvo Cross Country et Audi Allroad, aujourd'hui disparus ? Ce costaud au look rustique assumé reprend en effet l'esprit de ces baroudeurs nés dans les années 1990. Protections de carrosserie en plastique brut, garde au sol généreuse (21 cm) et pos-

sibilité d'opter pour une version à quatre roues motrices... Le parallèle s'arrête là : le bZ4X Touring est en réalité la variante étirée du SUV du même nom, premier modèle 100 % électrique Toyota, resté plutôt discret depuis son lancement en 2022. Reconnaissons-le, celui-ci s'est surtout fait remarquer par ses prestations décevantes à

l'époque (autonomie, recharge). La copie a toutefois été en partie rectifiée entre-temps, avec de sérieuses optimisations (pompe à chaleur, préconditionnement de batterie...), peu avant l'arrivée de cette déclinaison.

Techniquement, le Touring se démarque du bZ4X "tout court" par son porte-à-faux arrière allongé de 14 cm, portant la longueur à 4,83 m, au coude-à-coude avec un Peugeot E-5008, notamment. Le volume de coffre grimpe quant à lui à 669 dm³ (217 dm³ supplémentaires), et revendique une belle longueur de chargement une fois la banquette rabattue. L'empattement généreux, resté identique (2,85 m), offre un vaste espace aux places arrière.

Encombrement mis à part, la prise en main est aisée : similaire à celui du bZ4X, l'habitacle n'est pas un exemple de modernité, mais ne cède pas au numérique à outrance. L'agencement est rationnel, tout comme l'interface média (un peu datée visuellement).

Le confort d'abord

Au volant, notre version d'essai Grande Autonomie (traction, 224 ch) délivre des performances déjà assez énergiques pour un sage SUV familial. Et le couple, plutôt modeste (268 Nm) mais disponible instantanément, permet des relances très correctes. Le comportement est du même registre, plaisant et efficace : la douceur prime, grâce à une suspension bien tenue et progressive, ainsi qu'à une filtration appréciable des aspérités (les jantes raisonnables de 18" y contribuent). Bon point également pour la direction qui offre de bonnes sensations. Le Touring profite aussi d'un aérodynamisme

Le budget

Le vrai prix d'achat : aucun malus pour le bZ4X Touring, mais sa fabrication japonaise ne lui permet de bénéficier que de 380 € de prime CEE. Toyota consent à une remise de 1 000 € à l'occasion du lancement.

Le niveau d'équipement : l'entrée de gamme Design est déjà bien équipée. La finition haute Lounge, uniquement disponible en 4 roues motrices (+ 4 600 €) ajoute sièges ventilés (AV), toit panoramique...

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



L'ambiance est austère, mais la fabrication sérieuse. En évitant le tout-tactile, l'ergonomie est rationnelle. Un regret toutefois : le petit volant masque en partie l'écran d'instrumentation, selon la position de conduite.



Nombre de places : 5



Volume : 669 dm³

Gigantesques, les places arrière reçoivent sans peine les grands adultes et offrent un bon confort d'assise. Le coffre est à l'unisson, immense et facilement accessible. Pas de version 7 places, en revanche.

L'EQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP ■ AFIL active ■ Conduite semi-autonome avec assistance au changement de voie ■ Phares et essuie-glaces auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif ■ Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Chargeur de smartphone à induction (x2) ■ Clé mains libres ■ Clim auto. bizonne ■ Ecran 14"/35,6 cm + Mirror Screen + GPS ■ Hayon motorisé ■ Instrumentation numérique 7"/18 cm ■ Jantes alliage 18" ■ Sièges AV + volant chauffants, etc.

EN OPTION Agrément : peinture métallisée (900 €).

légèrement plus favorable que celui du bZ4X classique, dû à sa silhouette: pas de record de sobriété en vue, mais un score honnête de 15 kWh/100 km relevé à l'ordinateur de bord, après un parcours varié, accompli sans retenue mais en recourant souvent au freinage régénératif (facile à activer, sur quatre niveaux via les palettes au volant). La batterie de 71 kWh (utiles) permet d'approcher les 500 km d'autonomie (591 km annoncés).

Au sommet de la gamme, la version 4 roues motrices de 380 ch (dotée d'un second moteur sur le train arrière) promet des chronos canon (4s5 de 0 à 100 km/h !) et de bonnes compétences tout-terrain, mais facture plus cher ses services: 51 900 € minimum. L'entrée de gamme n'est déjà pas donnée (48 400 €, soit 3 500 € de plus que le simple bZ4X), mais l'équipement complet et la garantie (jusqu'à 10 ans ou 1 million de kilomètres pour la batterie !) permettent de relativiser.



Le bZ4X Touring s'avère sobre: hors autoroute, la batterie de 75 kWh permet environ 500 km de portée (plutôt 350 km sur voie rapide). Dans la moyenne du créneau, la charge plafonne à 150 kW sur borne rapide DC (11 kW sur borne AC).



Le Touring diffère essentiellement du bZ4X classique par son porte-à-faux arrière étiré de 14 cm. Bonne surprise: confort et comportement rigoureux réservent un bel agrément au volant.

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s2
Autonomie électrique	591 km
Consommation cycle mixte	14 kWh/100 km
Poids	1 900 kg
Diamètre de braquage	11,4 m

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	224 ch
Couple maxi	268 Nm
Batterie lithium-ion NMC	71 kWh (capacité utile)
Temps de charge Wallbox/Secteur	7 h (à 11 kW) / 42 h
Sur borne rapide (150 kW maxi)	28 min de 10 à 80 %
Puissance fiscale/CO ₂	5 CV / 0 g/km
Prime coup de pouce/CEE	0 € / - 380 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/60 R18
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,67
Durée de garantie ⁽¹⁾	10 ans ou 185 000 km

1. Si entretien dans le réseau (batterie: 10 ans/1 million de km). Sinon, 3 ans ou 100 000 km (batterie: 8 ans/160 000 km).

À LA LOUPE

Accès à bord	▲ Facilité à manœuvrer	◆
Consommation	◆ Planificateur d'itinéraire	◆
Bruits aérodynamiques	◆ Protection carrosserie	▲
Confort des sièges avant	◆ Rangement câble de charge (coffre avant)	■
Confort des suspensions	▲ Roue de secours (kit de réparation)	■
Direction	◆ Sensation pédale de frein	◆

Notre évaluation

Le Toyota bZ4X Touring Grande Autonomie Design (47 020 € *, 71 kWh, 224 ch) est évalué parmi les SUV familiaux électriques de 200 ch et plus, dont: Citroën ë-C5 Aircross Autonomie Confort Max (38 500 € *, 73 kWh, 210 ch), Mazda CX-6e Takumi (44 800 € *, 74 kWh, 258 ch), MG S6 EV Luxury (41 490 € *, 74,4 kWh, 244 ch), Peugeot E-5008 GT (41 200 € *, 73 kWh, 210 ch), Skoda Enyaq Element 85 (37 200 € *, 77 kWh, 286 ch).

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

Notre verdict: intéressant ◆

Confortable, vaste et plutôt sobre en énergie, cet original bZ4X Touring dispose de bons atouts de voyageur taillé pour la famille. Ici, pas de technologie superflue ou spectaculaire, mais un pragmatisme typique de Toyota, tout comme le tarif...

Moteur: V6 tout alu, 2 doubles arbres à cames en tête, 3 carbus double corps
Cylindrée: 1987 cm³
Puissance: 160 ch DIN à 7 200 tr/min
Vitesse maxi: 200 km/h
Production: 7 651 exemplaires (1967-1972, dont 3 670 coupés 2 litres)



NOTRE COTE

Autour de 48 000 €⁽¹⁾

Il y a 59 ans, Fiat lançait le coupé Dino Une vraie petite Ferrari !



Même si ce coupé signé Bertone arbore le logo Fiat, il est issu d'un projet de Ferrari. Et recèle sous son capot une petite merveille de moteur: un V6 savamment mis au point, dont les élans et les mélodies hurlantes distillent un plaisir sans fin...

➤ **Texte:** Jean-Rémy Macchia – **Photos:** Florian Grout

Cette Fiat atypique et inattendue a pour le moins des origines... originales ! Initialement, il s'agit pour Ferrari – qui n'a à l'époque aucun lien avec le géant de Turin – d'homologuer un moteur pour ses monoplaces de Formule 2. Ferrari a créé une "sous-marque": Dino, avec un coupé à moteur central mû par un V6 merveilleux. Mais la diffusion de ce coupé très radical et coûteux ne suffit pas à atteindre

les cinquante exemplaires requis pour l'homologation. Fiat est appelée à la rescousse: la marque très populaire va proposer deux modèles équipés du même V6, et 42% moins chers que le coupé Dino. Le Spider est dessiné avec suavité par Pininfarina; quelques mois plus tard sort ce coupé 2+2, tracé par Bertone. Un Bertone en mal d'inspiration: il se contente de dupliquer la silhouette du coupé Asa 1000 GT.

Même s'il ne s'agit ni d'un V8 ni d'un V12, le six cylindres conçu par Ferrari a tout pour convaincre. Deux doubles arbres à cames en tête, trois carburateurs double corps, et un rendement de folie: dans ces années-là, 160 ch pour un 2 litres, c'est exceptionnel ! La puissance maxi perchée à 7 200 tr/min et la zone rouge qui débute à 8 000 tr/min vous laissent sentir les ivresses d'un caractère échevelé. De fait, du caractère,

il en a à revendre. Hélas, les 1 260 kg – poids élevé dans les années 1960 – rognent les ailes de cette mécanique enchantée. La cylindrée limitée et le couple culminant à 6 000 tr/min ne plaident pas en faveur d'un mordant affirmé en dessous de 3 500 tr/min. Mais au-delà, frénésie, euphorie, extase !

Un nectar mécanique

Dans des notes stridentes toutes italiennes, le petit V6 clame sa joie de vivre par des élans merveilleusement communicatifs. La boîte 5 au levier parfois rétif le sert parfaitement. A partir de 1969, la cylindrée passera à 2,4 litres pour donner un peu plus de couple et favoriser la souplesse. Ses 180 ch seront



1967

Cette année-là...



➤ Le cycliste belge Eddy Merckx est pour la première fois champion du monde. Exploit qu'il répétera en 1971 et 1974. "Notre" champion national Raymond Poulidor sera souvent second, derrière lui. Création du premier magasin Conforama, à Saint-Priest, près de Lyon. La marque deviendra n° 1 de l'ameublement en France, avant d'être doublée par Ikea.



Du cuir, du bois, des formes souples et originales, la présentation est flatteuse. La lunule qui regroupe les compteurs trouve un écho à droite face au passager.

Le dessin de la partie arrière semble presque banal. Les feux allongés font triste mine en comparaison des doubles feux ronds des Dino 206. Volonté de ne pas faire de l'ombre à Ferrari ?



Un joyau d'exception que ce petit V6 de conception très raffinée. En 2 l, il tourne plus vite que dans sa version 2,4 l qui apparaît deux ans plus tard.



Profil fastback, avec pan arrière incliné mais sans hayon pour ce coupé 2+2 qui réserve des places correctes à l'arrière. Admirez la très belle surface vitrée, avec des glaces latérales d'une hauteur généreuse.

atteints dès 6600 tr/min, ce qui en fera un moteur moins radical. Le gros avantage de cette version est qu'elle est munie de roues arrière indépendantes, à la place du pont rigide qui, sur la 2 litres, agace par son guidage très passif et des sautilllements pas franchement séduisants. Cette seconde mouture abandonnera hélas la planche de bord si originale des 2 litres: avec ses galbes inattendus et une implantation

de compteurs surprenante, au charme inégalable. Tiens, une singularité: ce modèle est le premier au monde à proposer des dossiers arrière rabattables séparément. Surprenant, pour une sportive, non ? 80% des Fiat Dino produites ont été des coupés. Ils cotent moitié moins que les Spider. Et dix fois moins que la Dino 206 GT, dotée du même moteur, mais affiliée à Ferrari. Magie des blasons... ■

Prolongez le plaisir du rétro avec nos magazines spécialisés...



En vente actuellement



LE CLUB Auto Plus

LE 1^{ER} CLUB QUI SE MET À LA PLACE DU CONDUCTEUR

J'ADHÈRE & J'EN PROFITE

Grâce au club Auto Plus...

- + JE CHOISIS DES ENTRÉES GRATUITES à mes salons préférés
- + JE ME DÉFENDS grâce aux conseils d'une AVOCATE SPÉCIALISÉE SOUS 24 H
- + J'ACCÈDE au GUIDE ANTI-PV 2026
- + JE FAIS MON ENTRETIEN chez **idGarages.com**, partenaire exclusif
- + JE FAIS MON CONTÔLE TECHNIQUE chez **DEKRA**  **NORISKO**, partenaire exclusif

ET EN PLUS, EN CADEAU :
Le hors-série F1 DUELS DE PILOTES,
(176 pages, valeur 16.90€)

SEULEMENT 3€25/mois*

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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

- ☐ Je choisis l'offre classique : adhésion pour un an. Je règle 39€ (1)
☐ Je choisis l'offre liberté : adhésion pour 3,25€ 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 #D1675016

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 30 juin 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>



* Dans la limite des stocks disponibles



Achat d'une voiture "de collection" lors d'un salon ou d'une foire

Sur place, vos droits sont limités



Pour les amoureux des "anciennes", les salons automobiles sont propices aux coups de cœur... et parfois aussi aux achats regrettés après-coup. Or, ici, aucun droit de rétractation ne protège l'acheteur, à de rares exceptions près.

► **Texte :** Pascale Gétin – **Photo :** Arnaud Saunier

Ambiance feutrée, carrosseries rutilantes, modèles rares... Il est parfois difficile de résister à un achat lors des événements dédiés aux passionnés. Pourtant, qu'il s'agisse d'une voiture de collection admirée au salon Rétromobile (ou d'un modèle neuf repéré au Mondial de l'auto), il est préférable de réfléchir avant de signer un bon de commande. Car à l'instar d'un achat en conces-

sion, impossible de changer d'avis une fois cet engagement pris dans le cadre d'un salon ou d'une foire. Contrairement aux achats réalisés à distance ou hors établissement, aucun délai légal de rétractation de 14 jours ne protège l'acheteur, sauf en cas de souscription d'un crédit affecté⁽¹⁾. Une info que le pro est obligé d'afficher en évidence sur son stand. Il doit également indiquer noir sur blanc sur le contrat que l'acheteur ne pourra

pas revenir sur sa décision après la signature s'il le finance autrement (au comptant ou auprès d'un autre organisme)⁽²⁾. La réflexion est d'autant plus importante qu'il est par ailleurs souvent impossible d'essayer la voiture ou même de démarrer le moteur.

Pour éviter les déconvenues, exigez un contrat détaillé avant de conclure la vente. Il doit préciser l'état du véhicule, son kilométrage, sa configuration d'origine, ses éventuels travaux ou défauts connus. Une précaution essentielle, surtout pour les autos de collection : l'authenticité et l'état sont des critères déterminants de leur valeur. Attention aussi aux frais cachés qui alourdissent la facture (commission d'intermédiaire, transport, importation, remise en conformité). ■

1. Voir articles L.312-19 du code de la consommation. 2. L.224-62 et L.312-52 du même code.

Une équipe de spécialistes à votre service



Une base de données unique

Une collecte rigoureuse de vos témoignages : depuis les débuts d'Auto Plus, en 1988, nous recevons toute l'année vos retours sur les désagréments que vous subissez avec votre voiture. Une source d'information unique sur la fiabilité des modèles, qui s'enrichit au fil du temps, mais aussi sur les difficultés que vous rencontrez avec les forces de l'ordre, les assureurs...

Un solide réseau d'informateurs : nos spécialistes ont tissé des liens privilégiés au sein même des réseaux d'entretien et constructeurs, dans des garages indépendants, auprès d'experts auto, loi et santé.



Un labo indépendant

Des protocoles de tests sur mesure : pour chaque catégorie de produits (accessoires, nettoyage, entretien, etc.), nos experts élaborent un protocole de tests spécifique, précis et reproductible. Nos avis sur chaque référence sont ainsi accompagnés de notes et de données mesurées dès que le sujet s'y prête.



Pierre-Louis Champeaux



Jérôme Fombelle



Pierre Audemar



Soufyane Benhammouda



Christophe Conche



Jacques Warnery



Pascale Gétin



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



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



Alexandre Hauguel
Médecin généraliste



Julien Niel
Chiropracteur

Camping-cars d'occasion

Lequel choisir ?



L'arrivée des beaux jours réveille vos envies de voyager ? C'est le moment de vous offrir un camping-car ! Par rapport au neuf, l'achat d'un modèle d'occasion permet de réaliser de belles économies, même si ce choix exige quelques précautions. Nos conseils devraient vous aider avant vous lancer dans l'aventure sans crainte...

➤ **Texte :** Christophe Conche – **Photos :** DR

Comme le prouve un secteur en pleine croissance en France, la "vanlife" fait de plus en plus d'adeptes. Avec près de 3% de hausse des immatriculations entre 2024 et 2025, ce sont 67 637 camping-cars d'occasion qui ont été immatriculés dans

l'Hexagone pour un marché global de 94 058 véhicules vendus (sources Uni-VDL). Opter pour un modèle de seconde main s'avère donc un bon moyen de s'évader à moindre coût. Avant de sauter le pas, il faut vous informer sur la réglementation et définir l'usage envisagé. Entre un

van et un fourgon aménagé, un modèle avec une cellule profilée, à capucine ou intégralement carrossé, le choix est vaste et la fourchette de prix, large. Partir en escapade avec un fourgon à 25 000 € reste tout à fait envisageable... avec d'anciens modèles. Mais le budget peut

vite dépasser les 30 000 € pour un van convenablement équipé et au kilométrage raisonnable, voire 35 000 à 45 000 € pour un modèle classique avec une cellule confortable et mieux isolée. Pour vous y retrouver, définissez en premier lieu vos priorités, comme la taille du véhicule

Van aménagé : compact mais surcoté (à partir de 30 000 €)



➤ **Base :** utilitaire léger type Citroën Jumpy, Ford Transit Custom, Mercedes Vito, Opel Vivaro, Peugeot Expert, Renault Trafic, Toyota Proace, Volkswagen Transporter. Pour sortir des sentiers battus, sur certains porteurs une version équipée d'une transmission intégrale (Transporter Syncro ou 4Motion, Vito 4Matic) est disponible.

➤ **A l'usage :** ces camping-cars compacts mesurent entre 4,95 m et 5,48 m. De quoi offrir une bonne maniabilité et un maximum de discrétion en ville. Une version avec ou sans toit relevable (autour des 2 m de haut) permet de se garer dans certains parkings souterrains et de payer moins cher les péages d'autoroutes (catégorie 1). Hélas, ils sont souvent surcotés, et plus chers que des fourgons pourtant mieux équipés.

➤ **Consommation :** elle reste modérée et varie de 6 à 9 l/100 km.

➤ **Aménagements :** un van peut offrir de 2 à 6 places assises (avec ceintures) pour 2 à 4 couchages (avec banquette passager transformable et lit en pavillon). Pour être homologué en catégorie Véhicule automoteur spécialisé (VASP sur la carte grise), il doit comporter un minimum d'aménagement (réchaud, réfrigérateur) répondant aux normes de sécurité en vigueur.

➤ **Equipements :** les gammes les plus cossues reçoivent des assises avant retournables vers le coin repas et embarquent un chauffage stationnaire (sur carburant), une douche avec un boiler d'eau chaude et des toilettes. Les versions

à rehausses fixes dépassent 2 m de haut mais sont mieux isolées pour une utilisation en toutes saisons, et bénéficient de plus de rangements.

➤ **Autonomie :** faute de place, elle reste très limitée. Pour l'eau, il faut compter entre 12 et 50 l de réserve en eau propre, de 10 à 35 l pour les eaux usées et, pour le gaz, de 1 à 2,5 kg.

Vu un JCG Créations V4 Luxe sur Opel Vivaro de 2008 avec 73 900 km à 33 000 €

■ Diesel 2.0 CDTi ■ 115 ch ■ L x l x h : 5,18 x 1,90 x 2 m
■ Carte grise : 4 places ■ Couchages : 4 personnes

Les règles à connaître

Quel permis ?

Le permis B suffit pour un modèle inférieur à 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC). Une extension à 4,25 tonnes est en cours d'harmonisation au niveau européen. Chaque pays imposera ses conditions (formation, examen). Pour un véhicule de loisirs plus lourd, sa conduite nécessite actuellement un permis C1 jusqu'à 7,5 tonnes (C au-delà). Les titulaires d'un permis B obtenu avant le 20 janvier 1975 bénéficient d'une dérogation pour conduire un camping-car qui dépasse les 3,5 tonnes. Sur leur carton rose, ou au nouveau format carte de crédit, elle est mentionnée sous le code B79.

Quelle vitesse ?

Un camping-car de moins de 3,5 tonnes de PTAC est soumis aux mêmes obligations de vitesse qu'une voiture, soit 130 km/h maxi sur autoroute. Les poids lourds (PTAC supérieur à 3,5 t) sont tenus de rouler à 90 km/h sur autoroute, 80 km/h sur route à deux voies et 50 km/h en agglomération. Ces limitations doivent être rappelées sur des disques collés sur le panneau arrière.

Où stationner ?

Comme pour une voiture, le stationnement est autorisé sur la voie publique sauf restriction locale. Le camping sauvage, avec déploiement de matériel (table, chaises, auvent...) est par contre interdit hors des aires de service et campings. En cas de non-respect, une municipalité peut vous verbaliser.

Avec quelle vignette ?

L'Europe a mis en place des systèmes de vignettes environnementales (LEZ en Belgique, ZBE en Espagne, ZTL en Italie...) qu'il est obligatoire d'apposer sur son pare-brise sous peine de verbalisation. Chaque pays peut imposer ses propres vignettes et restrictions. Il faut donc se renseigner auprès de leurs ambassades avant de s'y rendre.

Durée du contrôle technique ?

A partir de 4 ans, un camping-car est soumis à un contrôle tous les 2 ans. Un modèle de plus de 3,5 tonnes de PTAC suit une périodicité équivalente à une version de moins de 3,5 tonnes de PTAC (décret n° 2017-208 du 20 février 2017), mais doit passer cet examen dans un centre approprié.

pour pouvoir bien le manœuvrer, le nombre de couchages et les commodités à bord. Fixez-vous ensuite un budget précis, adapté à la catégorie convoitée. Orientez vos recherches directement sur des sites référencés ou des concessions spécialisées. Votre choix arrêté, vérifiez l'historique du véhicule (factures d'achat, d'entretien, tests d'humidité) et tous les équipements à bord. Réalisez un test routier pour détecter d'éventuels bruits du moteur, un freinage défaillant, une usure de l'embrayage. Enfin, profitez ! ■

Fourgon aménagé : bon rapport praticité/prix (à partir de 25 000 €)



► **Base :** utilitaire tôlé type Citroën Jumper, Fiat Ducato, Ford Transit, Iveco Daily, MAN TGE, Mercedes Sprinter, Peugeot Boxer, Renault Master, Volkswagen Crafter. Pour crapahuter, certains proposent en option une transmission intégrale (Sprinter 4x4, Crafter 4Motion).

► **A l'usage :** un fourgon est aussi facile à conduire qu'un grand monospace, mais coûte plus cher (autoroutes en catégorie 2 ou 3). Il prend plus de place, avec une longueur comprise entre 5,41 et 7,37 m et une hauteur pouvant atteindre 3,12 m. Plus spacieux qu'un van (on y tient debout), un fourgon aménagé conserve une largeur raisonnable (de 2,04 à 2,06 m). Il présente un bon compromis entre confort (chambre avec couchage permanent), praticité

(salle d'eau, coin cuisine) et rangements (placards en hauteur).

► **Consommation :** selon le style de parcours et de conduite, comptez de 8 à 12 l/100 km.

► **Aménagements :** un fourgon offre 2 à 5 places assises (avec ceintures) pour 2 à 5 couchages (avec un grand lit permanent, un d'appoint en dinette et un lit double en pavillon). Certains ont un lit arrière, réglable en hauteur ou des sommiers relevables latéralement qui améliorent la capacité de la soute et autorisent le transport de vélos.

► **Équipements :** sauf les modèles avec poste de conduite cloisonné, les fourgons offrent des assises pivotantes vers l'arrière, en direction du coin repas. Le chauffage stationnaire et la production

d'eau chaude peuvent être alimentés par la réserve de carburant du véhicule ou une bonbonne de gaz. Les sanitaires comprennent au moins un espace douche, un mini-lavabo et des toilettes avec vidange. Le coin cuisine propose un réchaud à un ou deux feux, avec un réfrigérateur électrique (12/230 V) ou au gaz (modèle trimixte).

► **Autonomie :** la réserve d'eau propre va de 80 à 100 l contre 70 à 90 l pour les eaux usées, et 5 à 13 kg pour le gaz.

Vu un Knaus Cosmos 551K sur Fiat Ducato de 2006 avec 105 000 km à 24 000 €

■ Diesel 2.8 JTD ■ 128 ch ■ L x l x h : 5,59 x 2 x 2,59 m
■ Carte grise : 4 places ■ Couchages : 4 personnes

Profilé ou capucine: le classique du genre (à partir de 35 000 €)



► **Base:** utilitaire à châssis cabine type Citroën Jumper, Fiat Ducato, Ford Transit, Iveco Daily, MAN TGE, Mercedes Sprinter, Peugeot Boxer, Renault Master, Volkswagen Crafter. Quelques porteurs s'équipent d'une transmission 4x4 (Sprinter 4Matic, TGE et Crafter 4Motion).

► **A l'usage:** un profilé ou une capucine exige plus d'attention au volant par les dimensions de leur cellule. Les longueurs varient de 5,94 m à 7,61 m, selon l'implantation de la chambre et le nombre de places à bord. La hauteur dépasse souvent les 2,50 m (hors équipement sur le toit) et peut monter jusqu'à 3,05 m. Les profilés présentent une largeur comprise entre 2,10 m (version étroite) et 2,35 m (standard moyen). Par leur nature familiale, les modèles à capucine s'avèrent imposants (2,35 m de large pour 3,20 m de haut). En contrepartie, tous disposent d'un espace de vie plutôt agréable et d'une soute généreuse. Profilés et capucines imposent plus de place pour stationner et

coûtent plus cher sur les autoroutes (péage en catégorie 2 ou 3).

► **Consommation:** un profilé possède une coiffe avant plus aérodynamique qui économise du carburant et diminue les bruits d'air. Une capucine, dont l'alcôve surplombe la cabine du porteur, présente une forme moins favorable. Sur route, comptez de 9 à 13 l/100 km. Cela peut grimper de 20 à 25 litres, en fonction du relief et de la vitesse.

► **Aménagements:** un profilé dispose de 4 à 5 places assises (avec ceintures) pour 2 à 5 couchages (avec un lit double permanent, un grand lit en pavillon et un lit d'appoint en dinette). Une capucine peut monter jusqu'à 7 places assises pour circuler, manger et dormir (grand lit en plus sous son alcôve).

► **Équipements:** les sièges du poste de conduite pivotent vers l'arrière et la banquette passager peut être complétée par une ou deux assises sans ceintures. Chauffage et production d'eau chaude sont

assurés par un appareil qui combine les deux fonctions pour un gain de place. Ce dernier est alimenté soit par la réserve de gazole du véhicule ou des bonbonnes de gaz. Les salles d'eau peuvent afficher différentes configurations (avec douche et WC communs ou séparés). Le coin cuisine propose un réchaud à deux ou trois feux, ainsi qu'un plan de travail. Le réfrigérateur trimixte fonctionne au gaz ou à l'électricité (12/230 V).

► **Autonomie:** la réserve moyenne en eau propre varie de 80 à 120 l contre 100 l pour les eaux usées. Pour le gaz, selon le compartiment de stockage, elle peut aller de 13 à 26 kg.

Vu un profilé Carado T132 sur Fiat Ducato de 2016 avec 59 500 km à 35 900 €

■ Diesel 2.3 MJTD ■ 130 ch ■ L x l x h : 5,98 x 2,32 x 2,91 m ■ Carte grise : 4 places ■ Couchages : 2 personnes

Que dois-je contrôler ?

Sur le porteur

► **Pneus:** ils doivent avoir un bel aspect et moins de 10 ans. Vérifiez le DOT sur le flan. Les deux premiers chiffres indiquent la semaine de fabrication, les deux suivants, l'année.

► **Eclairages:** phares, feux de position, clignotants et stops ne doivent pas être endommagés ni leurs ampoules grillées.

► **Freins/suspensions:** rien ne doit émettre de couinement ni manquer d'efficacité lors d'un test routier.

► **Echappement:** aucune fumée (noire ou blanche) ne doit en sortir, sous peine de soucis au contrôle technique.

► **Assises cabine:** les sièges avant doivent être parfaitement fixés ou bloqués en position route, s'ils reposent sur des embases rotatives.

► **Planche de bord:** elle se contrôle lors d'un essai routier.

► **Boîte de vitesses:** sa commande ne doit ni présenter de point dur ni émettre de craquement à l'utilisation. Sur une version automatique, l'indicateur au tableau de bord doit afficher le rapport enclenché.

► **Autoradio/GPS/Caméra et radars de recul:** vérifiez leur fonctionnement, au niveau des haut-parleurs et de leur écran.

Passez la marche arrière pour voir si les radars bipent et si la caméra transmet des images.

Dans la cellule

► **Toit, parois, ouvrants:** à inspecter avec soin, notamment au niveau des jointures. Les parois ne doivent pas présenter de perforations. Un contrôle annuel d'humidité évite les surprises. Tous les ouvrants doivent être opérationnels.

► **Gaz:** les tuyaux souples d'alimentation doivent dater de moins de 5 ans.

► **Vanne de vidange:** le clapet des eaux grises doit s'ouvrir et se fermer sans fuite au sol.

► **Batterie auxiliaire:** bien fixée dans un compartiment aéré, elle doit avoir des bornes non oxydées et des fils isolés.

► **Tableau de commande:** il permet de contrôler l'état des réserves d'eau (propre et usée), du niveau de charge batterie de la cellule, du déclenchement des éclairages et prises de courant (12 V/USB/230 V).

► **Pompe à eau:** ouvrez tous les robinets présents à bord, WC compris pour contrôler sa mise en route.

► **Chauffage, boiler:** fournisseur de chaleur et d'eau chaude, ces équipements parfois combinés en un seul

Intégral: les grands espaces (à partir de 40 000 €)



► **Base:** utilitaire à châssis auvent et voie postérieure élargie ou rabaissée (AL-KO) type Fiat Ducato, Citroën Jumper, Peugeot Boxer, Iveco Daily, Mercedes Sprinter.

► **A l'usage:** par son poste de conduite intégré à l'habitacle et ses dimensions plus imposantes (de 2,19 à 2,35 m de large de l'avant vers l'arrière), un intégral exige de bonnes notions de conduite pour circuler et manœuvrer. Sa longueur peut varier de 5,58 m à 8,99 m, selon l'implantation du salon, de la partie nuit et des différentes commodités. L'atout de ce type de véhicule est d'offrir un maximum d'espace à bord, de profiter d'une vue avant dégagée et éventuellement d'un couchage en plus au-dessus du poste de conduite. Sa masse se montre plus importante (nombreux modèles classés en poids lourds) et ses accès limités (absence d'ouvrant côté

passager). La hauteur s'établit en moyenne à 3 m. Mieux vaut savoir où stationner et comment circuler (péage autoroutes en catégorie 2 ou 3).

► **Consommation:** sur route, prévoir entre 11 et 14 l/100 km, pour 15 à 18 litres sur les voies rapides.

► **Aménagements:** un intégral dispose de 4 à 5 places assises (avec ceintures) pour 2 à 5 couchages (avec un grand lit permanent, un lit double en pavillon et éventuellement un lit simple optionnel en dinette).

► **Equipements:** les deux sièges du poste de conduite se retournent et les assises des passagers peuvent être transformées en banquettes sans ceintures. Chauffage et eau chaude sont produits par une centrale qui cumule les deux fonctions pour plus d'efficacité. Le gazole du véhicule ou

des bonbonnes de gaz l'alimente selon son fournisseur. Cabinet de toilette (lavabo-WC) et cabine de douche peuvent être réunis ou distincts. Le coin cuisine propose un réchaud à deux ou trois feux, parfois une hotte aspirante et un four. Le réfrigérateur trimixte (gaz/12 V/230 V) peut pour certains comporter un congélateur séparé.

► **Autonomie:** la réserve en eau propre varie, selon le PTAC du véhicule, de 100 à 200 l, contre 100 à 120 l pour les eaux usées. Côté gaz, cela peut aller de 13 à 26 kg.

Vu un Rapido 9086 DF sur Fiat Ducato/AL-KO de 2009 avec 101 000 km à 39 000 €

■ Diesel 2.3 MJTD ■ 130 ch ■ L x l x h : 6,99 x 2,30 x 2,80 m ■ Carte grise : 4 places ■ Couchages : 4 personnes.

A qui l'acheter ?

A un particulier

Un particulier est plus enclin à une négociation de prix. Mais il faudra effectuer une inspection complète (porteur et cellule), une vérification des entretiens (factures) et de l'historique du véhicule (kilométrage exact sur histovec.interieur.gouv.fr). Côté certificat d'immatriculation, le vendeur doit être le propriétaire et l'immatriculation correspondre aux plaques. Le numéro de châssis, inscrit sur la carte grise, doit être frappé sur le porteur près du pare-brise, du marchepied conducteur ou sous le capot moteur. L'adresse du propriétaire doit être celle qui figure sur le permis de conduire ou sa carte d'identité.

A un professionnel



Un vendeur spécialisé présente un intérêt en matière de conseils, de choix et de garantie avec un suivi rassurant après l'achat (véhicule révisé). En cas de problèmes mécaniques ou de souci d'étanchéité de la cellule, il est plus facile de bénéficier d'une assistance ou d'une prise en charge pour les réparations. Et les formalités seront simples et sûres. Seul inconvénient, le tarif. Celui-ci peut se montrer plus élevé en raison des services inclus dans la vente.

appareil se testent en poussant leur rhéostat à fond.

► Réchaud/four/hotte : un camping-car embarque au moins un réchaud. Il peut aussi accueillir un four et une hotte.

► Réfrigérateur : en attendant quelques minutes, vérifiez la production de froid. Les modèles AES/Trimixte fonctionnent au gaz sur batterie (12 V) ou sur le courant (230 V).

► Sellerie et literie : coussins et matelas des couchages ne doivent pas présenter d'usure importante ni dégager d'odeurs.



Un Range Rover Evoque BVA (2019-2026) à moins de 28 000 €



Envie d'un SUV compact premium au style affriolant, à l'image de marque inoxydable et capable de sortir des sentiers battus ? La seconde génération de Range Rover Evoque vous tend les bras ! Mais attention à ne pas choisir la mauvaise version...

► **Texte:** Jacques Warnery – **Photos:** Yann Lefebvre

Son style diffère très peu de celui de son prédécesseur, et c'est très bien ainsi. Un simple regard suffit à tomber sous le charme de cette seconde génération de Range Rover Evoque, apparue début 2019. Ses lignes musclées en font un des SUV compacts les plus sexy du marché. Profitant d'une notoriété que les constructeurs les plus prestigieux lui envient, il s'affiche au prix fort. L'occasion permet toutefois de faire baisser l'addition. Le numéro de charme se poursuit à l'intérieur, avec une atmosphère "british" unique en son

genre. On en oublierait presque les défauts du système multimédia parfois un peu lent et à l'ergonomie compliquée, et qu'il faut passer par le troisième niveau de finition SE (ou piocher parmi les nombreuses options) pour profiter du superbe bloc d'instrumentation numérique. Par ailleurs, sans faire partie des pires élèves du genre, l'Evoque n'est pas le plus accueillant des SUV compacts : habitabilité moyenne pour trois adultes, volume de coffre limité, rangements modestes et modularité basique. La position de conduite plutôt dominante rappelle qu'il est aussi un Land Rover, et donc

un peu plus à l'aise hors bitume que ses rivaux directs grâce à sa garde au sol sensiblement plus élevée (212 mm) et à son système Terrain Response.

En père tranquille...

Sur la route, l'Evoque fait preuve d'un confort moelleux, y compris sur la finition la plus huppée, pourtant chaussée de grandes jantes de 21" ! La suspension adaptative n'y est sûrement pas étrangère. En revanche, son poids trop élevé par rapport à celui de ses concurrents directs se ressent dans son comportement, même si son train arrière, qui accompagne le mouvement,

apporte une pointe d'agilité bienvenue. Cette surcharge pondérale sollicite aussi les mécaniques, qui tirent un peu la langue dans leurs versions de base et consomment plus que la moyenne.

Si on laisse de côté l'élitiste modèle de 240 ch trop rare et trop gourmand, l'offre diesel de 150 et 180 ch peut légitimement intéresser les gros rouleurs, mais la distribution, le filtre à particules et le turbo sont trop fragiles, et coûteux à remplacer... Leurs successeurs (D165 et D200), apparus en 2020, font mieux sur ce point. Mais les performances du premier sont modestes, et le second est hors budget. Fiables, les blocs essence P200 et P300 se font très rares, au contraire des intéressants P200 Flexfuel et P300e hybride rechargeable qui constituent deux bons choix. ■

L'Evoque propose des premiers prix intéressants dans sa finition de base, assez présente en diesel, mais qui ne correspond pas au standing d'un SUV premium.



L'habitabilité arrière est moyenne et la banquette ne coulisse pas pour gagner un peu de place aux jambes. Le coffre se révèle limité, pour la catégorie. A noter, la version hybride rechargeable conserve le même volume que les autres moteurs.

Quelle finition ?

Malgré les nombreuses options disponibles, l'Evoque de base est trop dépouillé (notamment côté connectivité). Chaque version peut recevoir une ambiance spécifique : classique ou R Dynamic, avec des finitions intérieure et extérieure distinctes. A partir de 2022, l'Autobiography coiffe la gamme : présentation luxueuse, jantes de 21", sièges AV ventilés et AR chauffants, volant électrique et hi-fi Meridian Surround de 650 W.



Dotation de série

Base : aide au stationnement AV/AR, ABS, AFIL, airbags (7), Bluetooth, caméra de recul, clim auto., contrôle de vitesse en descente, écran tactile 10", ESP, jantes alu 17", phares (à leds) et essuie-glaces auto., régulateur/limiteur de

vitesse, surveillance de l'attention du conducteur, système Terrain Response. **S :** Apple CarPlay et Android Auto, GPS, jantes 18", lecture des panneaux, régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques.

SE : caméra à 360°, feux de route automatiques, hayon motorisé, instrumentation digitale, jantes 20", stationnement assisté. **HSE :** conduite semi-autonome, surveillance des angles morts.

Quel moteur ?

NOS MESURES	Essence / E85	Hybride	Diesel	
	P200 Flexfuel AWD - 200 ch ⁽¹⁾	P300e AWD - 309 ch	D150 AWD BVA - 150 ch	D180 AWD BVA - 180 ch
Vitesse maxi	213 km/h	205 km/h	190 km/h	198 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s1 (31s1)	30s	33s2	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en D	5s6 (6s7)	4s6	8s9	7s4
Consommation moyenne	12,2 (10,2) l/100 km	9,3 l/100 km	7,8 l/100 km	8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	11,3/10,9/14,4 (9,4/9,3/11,9) l/100 km	8,4/9,6/9,9 l/100 km	7,5/7,6/8,4 l/100 km	7,8/7,7/8,6 l/100 km
Autonomie moyenne	549 (656) km	612 km (+ 40 km en 100 % électr.)	692 km	675 km
Poids	1 952 kg	2 182 kg	1 985 kg	2 005 kg
Moteur turbo	4 cylindres essence, 1 999 cm ³	3 cyl. essence, 1 498 cm ³ + électr.	4 cylindres diesel, 1 999 cm ³	4 cylindres diesel, 1 999 cm ³
Hybridation	Micro-hybridation 48 V	Hybride rechargeable	Micro-hybridation 48 V	Micro-hybridation 48 V
Puissance maxi	200 ch à 5 500 tr/min	309 ch à 5 500 tr/min ⁽²⁾	150 ch à 4 000 tr/min	180 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	320 Nm à 1 200 tr/min	540 Nm à 2 000 tr/min ⁽²⁾	380 Nm à 1 750 tr/min	430 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Pastille Crit'Air	196 g/km / 1	44 g/km / 1	176 g/km / 2	178 g/km / 2
Boîte de vitesses	Automatique, 9 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 9 rapports	Automatique, 9 rapports

1. Mesures à l'E85. Entre parenthèses au sans-plomb. 2. Valeurs combinées.

Pour ce budget, on trouve principalement un moteur à bicarburation, un hybride rechargeable et deux diesels.

P200 Flexfuel BVA9 AWD : apparu en octobre 2020, ce 2.0 turbo accepte le sans-plomb comme l'E85. Ses prestations sont à la hauteur du standing de l'engin. Au superéthanol, l'appétit est élevé, mais le prix à la pompe de l'E85 divise par deux le coût à l'usage par rapport au sans-plomb ! Affichant généralement peu de kilomètres, on le trouve dès 26 000 € et à partir de 27 000 € avec moins de 80 000 km.

P300e AWD : lancée en avril 2020, cette version hybride rechargeable se montre performante et agréable au quotidien. Seul bémol, le trois cylindres peut s'essouffler sur les longues rampes d'autoroute, une fois la batterie vide. Côté finances, on peut rouler à l'électrique sur les courts trajets du quotidien. Comptez 25 000 € avec moins de 120 000 km au compteur, et à partir de 26 000 € avec 80 000 km. **D150 BVA9 AWD :** proposé jusqu'en août 2020, ce petit diesel profite d'une boîte auto. douce et d'une transmission

intégrale, mais il manque cruellement de souffle et de fiabilité. Il s'affiche à 19 500 € avec moins de 120 000 km, et à 21 500 € avec 80 000 km. Le D165 (à partir de 2020) est bien plus solide, mais plus rare et 4 000 € plus cher. **D180 BVA9 AWD :** on apprécie les 30 ch de plus, pour un appétit comparable à celui du D150, mais il rencontre les mêmes soucis de fiabilité. Comptez 20 000 € avec moins de 120 000 km et 23 000 € avec moins de 80 000 km pour ce bloc très diffusé, mais trop fragile...

A surveiller



Batterie 12/48 V. La batterie du modèle flexfuel peut vite se décharger à l'arrêt, à cause des modules d'infodivertissement qui se mettent mal en veille et engendrent des messages d'erreur au tableau de bord.

Distribution. Le 2.0 Ingenium diesel comprend deux chaînes de distribution. Sur les D150 et D180, elles peuvent prendre du jeu, engendrer un décalage et entraîner la casse du moteur (entre 10 000 et 14 000 €!).

Mode électrique. L'hybride rechargeable peut rencontrer un refus de passage en tout

électrique, avec la batterie pleine. Une défaillance du réchauffeur d'habitacle haute tension ou une dégradation de la batterie secondaire en sont la cause.

Systèmes de dépollution. Sur les diesels, la vanne EGR et le filtre à particules s'encrassent rapidement en utilisation urbaine. Pire, ce dernier risque de se fissurer, ce qui impose son remplacement (3 500 €).

Turbo. Des casses de turbo ont été constatées sur les diesels de 150 et 180 ch.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Un P200 Flexfuel BVA9 AWD S

Avec les prix actuels à la pompe, cette variante s'impose par son coût d'usage raisonnable. En prime, sa fiabilité rassure. Plus riche que la base et encore abordable, la S offre un bon compromis côté équipement et présentation.

Nissan Juke | essence (2010-2019)

Un manque de fiabilité chronique, et presque généralisé à toutes les motorisations, n'est pas forcément un frein au succès. Le premier Juke le démontre, lui qui a surtout séduit grâce à son dessin unique.

► **Texte :** Pierre Audemar – **Photos :** Nicolas Soler



Système multimédia

Du simple bug qui se résout grâce à une mise à jour en concession (120 €) au blocage complet qui impose son remplacement (1 500 €), cet équipement offre rarement de répit à ses utilisateurs.

1.2 DIG-T

Sous ce patronyme se cache le 1.2 TCe de Renault, un moteur tristement célèbre pour son appétit élevé en huile, dû à un défaut de la segmentation. Ce qui conduit souvent à la destruction du bloc.



Boîte X-Tronic

Compatible avec les 1.6 112 et 117, et les trois 1.6 DIG-T, cette transmission à variateur pose régulièrement problème. En cas de bruit métallique intense, il faudra certainement prévoir de la remplacer (8 000 €).

Climatisation

Placé derrière le bouclier avant, le condenseur n'est pas du tout protégé contre les projections en tout genre (gravillons...) et il n'est pas rare que l'une d'entre elles le perce. Il faut alors le changer (800 €).

Les dates clés

2010. Ce SUV fait sensation lorsqu'il est dévoilé, en février. Le carnet de commandes est ouvert en octobre, avec les 1.6 117 et 1.6 DIG-T 190.

2013. En début d'année, la gamme s'enrichit par le bas (1.6 94) et par le haut (1.6 DIG-T Nismo 200). Puis le Juke est restylé (feux de jour avant en pointe de flèche et coffre agrandi) en septembre.

2014. Le 200 ch est arrêté en mai. En septembre, c'est le 1.2 DIG-T 115 qui est commercialisé.

2015. Janvier voit le retour du Juke Nismo, avec un nouvel 1.6 DIG-T de 214 ch.

2018. L'offre est largement réduite, avec l'arrêt, en juin, des 1.6 94, 1.2 DIG-T 115 et 1.6 DIG-T 190. Le 1.6 117 perd 5 ch et en compte désormais 112.

2019. Les chaînes de montage s'arrêtent en novembre.

Les principaux rappels

► Plusieurs opérations de correction ont été, au fil des années, organisées par Nissan. Mais aucune ne concernait une partie importante de la production.

MOTEUR	DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Essence 1.6 - 94 ch	2013-2018	8,1 l/100 km	▲ ● ▼	Anémique et peu agréable à conduire, cette variante est, de surcroît, plutôt mal équipée, car uniquement associée aux finitions de base.
Essence 1.2 DIG-T - 115 ch	2014-2018	7,3 l/100 km	▲ ● ▼	Bien qu'il soit peu pêchu, ce moteur regorge de qualités. Il est, notamment, silencieux et sobre. Mais son manque de fiabilité empêche de conseiller son acquisition.
Essence 1.6 - 117 ch 1.6 - 112 ch	2010-2018 2018-2019	8,2 l/100 km 7,9 l/100 km	▲ ● ▼	Un peu rugueux, sauf lorsqu'il est associé à la peu recommandable boîte X-Tronic, et porté sur la boisson. Ce bloc atmosphérique a le mérite de se montrer moins fragile que le 1.2 DIG-T.
Essence 1.6 DIG-T - 190 ch	2010-2018	8,8 l/100 km	▲ ● ▼	Malgré sa puissance plus que respectable, cette version donne davantage la priorité à l'agrément de conduite qu'aux performances. Son appétit est raisonnable pour un tel moteur.
Essence 1.6 DIG-T Nismo - 200 ch 1.6 DIG-T Nismo - 214 ch	2013-2014 2015-2019	9,2 l/100 km 9,5 l/100 km	▲ ● ▼	Quelques réglages, notamment sur les trains roulants, la direction et la transmission transforment totalement le Juke. Véritablement sportif, il est aussi particulièrement inconfortable.

Smart Fortwo II (2007-2015)

Plus polyvalente et plus sûre, mais aussi moins espiègle que le premier opus, cette Smart progresse aussi fortement en ce qui concerne la qualité de fabrication et la fiabilité. Quelques éléments montrent toutefois des faiblesses.

► **Texte :** Pierre Audemar – **Photos :** Philippe Tissier/Pilou



Alternateur

Fortement sollicité sur ce modèle qui effectue le plus souvent des petits parcours urbains, il manque cruellement d'endurance. Certains propriétaires ont dû le faire remplacer dès 80 000 km.

Compresseur de climatisation

On recense de nombreux cas de fuites, les plus précoces surgissant dès 70 000 km. Comptez environ 1 000 € pour le faire changer.



Direction

Si elle se durcit ou si elle devient bruyante, il faut remplacer la colonne (1 500 €). Un mal qui touche les exemplaires produits jusqu'en 2011.

Embrayage

Sur cette génération, comme sur la première, une seule transmission est disponible : une boîte manuelle robotisée à simple embrayage. Celui-ci s'use parfois rapidement, certains changements étant intervenus dès 30 000 km (1 200 €).

Les dates clés

2007. La commercialisation débute dans la foulée de la présentation, effectuée au salon de Genève, en mars. La gamme comprend quatre variantes du 1.0 essence (61, 71, 84 et 98 ch), cette dernière étant siglée Brabus, et un diesel, le 0.8 CDI de 45 ch.

2008. En mai, les 1.0 les moins puissants se convertissent au mhd, c'est-à-dire à l'hybridation légère.

2009. Le 0.8 CDI profite de l'été pour faire une cure de chevaux, passant de 45 à 54.

2010. En juillet, la Brabus passe de 98 à 102 ch.

2012. Apparition des versions électriques : 75 ch en juin et Brabus 82 ch en septembre. Dans les deux cas, la batterie est de 17,8 kWh.

2014. La production des modèles thermiques est stoppée en novembre.

2015. Arrêt définitif en août.

Les principaux rappels

► **Frein à main.** Sur les exemplaires produits entre novembre 2014 et octobre 2015, le câble peut prendre du jeu et le freinage à main ne plus être assez puissant. Un rappel est organisé en 2017 afin de le resserrer.

MOTEUR	DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Essence 1.0 – 61 ch 1.0 mhd – 61 ch	2007-2008 2008-2014	4,8 l/100 km *	▲ ● ▼	Avec une si faible cavalerie, la Fortwo ne peut pas espérer délaissier les zones urbaines. Et même en centre-ville, son manque de vivacité peut être pénalisant.
Essence 1.0 – 71 ch 1.0 mhd – 71 ch	2007-2008 2008-2014	6,2 l/100 km	▲ ● ▼	Mue par ce moteur aussi, la Smart n'est à l'aise qu'en ville. Mais ses chevaux en sus lui permettent de s'y sentir comme un poisson dans l'eau. En occasion, elle est très répandue, donc facile à négocier.
Essence 1.0 – 84 ch	2007-2014	6,4 l/100 km	▲ ● ▼	Si le gain en puissance n'est pas phénoménal, l'ajout d'un turbo permet au 1.0 de progresser en agrément et en reprises. Avec ce bloc, la Fortwo devient un peu plus polyvalente.
Essence 1.0 Brabus – 98 ch 1.0 Brabus – 102 ch	2007-2010 2010-2014	7 l/100 km 6,7 l/100 km	▲ ● ▼	Avec des réglages de direction et de boîte de vitesses plus directs, la Fortwo se transforme en bombinette. Mais les spécificités de l'amortissement la rendent encore plus inconfortable.
Diesel 0.8 CDI – 45 ch 0.8 CDI – 54 ch	2007-2009 2009-2014	5,3 l/100 km 5,2 l/100 km	▲ ● ▼	Brusques, bruyantes et pas du tout adaptées à la ville, ces variantes diesels n'ont aucun intérêt, si ce n'est celui d'être moins chères en occasion que les essence.
Electrique Electric Drive – 75 ch	2012-2015	Autonomie : 78 km	▲ ● ▼	En électrique, la Fortwo a tout de la citadine idéale. Mais son autonomie est vraiment ridicule et, faute de pouvoir se brancher sur une borne rapide, les temps de recharge sont bien trop longs.

Crash-tests printemps 2026...

Nouveaux sièges auto : voici



► **Texte :**
Pascale Gétin

Les derniers tests des dispositifs pour enfants des clubs automobiles européens indépendants viennent de paraître. Cette cuvée, plutôt bonne, ne doit pas faire oublier que le pire côtoie le meilleur, notamment sur internet.

En France, la règle est simple. Les enfants en voiture doivent impérativement être installés et attachés dans un siège homologué (*voir ci-dessous*), adapté à leur morphologie et à leur âge : jusqu'à 10 ans ou 135 cm (12 ans ou 150 cm en Allemagne, Autriche, Italie, Suisse...). La loi impose en outre un siège "dos à la route" jusqu'aux 15 mois du bébé, sachant qu'il est recommandé de maintenir cette position jusqu'à 4 ans. Le risque si l'on ne respecte pas ces consignes ? Pour le conducteur, 135 € d'amende.

Et pour l'enfant, de graves blessures (ou pire) en cas d'accident, voire d'un "simple" freinage brusque. Alors, si cette réglementation peut paraître un peu lourde parfois, rappelons que la sécurité – et la vie – des plus petits n'a pas de prix.

26 modèles testés, 8 retenus

Choisir un siège auto n'a jamais été aussi compliqué. Entre les marques historiques, celles des distributeurs, les nouvelles, et les multiples modèles qui prolifèrent chaque année, sans compter les différentes normes (anciennes et actuelles), difficile

de s'y retrouver. Et impossible de se fier au tarif ! Qu'il soit élevé n'est pas un gage de sécurité, donc pas davantage un critère de sélection déterminant. D'où l'intérêt des crash-tests bisannuels de l'ADAC (le club automobile allemand) et du TCS (Touring Club Suisse) pour vous aider à porter votre choix sur un produit au label de qualité qui fait référence. Ainsi, 26 dispositifs ont été testés en ce début d'année.

Pour vous simplifier la lecture et un futur achat, nous avons retenu les 8 mieux notés pour chaque tranche d'âge (ou le plus abordable en cas d'ex æquo). Une base de données de plus de 200 sièges peut également vous guider sur Tcs.ch. Privilégiez les modèles ayant passé avec succès les tests et méfiez-vous des nombreux produits douteux vendus sous diverses appellations sur les plates-formes asiatiques (*voir encadré*).



Comment sont évalués les nouveaux modèles ?

Les sièges sont notés selon cinq critères : sécurité, praticité (usage), ergonomie et teneur en polluants dans les tissus et environnementaux. Nous avons retenu dans nos pages les meilleurs pour chaque tranche d'âge.

Avec et sans Isofix : les évaluations sont menées avec et sans base à ancrage Isofix. La note "Sécurité" peut être parfois meilleure sans le socle, car celui-ci élève le centre de gravité. La version avec la base, bien que plus chère, facilite toutefois l'installation dans la voiture et reste à privilégier.

La norme ECE R129 est celle à laquelle doit répondre le siège neuf que vous achetez : c'est désormais la taille de l'enfant qui est prise en compte. Les dispositifs normés ECE R44-04, classés selon le poids du bambin, sont interdits à la vente depuis le 1^{er} septembre 2024.

Leur utilisation continue cependant d'être autorisée.

Des tests toujours plus poussés

Depuis un an, les tests sont plus sévères et les contraintes supérieures à celles exigées par la réglementation R129 :

- Les sièges sont ainsi soumis à des crash-tests latéraux en sus des frontaux pour évaluer leur protection, et donc celle de l'enfant, en cas de choc sur le côté.
- Ils sont réalisés à une vitesse accrue avec impact contre un mur, afin de simuler les conditions réelles d'un accident.
- Les critères d'évaluation ont été renforcés, en particulier ceux sur la maniabilité et l'ergonomie. Et les PFAS appelés "polluants éternels" qui peuvent être présents dans les tissus sont désormais également recherchés.

Jusqu'à 18 mois

FOPPAPEDRETTI (199 €)

Disk Infant i-Size

40-87 cm



Jusqu'à 18 mois

FOPPAPEDRETTI (319 €)

Disk Infant i-Size + Tech i-Size

Avec base 40-87 cm



De 12 mois à 4 ans

PEG PEREGO (518 €)

Viaggio Giro + Base Giro

61-105 cm



De 1 à 12 ans

CHICCO (460 €)

Fullseat 360 i-Size + Full 360

Avec base 61-150 cm



PHOTOS : ADAC



Dos à la route



Face à la route

les 8 meilleurs



Mise en garde !

On sait que l'on trouve tout et n'importe quoi sur le Net, et qu'il faut être vigilant. Cela est d'autant plus vrai du côté des sièges auto où tout est fait pour nous embrouiller. Et pas qu'en ligne.

► **Méfiez-vous des prix trop attractifs.** Comme le souligne Maryline Kairo de Securange.fr, spécialiste dans ce domaine : "Penser qu'on peut avoir un siège auto fiable évolutif de la naissance à 12 ans pour moins de 150 € relève de l'utopie. Avec un tel produit, vous risquez le pire."

► **L'homologation R129 n'est pas gage de sécurité.** Cela semble hallucinant, mais c'est ce qu'il ressort du rapport JACOP 2024 publié par la Commission européenne en 2026, passé quasiment inaperçu. Sur 12 dispositifs testés, normés R129 vendus en Europe en boutique, en ligne ou auprès des fabricants, 11 présentaient des non-conformités pouvant affecter la sécurité des enfants. Cela signifie qu'un siège ainsi estampillé peut être commercialisé en toute légalité, alors qu'en réalité, il ne respecte pas les exigences de sécurité attendues (risques de blessures graves, jusqu'à l'éjection de l'enfant). Glaçant !

► **Fuyez les appellations inconnues.** Prudence aussi avec les produits largement diffusés sur internet, notamment (Alibaba, Amazon...). Les clones y sont légion. Un même siège peut ainsi se retrouver sous plusieurs marques et noms différents. Par exemple, le Reecle 360, épinglé lors des tests en 2025 pour sa dangerosité, a été décliné en sept modèles ! Privilégiez les marques bien notées aux tests de l'ADAC, TCS... et suivez les conseils de l'association des consommateurs Que Choisir et de Securange.fr.



Certains modèles retirés de la vente, malgré leur homologation, sont clonés et revendus sous d'autres marques sur les marketplaces asiatiques. A ce titre, fuyez ceux portant la mention E8 0313715.

Jusqu'à 4 ans

CYBEX (400 €)

Sirona Ti

Base incluse 40-105 cm



Jusqu'à 12 ans

MAXI COSI (500 €)

Emerald 360 Pro

Base incluse 40-150 cm



De 15 mois à 12 ans

CYBEX (289 €)

Pallas G3

76-150 cm



De 4 à 12 ans

KINDERKRAFT (79 €)

Junior Fix 2 i-Size

100-150 cm



Des valeurs sûres

En tête du classement, la marque italienne Foppapedretti. Peu connue sur le sol français, elle se démarque avec son modèle Disk Infant, avec ou sans base Isofix, qui rafle les meilleures notes de cette cuvée printanière. Ce dispositif réservé aux nourrissons (dos à la route) affiche des tarifs compétitifs par rapport à la concurrence.

Sur le podium, le fabricant allemand Cybex. Fidèle au poste, il ne démérite pas avec son Sirona Ti, un siège évolutif de la naissance aux 4 ans de l'enfant (40-105 cm). Sa coque pivote à 360° pour faciliter l'installation du chérubin. Un bémol : il pèse son poids (13,5 kg). Quant au prix, on peut lui reprocher d'être un peu cher (400 €). Il reste néanmoins en dessous de ceux testés dans sa tranche d'âge. Autre modèle de la marque : le Pallas G3 pour les enfants de 15 mois à 10-12 ans. Il remporte aussi largement la meilleure note de sa catégorie. On aime – ou pas – son bouclier, une protection antichocs qui vient se verrouiller à la hauteur du ventre des plus petits. A essayer avant d'acheter pour être certain que l'enfant le supportera.

Dans la lignée des meilleurs : le rehausseur Kinderkraft. Avec le modèle Junior Fix 2 i-Size à 79 € seulement, plus d'excuse pour ne pas protéger les 4 à 10-12 ans. Cerise sur le gâteau, son poids plume (6 kg) ravira toute la famille, car il facilite les manipulations.

Connectivité, recharge, aides à la conduite...

Modernisez votre auto



Grâce aux dernières technologies, il est possible de mettre votre auto au goût du jour en matière d'équipements électroniques, et ce, pour quelques dizaines d'euros. Voici six appareils malins qui pourraient vous tenter, afin d'améliorer le confort et la sécurité sur votre véhicule.

► **Texte:** Christophe Conche – **Photos:** DR

Multiprise d'allume-cigare : alimentation au choix



► Pour recharger les appareils électroniques à bord, une multiprise d'allume-cigare (dotée d'un fusible) démontre toute son utilité. En plus de doubler la prise 12 V d'origine, un modèle 5-en-1 (comme le Car Charger de RYTTGOP) permet de disposer d'un port USB classique (3,1 A), d'un USB à charge rapide (QC 3.0) et d'un USB-C "fast charging", pratiques pour les smartphones, dashcams et tablettes.

L'afficheur à leds indique la tension de la batterie et le courant de charge disponible. Appréciable pour éviter de la vider, moteur coupé, ou surveiller son état général.

► **Prix:** à partir de 12 € sur Manomano.fr

Afficheur tête haute : le regard sur la route



► En projetant les informations de conduite essentielles sur son écran transparent, à placer derrière le pare-brise, un afficheur tête haute évite de quitter la route des yeux. Alimenté par la prise 12 V d'un allume-cigare, ce type de produit

utilise à la fois la prise diagnostic OBD du véhicule et un GPS intégré, à l'image de ce modèle d'Amrooloo. Selon le mode sélectionné, vous pouvez visualiser diverses indications importantes (vitesse sous forme digitale, état de la réserve de carburant, température d'eau du moteur, tension de la batterie...) ou une direction à suivre grâce à des flèches.

► **Prix:** à partir de 69,99 € sur Amazon.fr

Chargeur par induction : recharge sans câble



► Un chargeur sans fil offre la possibilité de faire le plein de son téléphone sans avoir à sortir de câble. Une base en caoutchouc antidérapante évite que le smartphone ne bouge lors de son utilisation. Ce modèle de Vobor

propose quatre modes : 5, 7,5, 10 et 15 W. Sa conception, qui sépare la bobine de charge de sa carte électronique, évite tout risque de surchauffe rencontrée sur des modèles moins élaborés. Pour ce type de montage, optez pour un produit avec un câble long (au moins 1,50 m) à connecter sur le 12 V. A noter, l'éventuelle coque du téléphone ne doit pas excéder 4 mm d'épaisseur.

► **Prix:** à partir de 17,95 € sur Amazon.fr

Caméra de recul wi-fi : la reine des créneaux



► Un système sans fil pour installer une caméra de recul sur son véhicule semble la solution la plus pratique, surtout pour les moins bricoleurs. Il suffit de la fixer près de la plaque d'immatriculation, puis de la relier à l'alimentation 12 V d'un

feu arrière. La minicaméra peut alors transmettre des images (parfois aussi du son) à l'aide d'une connexion wi-fi sur un smartphone (sous iOS ou Android). Le modèle wi-fi de Greenauto, après téléchargement de l'application Joytrip sur l'App Store ou le Play Store, permet de contrôler vos manœuvres en marche arrière sur l'écran de votre téléphone.

► **Prix:** à partir de 46,99 € sur Amazon.fr

Kit mains libres : restez connecté



► Indispensable pour utiliser son smartphone sans le tenir en main, un kit mains libres à connexion Bluetooth procure un maximum de liberté pour rester joignable dans son véhicule en toute légalité. Privilégiez les modèles avec une batterie interne rechargeable (à l'aide d'un câble USB) comme celui

de T'nb. Il offre une autonomie de 6 heures pour écouter de la musique, 18 heures en communication et 1 500 heures en veille. Des kits plus performants, comme chez Parrot, intègrent une reconnaissance vocale pour accéder à son répertoire, ainsi qu'une télécommande sans fil, à fixer sur le volant.

► **Prix:** de 34,99 € (T'nb) à 169,99 € (Parrot MKi9000) sur Feuvert.fr

Ecran multimédia : tout sous les yeux



► Avant de faire votre choix, assurez-vous de la compatibilité de l'écran désiré avec le système d'exploitation de votre smartphone (Apple CarPlay, Android Auto). Sa fonction Mirroring permet de reproduire l'écran de votre appareil pour écouter de la musique,

répondre à des appels ou se servir de la navigation. Les modèles haut de gamme (de 500 à 700 €) incluent parfois la fonction caméra de recul (mieux vaut alors confier le montage à un pro). Du côté des premiers prix, on trouve le modèle de Gokana (réf. 250970) qui intègre déjà un écran tactile de 7" (17,8 cm) et un haut-parleur. Dans tous les cas, vérifiez le type de fixation et le format de l'écran (simple DIN avec écran rétractable, double DIN...).

► **Prix:** à partir de 79,90 € sur Rody.fr

Les 361 Garages Confiance 2026



Et vous, comment allez-vous partir en vacances cet été ? En 2026, la voiture restera, et de loin, le moyen de transport privilégié des Français pour les départs en vacances. Les études les plus récentes estiment qu'environ 70% des vacanciers français utiliseront leur véhicule pour leurs déplacements estivaux. Une raison de plus pour préparer soigneusement sa monture avant de prendre la route.

Entretenir sa voiture coûte chaque année un peu plus cher aux automobilistes français. Selon le baromètre 2025 publié par idGarages.com, le coût moyen des réparations automobiles a encore augmenté de + 6,6% en un an. Même si cette hausse est légèrement moins forte qu'en 2024 (+ 7,6%) et en 2023 (+ 11,5%), elle confirme une inflation durable du budget automobile. 2026 suivra-t-elle la même tendance ? La nouvelle édition du baromètre idGarages.com des

prix de la réparation auto sera publié le mois prochain. A l'occasion de son 10^e anniversaire, il vous réserve de nombreuses surprises, soyez patient ! Il est intéressant de constater que certaines interventions autrefois jugées simples deviennent de plus en plus coûteuses. En 2025, une révision générale atteignait 352,09€ en moyenne, soit + 5,7% sur un an. Le remplacement des disques et plaquettes de frein avant grimpait à 440,67 €, avec une hausse de + 11%. Quant au changement de courroie, il dé-

passait 731 €, en progression de + 12,16% sur un an.

Cette augmentation s'explique principalement par le prix des pièces détachées et la complexité croissante des véhicules modernes. Ainsi, le coût des pièces neuves a bondi de 29% entre 2022 et 2025, soit deux fois plus vite que l'inflation générale. Les voitures récentes embarquent davantage de technologies, de capteurs et d'équipements électroniques, rendant chaque réparation plus technique... et plus onéreuse.

Dans ce contexte, comparer les devis avant de faire réparer son véhicule n'est plus un réflexe malin, mais une véritable nécessité. Pour une même prestation, les écarts de prix entre garages peuvent atteindre plusieurs dizaines, voire centaines d'euros. Utiliser un comparateur comme idGarages.com permet d'obtenir rapidement plusieurs devis, de consulter les avis clients et de choisir le meilleur rapport qualité/prix près de chez soi.

Pour la 8^e année consécutive, *Auto Plus* présente la liste des Garages Confiance répartis dans toute la France. Sélectionnés sur la base d'avis clients vérifiés et engagés par une charte qualité, ces professionnels vous apportent des prestations de qualité et des tarifs compétitifs, quel que soit le véhicule. ■

Code postal – Ville		Nom du garage – Enseigne		Adresse
01000	BOURG-EN-BRESSE	GARAGE BASSIK AUTO	Sans enseigne	7 RUE DES TOURTERELLES
01480	FRANS	GARAGE S&D AUTOMOBILES	Sans enseigne	ZONE ARTISANALE DU PARDY
01700	MIRIBEL	GAM GARAGE AUTO MONDIR	Sans enseigne	70 AVENUE DE LA GARE
01750	REPLONGES	GARAGE BH ATELIER MACON	Bh Atelier	89 ROUTE DE BOURG
02460	LA FERTE-MILON	GARAGE AMS	Ad Expert	77 RUE DE MEAUX
03100	MONTLUCON	GARAGE DES MARAIS	Motrio	37 RUE DES DROITS DE L'HOMME
05000	GAP	SARL AVA AUTO	Sans enseigne	116 ROUTE DE LA LUYE
05300	LARAGNE-MONTEGLIN	GARAGE AUDIBERT	Ad Expert	54 AVENUE DE PROVENCE
06000	NICE	KALAUTO CENTRAUTO GAMBETTA	Sans enseigne	3 RUE OSCAR II
06200	NICE	AD CARROSSERIE ABRIGO 2	Carrosserie Ad	75 ROUTE DE SANTA GALLET
06200	NICE	AUTOMARCHE 202	Staff-Auto	197 BOULEVARD DU MERCANTOUR
06200	NICE	SELF AUTO SERVICE	Sans enseigne	407-409 AVENUE SAINTE MARGUERITE
06220	VALLAURIS	AK AUTO SERVICES	Siligom	21B RUE HOCHE
06220	VALLAURIS	GARAGE MBC AUTOMOBILES 06	Sans enseigne	225 CHEMIN DE LA GABELLE
06220	VALLAURIS	GARAGE MYTHIC AUTO	Sans enseigne	137 CHEMIN DU FOURNAS
06300	NICE	CENTRAUTO 06 TURIN	Sans enseigne	270 ROUTE DE TURIN
06300	NICE	CENTRE AUTO BARLA	Sans enseigne	5 RUE CAIS DE PIERLAS
06300	NICE	GARAGE VAUBAN AUTO CENTRE	Sans enseigne	60 RUE MARECHAL VAUBAN
06560	VALBONNE	CENTRE AUTO VALBONNE	Ad Expert	1600 ROUTE DE CANNES
06670	CASTAGNIERS	GARAGE LV MOTORS	Sans enseigne	54 ROUTE DE GRENOBLE
07200	AUBENAS	AC AUTOMOBILES	Ad Expert	10 CHEMIN DE PONSON
07340	ANDANCE	GARAGE DU RHONE	Autofirst	390 AVENUE HELVETIA
11000	CARCASSONNE	MIDAS GEME AUTOMOBILES	Midas	RUE MAGELLAN
13004	MARSEILLE	GARAGE D'ARRAS	Sans enseigne	3 RUE DES 500 COUVERTS
13004	MARSEILLE	RUN AUTO	Sans enseigne	52 BOULEVARD DE ROUX
13008	MARSEILLE	PREMIUM CARS PROVENCE	Sans enseigne	70 BOULEVARD DU SABLIER
13011	MARSEILLE	GARAGE AUTO RAPID DE LA POMME	Sans enseigne	96 AVENUE EMMANUEL ALLARD
13011	MARSEILLE	MV AUTO 13	Sans enseigne	115 BOULEVARD DE LA MILLIERE
13012	MARSEILLE	MD CARS	Ad Expert	118 AVENUE DU 24 AVRIL 1915
13015	MARSEILLE	ATELIER EMB	Sans enseigne	9 RUE ABRAM
13122	VENTABREN	GARAGE SDA MOTORS	Sans enseigne	879 ROUTE D'EGUILLES RD 10G
13127	VITROLLES	JC AUTOMOBILES	Sans enseigne	RN 113
13170	LES PENNES-MIRABEAU	GARAGE VAN AUTO	Sans enseigne	1652 ROUTE NATIONALE 368
13240	SEPTEMES-LES-VALLONS	GARAGE LES VALLONS	Sans enseigne	20 CHEMIN DE LA BEDOULE
13300	SALON-DE-PROVENCE	GARAGE L'AIR DU PNEU	Sans enseigne	160 CHEMIN DES ENTRAGES
13300	SALON-DE-PROVENCE	GARAGE POLE AUTOMOBILE TORDJEMAN	Eurorepar	ROUTE DE PELISSANNE, RD572
13680	LANCON-PROVENCE	FEU ROUGE	Sans enseigne	200 ROUTE DE SAINT CHAMAS
14760	BRETTEVILLE-SUR-ODON	EKOPNEUS SAS JBX	Sans enseigne	5 CHEMIN DE LA BAULUE
14980	ROTS	ABC AUTOS	Sans enseigne	9 BIS CHEMIN DE VILLENEUVE
17137	NIEUL-SUR-MER	AD CARROSSERIE HASSANI	Ad Expert	2 RUE DE LA GRALETTE
20290	BORGO	CORS'GARAGE CORS'GLASS	Sans enseigne	ZONE INDUSTRIELLE PORETTONE
21000	DIJON	KM AUTO PIECES ET REPARATIONS	Staff-Auto	2 RUE DES VERRIERS
21110	FAUVERNEY	SHOP TON PNEU	Sans enseigne	ZAE DE LA BOULOUZE
21160	PERRIGNY-LES-DIJON	DIJON PIECES MECA	Sans enseigne	12 RUE CHARLES LE TEMERAIRE
21240	TALANT	CARXPERT	Sans enseigne	26 RUE DES MOULISSARDS
22100	LANVALLAY	SARL ECHAVE	Motrio	2 RUE DES LANDES DE BELLEVUE
22200	LE MERZER	GARAGE ARSONIC ENGINE	Sans enseigne	9 RUE DE TY AR VILIN
24130	PRIGONRIEUX	AUTO GV	Sans enseigne	16 RUE FRANCOIS LASTERNAS
24750	TRELISSAC	GARAGE DE GUGLIELMI	Ad Expert	54 AVENUE MICHEL GRANDOU
25000	BESANCON	GARAGE MARCAND BESANCON	Sans enseigne	158 RUE DE BELFORT
25220	THISE	FIRSTSTOP GTO-PNEUROPE	Firststop-Franchise	34 ROUTE DE MARCHAUX
25220	CHALEZEULE	GARAGE HENRIET	Autoprime	6 RUE DU VALSET
25870	DEVECEY	GARAGE MARCAND DEVECEY	Sans enseigne	2 RUE DES ARTISANS
26780	MALATAVERNE	GARAGE HLS MECANIQUE	Sans enseigne	270 MONTEE DE LA RIAILLE
27000	EVREUX	EURECAR	Sans enseigne	455 RUE DE COCHEREL
27000	EVREUX	GARAGE DU CAMBOLLE	Ad Expert	108 AVENUE DU MARECHAL FOCH
27310	BOURG-ACHARD	AS SERVICES	Sans enseigne	103 ALLEE CHARLES NICOLLE
29000	QUIMPER	FB MECANIQUE	Top-Garage	213 ROUTE DE PONT L'ABBE
29200	BREST	LM AUTOS 29	Autoprime	65 RUE PAUL MASSON
29300	QUIMPERLE	GARAGE MOTORS SOLUTIONS 29	Staff-Auto	3 RUE ERNEST TIBULLE
29700	PLUGUFFAN	AM GARAGE	Staff-Auto	1C RUE JEAN CAM
30000	NIMES	GARAGE EUROCAR FRANCE	Sans enseigne	5 ROUTE DE RUSSAN
30000	NIMES	NIMES SERVICES AUTOS	Sans enseigne	1692 AVENUE PIERRE MENDES FRANCE
30700	MONTAREN-ET-SAINT-MEDIERS	EUROMASTER MONTAREN UZES SERVICES AUTOS	Euromaster	ROUTE D'ALES-LE SABLAS
30900	NIMES	MFA AUTO	Sans enseigne	60 CHEMIN DE LA TRAVERSE
31100	TOULOUSE	DIBAUTO	Ad Expert	5 RUE SIRVEN
31120	PORTET-SUR-GARONNE	GARAGE SOUMMAM AUTO 31	Sans enseigne	3 ANCIEN CHEMIN DE VILLENEUVE
31120	PORTET-SUR-GARONNE	VECTEUR AUTO	Eurorepar	25 RUE DE NEOUVIELLE
31140	AUCAMVILLE	ALLIANCE AUTO	Sans enseigne	84 CHEMIN DE LESPINASSE
31200	TOULOUSE	REDAUTO GARAGE	Sans enseigne	20 BIS CHEMIN DE FENOUILLET
31200	TOULOUSE	SLK AUTOMOBILE - GARAGE LAUNAGUET	Sans enseigne	339 ROUTE DE LAUNAGUET
31240	L'UNION	GARAGE DE LA VIOLETTE	Sans enseigne	6 CHEMIN DE LA VIOLETTE
31240	L'UNION	SLK AUTOMOBILE CENTRE AUTOMOBILE L'UNION	Sans enseigne	18 CHEMIN DE LA VIOLETTE

Code postal – Ville		Nom du garage – Enseigne	
31240	L'UNION	TEK AUTO PRESTIGE	
31270	VILLENEUVE-TOLOSANE	GARAGE AUTOSOLUTIONS	
31300	TOULOUSE	CAR REPAIR	
31380	GARIDECH	CENTRE AUTO GARIDECH	
31400	TOULOUSE	MPA	
31600	MURET	BLAL AUTO	
31770	COLOMIERS	GARAGE PALAYS 31	
31850	BEAUPUY	GARAGE BB GARAGE	
33160	SAINT-AUBIN-DE-MEDOC	GARAGE LBZ AUTO	
33200	BORDEAUX	GARAGE FLEURANCEAU	
33200	BORDEAUX	PZ GARAGE	
33260	LA TESTE-DE-BUCH	GARAGE RS CARS	
33320	EYSINES	GARAGE SPACE AUTO	
33360	LATRESNE	NOUVEAU GARAGE VERGE SAS	
33440	AMBARES-ET-LAGRAVE	AMBARES AUTO SERVICES	
33470	GUJAN-MESTRAS	ETS LAVILLE AUTOMOBILES	
33480	LISTRAC-MEDOC	SARL GARAGE ULTAN	
33520	BRUGES	GARAGE BRUGES AUTOS SERVICES	
33610	CESTAS	GARAGE MECANO AUTO	
33700	MERIGNAC	GARAGE GFK AUTO PERFORMANCE	
33700	MERIGNAC	PS33	
34110	FRONTIGNAN	BONACHE MECANIQUE	
34770	GIGEAN	DISTRICT GARAGE	
34820	TEYRAN	GARAGE LB TRUSTCONSULTING	
34880	LAVERUNE	LAVERUNE GARAGE	
34970	LATTES	KS AUTO	
35000	RENNES	AUTO CHROMES	
35480	GUIPPRY-MESSAC	TOP GARAGE DU PELOUAILE	
35590	SAINT-GILLES	H&R AUTOMOBILE	
35770	VERN-SUR-SEICHE	GARAGE VIP AUTOMOBILES	
37000	TOURS	DRIVE AUTO SERVICES	
37170	CHAMBRAY-LES-TOURS	GARAGE POINT S CHAMBRAY LES TOURS	
37390	SAINT-ROCH	GARAGE DES TERRAGES	
37700	SAINT-PIERRE-DES-CORPS	GARAGE ADK	
38000	GRENOBLE	GARAGE DE NEW YORK	
38000	GRENOBLE	R.A.E GARAGE	
38080	L'ISLE-D'ABEAU	MARCEL AUTOS 38	
38130	ECHIROLLES	GARAGE CENTRAL PNEUS 38	
38130	ECHIROLLES	GARAGE DE LA REPUBLIQUE	
38130	ECHIROLLES	IZI AUTO	
38300	BOURGAIN-JALLIEU	GARAGE GME AUTOS	
38300	BOURGAIN-JALLIEU	MOOVLY - CENTRE AUTO NIVOLAS	
38300	SAINT-SAVIN	MOOVLY SAINT SAVIN	
38360	SASSENAGE	GARAGE G.L.A AUTOMOBILES	
38400	SAINT-MARTIN-D'HERES	GARAGE AUTO CONTACT	
38400	SAINT-MARTIN-D'HERES	PRAT SERVICE DEPANNAGE	
38490	CHARANCIEU	MOOVLY CHARANCIEU LES ABRETS	
38780	PONT-EVEQUE	GARAGE ZK AUTOS	
38800	LE PONT-DE-CLAIX	BK AUTOS 38	
38800	LE PONT-DE-CLAIX	SOLUTION GARAGE	
39100	DOLE	MIDAS DOLE	
40100	DAX	GARAGE ASPREMONT AUTOMOBILES	
42000	SAINT-ETIENNE	GARAGE AUTO GLASS+	
42000	SAINT-ETIENNE	GARAGE PENEL	
42230	ROCHE-LA-MOLIERE	RCH L ATELIER AUTOMOBILE	
44100	NANTES	KADANS PNEUS	
44119	GRANDCHAMPS-DES-FONTAINES	GARAGE TRIVISION AUTOMOBILES	
44130	BLAIN	AMDS	
44220	COUVERON	MEKADOM	
44220	COUVERON	MOBALI	
44300	NANTES	BM AUTOMOBILES	
44390	NORT-SUR-ERDRE	MECASSUR	
44440	TRANS-SUR-ERDRE	SARL TRANS AUTOMOBILES	
44470	CARQUEFOU	GARAGE AUTOCOM	
44521	COUFFE	COUFFE AUTO	
44680	SAINTE-PAZANNE	SAS MICHAUD	
44800	SAINT-HERBLAIN	GARAGE LES COMPAGNONS DE L'AUTO	
45140	INGRE	GROUPE CONCEPT AUTO	
45140	INGRE	ID AUTO	
45140	INGRE	ST TURBO GARAGE	
45160	OLIVET	GARAGE DU PONT COTELLE	
45400	FLEURY-LES-AUBRAIS	LE COIN DE LAUTOMOBILE	
45800	SAINT-JEAN-DE-BRAYE	GARAGE EASY CAR CONCEPT	

	Adresse	
	Sans enseigne	5 RUE DE SOYOUZ
	Sans enseigne	3 IMPASSE DU PRADIE
	Sans enseigne	34 RUE ADOLPHE COLL
	Sans enseigne	35 ROUTE DEPARTEMENTALE 888
	Sans enseigne	9 AVENUE DE LA MARCAISSONNE
	Sans enseigne	52 CHEMIN DE LA PRADETTE
	Sans enseigne	29 AVENUE GEORGES GUYNEMER
	Sans enseigne	12 ROUTE DE LAVAUZ
	Sans enseigne	9 ALLEE D'EUROMEDOC
	Ad Expert	145 RUE DE LA LIBERTE
	Ad Expert	273 BOULEVARD WILSON
	Sans enseigne	191 AVENUE ANDRE AMPERE
	Sans enseigne	10 RUE DU MOULIN BLANC
	Motrio	53 CHEMIN DU PORT DE L'HOMME
	Motrio	33 AVENUE DU CHEMIN DE LA VIE
	Ad Expert	70 BLD DE LA COTE D'ARGENT
	Siligom	LES SIX-CENTS
	Sans enseigne	7 RUE PIERRE ET MARIE CURIE
	Sans enseigne	3 RUE DES ARRESTIEUX
	Sans enseigne	9 RUE LEON MORANE
	Ad Expert	26 AVENUE DE LA GRANGE NOIRE
	Sans enseigne	32 AVENUE DE LA RESISTANCE
	Sans enseigne	11 RUE DE L'EMBOSQUE
	Sans enseigne	40 AVENUE DU PROGRES
	Sans enseigne	4 RUE DU MAS DE BONNIOL
	Sans enseigne	RUE DE MONTELS EGLISE
	Staff-Auto	11 BIS RUE DES VEYETTES
	Top-Garage	21 PELOUAILE
	Sans enseigne	9 RUE DU CLOS MICHEL
	Sans enseigne	3 ALLEE DU COMMUNEL
	Sans enseigne	2 ALLEE ROLLAND PILAIN
	Point-S	80 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
	Ad Expert	ZA DES TERRAGES
	Sans enseigne	7 RUE DE LA MORINERIE
	Top-Garage	4 RUE DE NEW YORK
	Sans enseigne	4 RUE AMEDEE MOREL
	Autoprime	4 RUE DES SAYES
	Sans enseigne	32 RUE COMBOIRE
	Sans enseigne	50 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
	Sans enseigne	4 RUE FERNAND PELLOUTIER
	Sans enseigne	43 BD PRE-POMMIER
	Moovly	36 ALLEE JEAN JACQUES ROUSSEAU
	Moovly	IMPASSE DES ORVETS
	Sans enseigne	11 RUE DE CHAMECHAUDE
	Sans enseigne	80 AVENUE MARCEL CACHIN
	Sans enseigne	14 RUE BEAL
	Moovly	200 ROUTE DU CHARMAY
	Staff-Auto	6 MONTEE LUCIEN MAGNAT
	Sans enseigne	81 AVENUE DU MAQUIS DE L'OISANS
	Sans enseigne	4 AVENUE CHARLES DE GAULLE
	Midas	104 AVENUE JACQUES DUHAMEL
	Ad Expert	2 RUE D'ASPREMONT
	Sans enseigne	20 RUE CHARLES FLOQUET
	Sans enseigne	30 BIS RUE JEAN HUSS
	Ad Expert	RUE DOLOMIEU
	Sans enseigne	15 TER BOULEVARD JEAN MOULIN
	Sans enseigne	8 RUE DE L'ARTISANAT
	Ad Expert	6 RUE GUSTAVE EIFFEL
	Sans enseigne	4 RUE DES VIGNERONS
	Sans enseigne	21 RUE DES MARAICHES
	Sans enseigne	20 CHEMIN DES BATILERS
	Autoprime	RUE DE BRETAGNE
	Autoprime	160 RUE DE LA LOIRE
	Sans enseigne	13 RUE DU NOUVEAU BELE
	Staff-Auto	8 RUE DES ARTISANS
	Ad Expert	1 BIS RUE DES FRENES
	Sans enseigne	9 RUE DES COMPAGNONS
	Sans enseigne	44 RUE DES GENETS
	Sans enseigne	16 RUE DES VALETES
	Sans enseigne	14 RUE DE LA BIGOTTIERE
	Ad Expert	1201 RUE DE LA SOURCE
	Sans enseigne	6 RUE DE LA FORET
	Sans enseigne	7 RUE DE LA BURELLE

Code postal – Ville	Nom du garage – Enseigne		Adresse	
49130	SAINTE-GEMMES-SUR-LOIRE	CAR MASTER	Sans enseigne	26 CHEMIN DE FRESNE
49230	SEVREMOINE	TILLIERES AUTOMOBILES	Ad Expert	27 RUE DE LA POSTE
49240	AVRILLE	ROBERT S AUTOMOBILES	Sans enseigne	31 RUE PAUL LANGEVIN
49610	MOZE-SUR-LOUET	GARAGE DU LOUET	Ad Expert	19 RUE BOCAGE
49800	TRELAZE	SB-CAR	Bosch	85 RUE FERDINAND VEST
54000	NANCY	GARAGE DES TIERCELINS	Ad Expert	51 RUE DES TIERCELINS
54150	VAL DE BRIEY	DEFI PIECES AUTO BRIEY	Nexus-Auto	1 PLACE ALEXIS GRUSS
54180	HEILLECOURT	GARAGE AC MC AUTOMOBILE	Sans enseigne	31 ALLEE DES GRANDS PAQUIS
54320	MAXEVILLE	AUTOREPAR	Sans enseigne	41 BIS RUE ANDRE FRUCHARD
56000	VANNES	LV AUTO	Bosch	5 ALLEE DE KERLANN
57100	THIONVILLE	PAUL CAR SERVICES	Renault	51 ROUTE DE GARCHÉ
57100	THIONVILLE	SPEED THIONVILLE	Sans enseigne	18 BOULEVARD ROBERT SCHUMAN
57140	WOIPPY	B2 AUTO	Ad Expert	116/6 ROUTE DE THIONVILLE
57140	WOIPPY	GARAGE WEB AUTO SERVICES	Sans enseigne	76 AVENUE DE THIONVILLE
57150	CREUTZWALD	EUROMASTER DUNES PNEUS	Euromaster	1 RUE ST FLOUR
57185	CLOUANGE	DEFI PIECES AUTO CLOUANGE	Sans enseigne	RUE MARECHAL JOFFRE
57525	TALANGE	DEFI PIECES AUTO TALANGE	Sans enseigne	ZONE COMMERCIALE DU TRIANGLE
57970	YUTZ	ATELIER BRACH FILS	Ad Expert	135 AVENUE DES NATIONS
57970	YUTZ	ATELIER BRACH FILS AD EXPERT	Ad Expert	21 RUE DES METIERS
57970	YUTZ	DEFI PIECES AUTO YUTZ	Sans enseigne	5 RUE DES METIERS
57970	YUTZ	GARAGE NDV MOTORS	Sans enseigne	13 RUE DES METIERS
59000	LILLE	MUMTAZ AUTOMOBILE	Sans enseigne	19 BOULEVARD DE METZ
59111	LIEU-SAINT-AMAND	FM AUTOMOBILES	Ad Expert	40 AVENUE DE BOUCHAIN
59119	WAZIERS	GARAGE S&D GARAGE	Ad Expert	18 ROUTE DE TOURNAI
59125	TRITH-SAINT-LEGER	GARAGE VREPAR	Sans enseigne	46 RUE DESIRE HUBERT
59150	WATTRELOS	GARAGE RS MOTOR CLEAN	Sans enseigne	15 RUE DES BONS ENFANTS
59160	LILLE	GARAGE NORD METROPOLE	Sans enseigne	7 RUE LAVOISIER
59179	FENAIN	AD CARROSSERIE ET GARAGE EXPERT A.S.AUTO	Ad Expert	5 BIS RUE VICTOR HUGO
59200	TOURCOING	POINT S TOURCOING	Point-S	344 CHAUSSEE DENIS PAPIN
59210	COUDEKERQUE-BRANCHE	FAST AUTO SERVICES	Staff-Auto	12 BIS RUE LEDRU ROLLIN
59230	SAINT-AMAND-LES-EAUX	ARTE AUTOMOBILES	Ad	RUE NOUVELLE 32 ZI DU MARILLON
59300	VALENCIENNES	GARAGE SILIGOM VALENCIENNES	Siligom	632 BOULEVARD HENRI HARPIGNIES
59320	HAUBOURDIN	GARAGE BEAUPRE AUTOMOBILE	Sans enseigne	4 T RUE DU FAISAN
59320	EMMERIN	SARL POLE POSITION	Ad Expert	13T RUE DE LA CANTERAINÉ
59390	LYS-LEZ-LANNOY	GARAGE DE LYS	Sans enseigne	2-4 RUE DU PROGRES
59580	ANICHE	SAS SOLUVAL	Sans enseigne	4 RUE DES FRERES FACHES
59730	SOLESMES	GARAGE DA SILVA	Ad Expert	99 RUE DU GENERAL DE GAULLE
59800	LILLE	MON GARAGE SERVICE	Sans enseigne	30 RUE DE BELLE VUE
60000	BEAUVAIS	GARAGE A.B.U AUTOS	Sans enseigne	13 RUE HENRI BECQUEREL
60000	BEAUVAIS	GARAGE PIECES AUTO SERVICE (P-A-S)	Sans enseigne	6 RUE GAY LUSSAC
60000	BEAUVAIS	GARAGE ROULER EN TOUTE SECURITE	Sans enseigne	57 AVENUE DU PRESIDENT JF KENNEDY
60110	MERU	SARL SIMON & FILS	Sans enseigne	2 RUE DE LA CAVEE HEBERT
60250	ANGY	FJL AUTOMOBILES	Garage-Premier	940 RUE JEAN JAURES
60290	CAUFFRY	GARAGE AUTO SERVICE	Sans enseigne	CD 137 ROUTE DE MOUY
60520	LA CHAPELLE-EN-SERVAL	GARAGE MEKA AUTO	Sans enseigne	509 RUE DE PARIS
62940	HAILLICOURT	BENAUTO	Sans enseigne	17 RUE ROGER SALENGRO
63100	CLERMONT-FERRAND	AD AUTOSERVICE REPUBLIQUE	Ad	46 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
63200	RIOM	GARAGE V-MAX AUTO	Sans enseigne	71 AVENUE DE PARIS
63370	LEMPDES	MECA LEMPDES	Sans enseigne	7 ALLEE DES PEUPLIERS
63800	PERIGNAT-SUR-ALLIER	GT AUTO	Sans enseigne	3 BIS ROUTE DU PONT
64170	LACQ	L.FERREIRA EURL	Ad Expert	35 ROUTE DEPARTEMENTALE 817
64200	BIARRITZ	FIRSTSTOP BIARRITZ PNEUS	Firststop-Franchise	21 RUE CHAPELET
66000	PERPIGNAN	EURL PHILIPPE FAIG	Sans enseigne	22 RUE JEAN ALCOVER
66000	PERPIGNAN	GARAGE MARTINEZ	Sans enseigne	13 RUE LUCIEN DESLINIERES
66240	SAINT-ESTEVE	GARAGE EUROCAR	Sans enseigne	7 RUE DES POTIERS
66270	LE SOLER	LA CASA BELLE AUTO	Sans enseigne	5 BIS AVENUE DE LISBONNE
66380	PIA	GARAGE LIM AUTOMOBILE	Sans enseigne	10 CAMI DE LAS NOGUERUS
67100	STRASBOURG	GARAGE AUTOLUXE67	Sans enseigne	23 RUE SAGLIO
67100	STRASBOURG	GARAGE KRA	Eurorepar	11 RUE LA FAYETTE
67200	STRASBOURG	AD CARROSSERIE WINLING AUTOMOBILES	Carrosserie Ad	18 RUE DU CHEMIN DE FER
67200	STRASBOURG	MB AUTOS	Sans enseigne	16 RUE MURILLO
67200	STRASBOURG	TOPSTAR AUTO	Sans enseigne	34 RUE JACOBI-NETTER
67201	ECKBOLSHEIM	VULCO SARL HERCULE ECKBOLSHEIM	Vulco	4 RUE JEAN MONNET
67450	MUNDOLSHEIM	GARAGE DU TALUS	Sans enseigne	12 RUE VAUBAN
67550	VENDENHEIM	ML AUTOMOBILES EURL	Autoprime	11D ROUTE DE BRUMATH
68000	COLMAR	GARAGE FASTIRES	Sans enseigne	68 RUE DU PRUNIER
68124	WINTZENHEIM	GARAGE HATTERMANN SARL	Ad Expert	4 RUE DES BLES
68180	HORBOURG-WIHR	PERFECT AUTO	Sans enseigne	4 RUE D'OVERNAI
68500	ISSENHEIM	CARROSSERIE ULTIME 68	Top-Carrosserie	6 RUE DE L'OBERWALD
69007	LYON	GARAGE DOCT AUTO	Sans enseigne	14 RUE DU GENERAL DE MIRIBEL
69008	LYON	GARAGE EVOLUTION	Bosch	3 IMPASSE FERRET
69100	VILLEURBANNE	CENTRE AUTO DBF	Sans enseigne	3 RUE DU MARAIS
69100	VILLEURBANNE	GARAGE H AUTO	Sans enseigne	5 RUE ANATOLE FRANCE

Code postal – Ville		Nom du garage – Enseigne		Adresse
69100	VILLEURBANNE	GARAGE H AUTO PREMIUM	Sans enseigne	153 RUE FRANCIS DE PRESSENSE
69100	VILLEURBANNE	PNEUS AUTO SERVICES	Staff-Auto	62 RUE LUCETTE ET RENE DESGRAND
69120	VAULX-EN-VELIN	GARAGE AUTO TECH	Staff-Auto	10 RUE REMY TACHET
69150	DECINES-CHARPIEU	GARAGE ADY AUTO	Sans enseigne	55 AVENUE DES BRUYERES
69250	NEUVILLE-SUR-SAONE	ECHO GARAGE	Sans enseigne	16 RUE PIERRE DUGELAY
69330	MEYZIEU	MOOVLY MEYZIEU	Moovly	10 AVENUE DU DOCTEUR SCHWEITZER
69400	ARNAS	GARAGE LB AUTO PNEUS SARL LINDI	Sans enseigne	578 RUE DU CHAMP DU GARET
69480	ANSE	MABAGNOL	Sans enseigne	1050 AVENUE LOSSBURG
69500	BRON	SHM AUTO	Sans enseigne	3 RUE DU 35EME REGIMENT D AVIATION
69530	BRIGNAIS	EUROMASTER CHAPELLE	Euromaster	16 RUE DE L'INDUSTRIE
69630	CHAPONOST	ML AUTO	Motrio	60 ROUTE DE BRIGNAIS
69780	MIONS	MIONS AUTO SERVICE	Sans enseigne	RUE MANGETEMPS
69800	SAINT-PRIEST	GARAGE ILLICO AUTO SAINT PRIEST	Sans enseigne	61 RUE ARISTIDE BRIAND
71380	SAINT-MARCEL	GARAGE RM CARS	Sans enseigne	21 RUE LOUIS ALPHONSE POITEVIN
73100	GRESY-SUR-AIX	GARAGE KRISTO AUTO	Sans enseigne	330 ROUTE DES ROCHES
74100	AMBILLY	GARAGE EFFA AUTOMOBILES	Sans enseigne	2 RUE SUR REZ
74200	ALLINGES	GARAGE EP MOTORS	Sans enseigne	289 A ROUTE DES BLAVES
74200	MARGENCEL	MECA'ROSSERIE	Sans enseigne	4 RUE DE LA RESIDENCE
74470	LULLIN	GARAGE COLLOUD	Ad Expert	260 ROUTE DU COL DES ARCES
74520	CHENEX	GARAGE AUTO +	Sans enseigne	733 ROUTE DE LA BOUTIQUE
74800	LA ROCHE-SUR-FORON	EUROMASTER MASTER AUTO 74	Euromaster	86 RUE INGENIEUR SANSOUBE
75015	PARIS	SAS A.G.P AUTO	Sans enseigne	19 RUE JEAN MARIDOR
75018	PARIS	MF 2000	Sans enseigne	1 RUE JEAN VARENNE
75020	PARIS	GARAGE PYRENEES AUTODIAG	Sans enseigne	173 RUE DES PYRENEES
76000	ROUEN	LE PRESTIGE R&G	Sans enseigne	2 ROUTE DE LYONS LA FORET
76250	DEVILLE-LES-ROUEN	GARAGE DRH AUTO	Sans enseigne	3 RUE LYAUTEY
76370	MARTIN- EGLISE	LE GARAGE DE MARIUS	Ad Expert	19 RUE NICOLAS DE LA CHAUSSEE
76390	AUMAIE	GARAGE FERTUN	Ad Expert	2 AVENUE DU MARECHAL FOCH
76650	PETIT-COURONNE	GARAGE AFI AUTOMOBILE	Sans enseigne	541 RUE DU 11 NOVEMBRE
77100	MAREUIL-LES-MEAUX	MECA PARE-BRISE	Sans enseigne	1315 ROUTE DE CONDE
77127	LIEUSAIN	GARAGE BG AUTOMOBILE	Sans enseigne	441 AVENUE MARGUERITE PEREY
77165	SAINT-SOUPPLETS	GARAGE CAR 2 TOUR	Sans enseigne	9 BIS RUE DE LA BIZIER
77170	BRIE-COMTE-ROBERT	GARAGE 7CAR7	Sans enseigne	8 RUE DU GENERAL LECLERC
77170	BRIE-COMTE-ROBERT	GARAGE LABOT 0	Sans enseigne	17B AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
77200	TORCY	VULCO AUTO TORCY	Vulco	2 RUE DES COUTURES
77340	PONTAULT-COMBAULT	GARAGE MONKEY MECANIQUE	Sans enseigne	4 RUE SAINT CLAUDE
77380	COMBS-LA-VILLE	GARAGE AARON	Sans enseigne	19 RUE PIERRE ET MARIE CURIE
77400	SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES	DUBOS MLV	Ad Expert	14 RUE DE LA NOUE GUIMANTE
77400	LAGNY-SUR-MARNE	MECANO SAS	Point-S	132 AVENUE DU GENERAL LECLERC
77500	CHELLES	AUTO RESEAU	Sans enseigne	131 CHEMIN DU CORPS DE GARDE
77600	BUSSY-SAINT-GEORGES	CAR SERVICES	Ad Expert	19 AVENUE GRAHAM BELL
78120	RAMBOUILLET	GARAGE EIFFEL	Ad Expert	14 RUE GUSTAVE EIFFEL
78190	TRAPPES	B&B PNEUS	Sans enseigne	25 AVENUE DE L'ARMEE LECLERC
78190	TRAPPES	GARAGE VA-FIV	Sans enseigne	1 AVENUE ROGER HENNEQUIN
78200	MANTES-LA-JOLIE	GARAGE LS AUTOSERVICES 78	Sans enseigne	7 COUR DE RONARD
78260	ACHERES	ACHERES AUTOS SERVICES	Ad Expert	13 ALLEE DE LA RHUBARBE
78260	ACHERES	JT PIECES AUTO 78	Sans enseigne	11 RUE DES MARAICHERS
78310	COIGNIERES	GARAGE AMMOR AUTO	Sans enseigne	16 RUE DE LA POMMERAIE
78360	MONTESSON	JFK AUTOMOBILES	Staff-Auto	46 TER AVENUE GABRIEL PERI
78500	SARTROUVILLE	E-S GARAGE AUTO	Sans enseigne	21 RUE MONTGOLFIER
78530	BUC	GARAGE AUTOPIRES	Sans enseigne	3 ROUTE DES LOGES
78530	BUC	GARAGE SUNDYA CAR	Speedy	279 AVENUE ROLAND GARROS
78570	CHANTELOUP-LES-VIGNES	GARAGE SUPER AUTO-SERVICES ET SOLUTIONS	Sans enseigne	1 RUE PANHARD ET LEVASSOR
78640	SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE	GARAGE NOTRE GARAGISTE	Sans enseigne	14 RUE DU BOIS MALHAIS
78680	EPONE	GARAGE MKF AUTO 78	Sans enseigne	1 CHEMIN DES ETAMIERES
78700	CONFLANS-SAINT-HONORINE	ARTISANAL AUTO	Ad Expert	5 RUE DES BELLES HATES
78711	MANTES-LA-VILLE	GARAGE AMS FRANCE	Sans enseigne	4 RUE MAURICE BERTEAUX
78711	MANTES-LA-VILLE	RAPIDE AUTO SOS PARE-BRISE +	Sans enseigne	2 ALLEE DES CHANTEREINES
79000	NIORT	DEUX-SEVRES AUTOMOBILES	Sans enseigne	215 RUE LA BURGONCE
83100	TOULON	AUTO HAMON DAVID - GARAGE DU NORD	Ad Expert	632 AVENUE DU COLONEL PICOT
83130	LA GARDE	GARAGE ADD	Sans enseigne	255 RUE ROBERT SCHUMANN
83130	LA GARDE	GARAGE CLINIQUE AUTOS	Sans enseigne	750 AV. IRENE ET JEAN FREDERIC JULIOT CURIE
83130	LA GARDE	SMARTYCAR	Sans enseigne	809 AVENUE DE DRAGUIGNAN
83210	LA FARLEDE	EA PERFORMANCE	Sans enseigne	433 RUE BARON DOMINIQUE LARREY
83490	LE MUY	FIRSTSTOP MPI AUTO	Firststop-Franchise	24 ALLEE DE VAUGRENIER
83500	LA SEYNE-SUR-MER	AUTO MILLENIUM 83	Garage-Precisium	54 AVENUE MARCEL BERRE
83600	FREJUS	FAST AND SERIOUS	Sans enseigne	54 RUE RUDOLF DIESEL
84100	ORANGE	DOUTAVES SA	Sans enseigne	505 AV. MARECHAL DE LATTRE DE TASSIGNY
84260	SARRIANS	GARAGE ICI AUTO	Sans enseigne	163 BOULEVARD MARIUS BASTIDON
85110	CHANTONNAY	SAS CHANTONNAY AUTOMOBILES	Ad Expert	56 BIS AVENUE GEORGES CLEMENCEAU
85250	SAINT-FULGENT	SAS GARAGE DAVID	Ad Expert	21 DU GRAND MOULIN
86360	CHASSENEUIL-DU-POITOU	GARAGE RK AUTO	Sans enseigne	5 AVENUE DES TEMPS
87000	LIMOGES	GARAGE POLES MEDECINE AUTOMOBILE	Sans enseigne	29 RUE DE TOURCOING

Code postal – Ville		Nom du garage – Enseigne	
87280	LIMOGES	ETS ROUGERIE	
89000	AUXERRE	FIRSTSTOP J.DELLIER	
89100	PARON	MECANECO SARL SAMNY	
89290	CHAMPS-SUR-YONNE	GARAGE BM AUTOS	
91000	EVRY	TYGROO PNEUS EVRY	
91100	VILLABÉ	GARAGE S0 91	
91100	CORBEIL-ESSONNES	SENA AUTO CORBEIL	
91130	RIS-ORANGIS	SC AUTO	
91150	MORIGNY-CHAMPIGNY	GARAGE AUTOPARK	
91160	BALLAINVILLIERS	GARAGE CP 91	
91160	LONGJUMEAU	SEVA	
91180	SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	GARAGE CENTRE MYCAR	
91220	BRETIGNY-SUR-ORGE	GARAGE UNIVER'S CAR	
91270	VIGNEUX-SUR-SEINE	GH CAR	
91350	GRIGNY	GARAGE ALLIANCE AUTO	
91400	GOMETZ-LA-VILLE	GOMETZ SERVICES	
91550	PARAY-VIEILLE-POSTE	GARAGE GALAXY AUTOS MOTOS	
91600	SAVIGNY-SUR-ORGE	KDB GARAGE	
91800	BRUNOY	GARAGE DE LA PYRAMIDE	
91830	LE COUDRAY-MONTCEAUX	MAN AUTO 91830	
91860	EPINAY SOUS SENART	BOUSSY AUTO	
92100	BOULOGNE-BILLANCOURT	JSMOTORSPORT	
92110	CLICHY	GARAGE ATS	
92140	CLAMART	GARAGE TOP AUTO 92	
92160	ANTONY	AUTO STAR	
92600	ASNIERES-SUR-SEINE	GARAGE PNEUMACY	
92600	ASNIERES-SUR-SEINE	L'ATELIER AUTO D'ASNIERES	
93130	NOISY-LE-SEC	GARAGE DU PNEU	
93140	BONDY	FIRSTSTOP PNEUS ET JANTES	
93190	LIVRY-GARGAN	GARAGE CAPTAIN PARE BRISE	
93190	LIVRY-GARGAN	GARAGE MASSE (ARRIS AUTO)	
93200	SAINT-DENIS	GARAGE DIONYSIEN ECOLOGIE	
93220	GAGNY	SPEED GARAGE	
93240	STAINS	VOITEX	
93320	LES PAVILLONS-SOUS-BOIS	GARAGE DES MESANGES	
93330	NEUILLY-SUR-MARNE	LECARSICO	
94000	CRETEIL	EUROMASTER SPEEDOTO	
94100	SAINT-MAUR-DES-FOSSES	GARAGE SM PRO AUTO	
94110	ARCUEIL	GARAGE DAYCE AUTO ARCUEIL	
94110	ARCUEIL	GARAGE DE LA GARE ARCUEIL CACHAN	
94320	THIAIS	GARAGE FIX A CAR	
94320	THIAIS	S BEKE MOTORS	
94350	VILLIERS-SUR-MARNE	GARAGE AMGF AUTO	
94380	BONNEUIL-SUR-MARNE	TYGROO BONNEUIL-SUR-MARNE	
94430	CHENNEVIERES-SUR-MARNE	GARAGE GLOBAL CARS	
94430	CHENNEVIERES-SUR-MARNE	MYAZ GARAGE AUTO	
94500	CHAMPIGNY-SUR-MARNE	GARAGE MONDIAL AUTO	
94700	MAISONS-ALFORT	CRETEIL PNEU	
94800	VILLEJUIF	GARAGE REPUBLIQUE AUTOMOBILE	
95000	CERGY	CMK AUTO	
95100	ARGENTEUIL	GARAGE NOVA MOTORS	
95100	ARGENTEUIL	RENOV AUTO IDF	
95110	SANNOIS	GARAGE MECANIQUE TPL PNEUS	
95130	LE PLESSIS BOUCHARD	LA BONNE OCCA'Z	
95150	TAVERNY	GARAGE CARPIZ	
95170	DEUIL-LA-BARRE	GARAGE SAM CARS	
95220	HERBLAY-SUR-SEINE	CARPIZ	
95220	HERBLAY-SUR-SEINE	GARAGE HDD PIECES AUTO	
95330	DOMONT	GARAGE ADS AUTOMOBILES	
95330	DOMONT	MCA AD EXPERT	
95340	PERSAN	GARAGE AUTOMOBILE MERCURI	
95380	CHENNEVIERES-LES-LOUVRES	FAST DEPANN	
95500	LE THILLAY	CARROSSERIE PERFORMANCE	
95520	OSNY	CAR OPTION	
95650	BOISSY-L'AILLERIE	GARAGE REPAR'ONE	
95870	BEZONS	FIRST AUTO SERVICE	
95870	BEZONS	GARAGE L.A AUTO VERTICAR	
95870	BEZONS	GARAGE SERVICE AUTO PARIS	
95870	BEZONS	RR AUTO 95 - CAPTAIN DELIVERY	

	Adresse
Mon-Garage	27 RUE NICOLAS APPERT
Firststop-Franchise	65 RUE DU MOULIN DU PRESIDENT
Sans enseigne	1 RUE DE L'ARTISANAT
Autoprime	27 ROUTE NATIONALE 6
Tygroo-Pneus	48 RUE PAUL CLAUDEL
Autoprime	30 AVENUE DES COURTES EPLUCHES
Sans enseigne	197 BOULEVARD JOHN KENNEDY
Sans enseigne	39 AVENUE DE LA LIBERATION
Sans enseigne	5200 N20
Sans enseigne	70 AVENUE DE LA DIVISION LECLERC
Sans enseigne	7 RUE DES FRERES LUMIERES
Sans enseigne	3 RUE HENRI ROL-TANGUY
Sans enseigne	4 RUE DES PRES D'AULNAY
Sans enseigne	4 RUE DE LA PORTE ECLUSE
Sans enseigne	6 AVENUE DES TUILERIES
Point-S	31 RUE DE CHARTRES
Sans enseigne	47 BOULEVARD FONTAINEBLEAU
Sans enseigne	4 BIS GRANDE RUE
Ad Expert	51 ROUTE NATIONALE 6
Sans enseigne	10 RUE DE MILLY
Sans enseigne	36 RUE DE LA FORET
Sans enseigne	50 RUE DE SEVRES
Sans enseigne	16 RUE ABEL VARET
Sans enseigne	78 RUE DU GENERAL EISENHOWER
Renault	210 AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY
Sans enseigne	25 RUE GILBERT ROUSSET
Sans enseigne	61 RUE DE COLOMBES
Sans enseigne	40 RUE SAINT JUST
Firststop-Franchise	30 RUE LUCIEN CHAPELAIN
Sans enseigne	29 AVENUE LEON BLUM
Sans enseigne	18 RUE EUGENE MASSE
Sans enseigne	52 B RUE BONNEVIDE
Sans enseigne	8 AVENUE DU PRESIDENT POMPIDOU
Sans enseigne	75 RUE JEAN JAURES
Sans enseigne	7 ALLEE DES MESANGES
Ad Expert	56 RUE PAUL ET CAMILLE THOMOUX
Euromaster	57 RUE DE MAYENNE
Sans enseigne	22 RUE DES TROIS YVONNE
Sans enseigne	94 RUE CAMILLE DES MOULINS
Sans enseigne	18 TER RUE DU CHEMIN DE FER
Fixacar	18 ALLEE DE BRETAGNE
Ad Expert	215 AVENUE DE FONTAINEBLEAU
Sans enseigne	1 RUE DE LA FRATERNITE
Tygroo-Pneus	133 AVENUE DE PARIS
Sans enseigne	9 RUE GAY LUSSAC
Sans enseigne	11 RUE CONDORCET
Sans enseigne	126 RUE ALEXANDRE FOURNY
Autoprime	18 RUE DE VALENTON
Technicar	173 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
Sans enseigne	61 RUE FRANCIS COMBE
Sans enseigne	12 RUE JEAN PIERRE TIMBAUD
Sans enseigne	13 RUE DUGUAY
Sans enseigne	16-18 BD DU PRESIDENT J.-F. KENNEDY
Sans enseigne	8 RUE LOUIS ARMAND
Sans enseigne	17 RUE CONSTANTIN PECQUEUR
Sans enseigne	87 BIS RUE GALLIENI
Sans enseigne	43 AVENUE DU GROS CHENE
Sans enseigne	43 AVENUE DU GROS CHENE
Sans enseigne	52 RUE DU CHEMIN VERT
Ad Expert	25 ROUTE DE MONTMORENCY
Opel	19 AVENUE JEAN JAURES
Sans enseigne	15 RUE DE LOUVRES
Sans enseigne	11 AVENUE DE FLORE
Sans enseigne	8 RUE DU GENERAL DE GAULLE
Sans enseigne	42 ZA LES QUATRE VENTS,
Sans enseigne	31 RUE LOUIS CHAMPION
Sans enseigne	24 RUE LOUIS CHAMPION
Sans enseigne	22 RUE LOUIS CHAMPION
Ad Expert	28 RUE LOUIS CHAMPION



SHUTTERSTOCK

idGarages.com, comment ça marche ?

- Entrez votre immatriculation, votre code postal et le type de service que vous recherchez.
- Sélectionnez le garage qui vous convient le mieux et prenez rendez-vous en ligne pour bénéficier des prix négociés.
- Comparez les garages en fonction de leur prix, de leurs services et de leurs avis.
- Adresse : www.idgarages.com

Amis garagistes, ce message est pour vous !

Rejoignez une communauté de garages qui gagnent du temps, de la visibilité et de nouveaux clients grâce à idGarages.com et idGarages.pro !

Aujourd'hui, les automobilistes recherchent des garages fiables, réactifs et bien référencés : être présent sur idGarages.com, c'est mettre en avant votre savoir-faire et donner envie aux clients de pousser la porte de votre atelier.

idGarages c'est aussi idGarages.pro, une plate-forme pensée pour et par les garagistes pour vous permettre de gérer plus facilement votre quotidien. Réaliser vos devis, ordres de réparation, factures, commandes de pièces ou encore communiquer par mail ou sms avec vos clients n'aura jamais été aussi simple !

Intéressé pour bénéficier d'une démonstration et essayer sans engagement nos solutions ? Contactez-nous au 01.84.79.38.60 ou par mail à garagiste@idgarages.com.

VOYAGE EN FRANCE

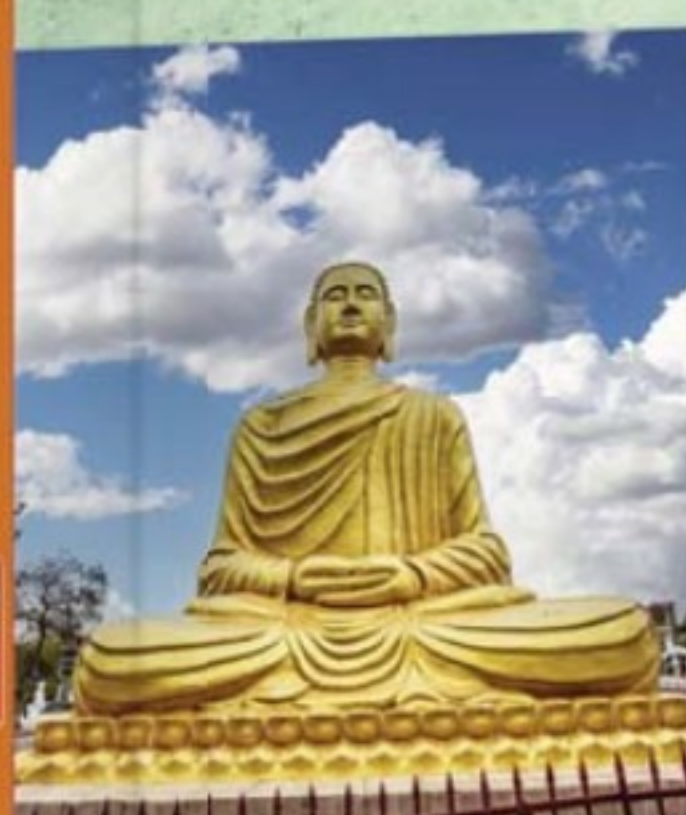
28 ESCALES COMME UN TOUR DU MONDE

EN MODE...
HISTORIQUE

GASTRONOMIE

SPORT

DÉTENTE



L'ASIE DANS L'ALLIER



AMESBURY À CARNAC



LA MAGIE CARIBÉENNE EN BRETAGNE



LE FAR WEST PROVENÇAL

Un véritable guide pratique pour redécouvrir une France surprenante et dépaysante, à travers 192 pages d'escapades, de bonnes adresses et de trésors cachés.

En vente actuellement

Prix des voitures neuves

Mis à jour chaque semaine

Pour chaque modèle est indiqué un tarif “à partir de”, correspondant à la finition la moins chère. Pour les électriques, la capacité utile de la batterie est précisée.

Les prix catalogue : tarifs officiels des constructeurs.

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

Les bonus :

➤ **La prime “coup de pouce”**. Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options et après remise), pesant moins de 2 400 kg et obtenant un écoscore minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe). Son montant indicatif varie de 3 500 à 5 700 € environ selon les constructeurs (certains minorent ou majorent ces primes) et en fonction des revenus et du nombre de personnes du foyer. S’y ajoute une deuxième prime si les cellules de la batterie sont fabriquées en Europe (de 1 000 à 2 000 € environ).

➤ **La prime CEE**. Les modèles électriques qui ne seraient pas éligibles au bonus “coup de pouce” peuvent tout de même avoir accès à une “petite” prime CEE (certificats d’économies d’énergie), dont le montant varie selon les constructeurs et le profil de l’acheteur (de 300 à 600 € environ).

Les malus :

➤ **Le malus CO₂**. Les modèles émettant plus de 107 g/km sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). Le niveau d’équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier ce taux d’émissions.

➤ **Le malus au poids**. Cumulable avec le malus CO₂ (dans la limite de 80 000 € maxi), le “malus au poids” varie de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 500 kg (“masse en ordre de marche” homologuée du véhicule). Les électriques sont exonérées, et les hybrides bénéficient d’une réduction de 100 kg, voire de 200 kg pour les rechargeables, si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville.

➤ **Familles nombreuses**. A partir de 3 enfants à charge, réduction de 20 g/km par enfant pour le malus CO₂ et de 200 kg par enfant pour le malus au poids.

BONUS électriques	Montant ⁽¹⁾
Modèles ⁽²⁾ jusqu’à 47 000 € avec un revenu fiscal jusqu’à 24 031 € ⁽³⁾	5 700 € ⁽⁴⁾
Modèles ⁽²⁾ jusqu’à 47 000 € avec un revenu fiscal de 24 032 € à 29 253 € ⁽³⁾	4 700 € ⁽⁴⁾
Modèles ⁽²⁾ jusqu’à 47 000 € avec un revenu fiscal supérieur à 29 253 € ⁽³⁾	3 500 € ⁽⁴⁾
Autres électriques	300 €

1. Indicatif. 2. Avec un score environnemental minimal. 3. Pour une personne. 4. Hors surprime de 1 000 € mini, si batterie européenne.

NEUTRE	Montant
Thermiques et hybrides de 1 à 107 g	0 €

MALUS							
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
108 g	50 €	125 g	540 €	142 g	2 544 €	159 g	7 959 €
109 g	75 €	126 g	650 €	143 g	2 726 €	160 g	8 770 €
110 g	100 €	127 g	740 €	144 g	2 918 €	161 g	9 681 €
111 g	125 €	128 g	818 €	145 g	3 119 €	162 g	10 692 €
112 g	150 €	129 g	898 €	146 g	3 331 €	163 g	11 803 €
113 g	170 €	130 g	983 €	147 g	3 552 €	164 g	13 014 €
114 g	190 €	131 g	1 074 €	148 g	3 784 €	165 g	14 325 €
115 g	210 €	132 g	1 172 €	149 g	4 026 €	166 g	15 736 €
116 g	230 €	133 g	1 276 €	150 g	4 279 €	167 g	17 247 €
117 g	240 €	134 g	1 386 €	151 g	4 543 €	168 g	18 858 €
118 g	260 €	135 g	1 504 €	152 g	4 818 €	169 g	20 569 €
119 g	280 €	136 g	1 629 €	153 g	5 105 €	170 g	22 380 €
120 g	310 €	137 g	1 761 €	154 g	5 404 €	171 g	24 291 €
121 g	330 €	138 g	1 901 €	155 g	5 715 €	172 g	26 302 €
122 g	360 €	139 g	2 049 €	156 g	6 126 €	173 g	28 413 €
123 g	400 €	140 g	2 205 €	157 g	6 637 €	174 g	30 624 €
124 g	450 €	141 g	2 370 €	158 g	7 248 €	175 g	32 935 €
						192 g et +	80 000 €

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
ALFA ROMEO				
Junior				
1.2 Ibrida/145 ch	30 500	6 %	+ 50	FHEV
Elettrica 51 kWh/156 ch	38 500	11 %	- 3 600	Elec
Elettrica 51 kWh/280 ch	46 900	11 %	- 3 600	Elec
Tonale (nouveau)				
1.5 Ibrida/175 ch	42 500	nc	nc	E
1.3 Ibrida Plug-In Q4/270 ch	53 700	8 %	nc	PHEV
1.6 Mjet/130 ch	41 000	nc	nc	D
Giulia				
2.0T Q4/280 ch	58 100	nc	nc	E
Quadrifoglio/520 ch	100 400	nc	+ 80 000	E
2.2 Diesel/160 ch	50 600	9 %	+ 983	D
2.2 Diesel Q4/210 ch	55 600	9 %	+ 3 568	D
Stelvio				
2.0T Q4/280 ch	63 300	nc	nc	E
Quadrifoglio/520 ch	110 900	nc	+ 80 000	E
2.2 Diesel/160 ch	55 800	5 %	+ 6 018	D
2.2 Diesel Q4/210 ch	60 800	5 %	+ 11 445	D
ALPINE				
A290				
52 kWh/180 ch	39 300	4 %	- 4 830	Elec
52 kWh/220 ch	42 200	2 %	- 4 830	Elec
A110				
1.8/252 ch	66 900	0 %	+ 5 105	E
1.8/300 ch	79 900	1 %	+ 7 248	E
A390				
89 kWh/400 ch	67 500	0 %	- 380	Elec
89 kWh/470 ch	78 000	0 %	- 380	Elec
ASTON MARTIN				
Vantage	199 700	nc	+ 80 000	E
DB12 Volante	252 100	nc	+ 80 000	E
Vanquish	389 244	nc	+ 80 000	E
Vanquish Volante	420 501	nc	+ 80 000	E

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
DBX 707				
Valhalla	988 000	nc	+ 80 000	E
Valkyrie	2 700 000	nc	+ 80 000	E
AUDI				
A3 Sportback				
1.5TFSI/116 ch	34 600	9 %	+ 650	E
1.5TFSI Hybride/116 ch	36 780	10 %	+ 280	E
1.5TFSI/150 ch	35 900	9 %	+ 740	E
1.5TFSI Hybride/150 ch	38 080	8 %	+ 310	E
S3/333 ch	63 000	7 %	+ 77 900	E
RS3/400 ch	76 650	6 %	+ 80 000	E
1.5TFSI e/204 ch	47 900	10 %	0	PHEV
1.5TFSI e/272 ch	55 900	8 %	0	PHEV
2.0TDI/150 ch	40 600	8 %	+ 740	D
A3 Allstreet				
1.5TFSI/150 ch	37 800	6 %	+ 1 074	E
1.5TFSI Hybride/150 ch	39 980	6 %	+ 360	E
1.5TFSI e/204 ch	49 800	11 %	0	PHEV
2.0TDI S tronic/150 ch	42 500	7 %	+ 1 083	D
A3 Berline				
1.5TFSI/116 ch	35 165	7 %	+ 360	E
1.5TFSI Hybride/116 ch	37 345	7 %	+ 240	E
1.5TFSI/150 ch	36 465	7 %	+ 540	E
1.5TFSI Hybride/150 ch	38 645	7 %	+ 260	E
S3/333 ch	63 565	nc	+ 53 012	E
RS3/400 ch	78 050	0 %	+ 80 000	E
2.0TDI S tronic/150 ch	41 165	7 %	+ 540	D
Q3				
1.5TFSI Hybride/150 ch	43 850	6 %	+ 3 221	E
1.5 e-hybrid/272 ch	55 000	6 %	+ 2 000	PHEV
2.0TDI/150 ch	45 950	0 %	+ 4 214	D
2.0TDI/193 ch	51 500	5 %	+ 11 970	D
Q3 Sportback				
1.5TFSI Hybride/150 ch	46 350	0 %	+ 3 361	E

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
1.5 e-hybrid/272 ch	57 500	2 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	48 450	0 %	+ 4 164	D
2.0 TDI/193 ch	54 000	5 %	+ 11 970	D
Q4 e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	nc	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	nc	nc	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	59 990	nc	nc	Elec
Q4 Sportback e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	nc	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	nc	nc	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	61 990	nc	nc	Elec
A5				
2.0 TFSI/150 ch	48 350	6 %	+ 7 076	E
2.0 TFSI/204 ch	53 150	3 %	+ 7 076	E
S5/367 ch	85 800	2 %	+ 28 644	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	63 450	8 %	+ 6 625	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	75 550	1 %	+ 7 250	PHEV
RS 5/639 ch	118 000	0 %	+ 14 900	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	55 950	4 %	+ 5 800	D
A5 Avant				
2.0 TFSI/150 ch	49 850	4 %	+ 8 093	E
2.0 TFSI/204 ch	54 650	4 %	+ 8 380	E
S5/367 ch	87 300	1 %	+ 35 502	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	64 950	8 %	+ 7 000	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	77 050	6 %	+ 7 625	PHEV
RS 5/639 ch	119 500	0 %	+ 15 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	57 450	4 %	+ 6 400	D
Q5				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	60 800	4 %	+ 9 319	E
SQ5/367 ch	101 580	6 %	+ 69 584	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	70 600	7 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	80 500	6 %	+ 9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	64 500	6 %	+ 8 900	D
3.0 V6 TDI Hybride/299 ch	75 100	0 %	+ 17 155	D
Q5 Sportback				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	63 000	4 %	+ 9 909	E
SQ5/367 ch	103 780	4 %	+ 70 364	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	72 800	12 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	82 700	9 %	+ 9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	66 700	4 %	+ 15 065	D
3.0 V6 TDI Hybride/299 ch	77 300	0 %	+ 17 155	D
Q6 e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	70 900	7 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	76 950	4 %	- 385	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	98 470	6 %	- 385	Elec
Q6 Sportback e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	73 300	9 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	79 350	8 %	- 385	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	100 870	1 %	- 385	Elec
A6				
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	77 250	1 %	+ 8 150	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	79 650	1 %	+ 8 600	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	70 700	3 %	+ 8 443	D
3.0 V6 TDI Hyb. quattro/299 ch	81 200	nc	nc	D
A6 Avant				
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	79 250	4 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	81 650	7 %	+ 9 200	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	72 700	6 %	+ 9 224	D
3.0 V6 TDI Hyb. quattro/299 ch	83 200	nc	nc	D
A6 Sportback e-tron				
75,8 kWh/285 ch	64 950	7 %	- 385	Elec
performance 94,9 kWh/367 ch	74 700	14 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	81 850	7 %	- 385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	105 250	7 %	- 385	Elec
A6 Avant e-tron				
75,8 kWh/285 ch	66 450	8 %	- 385	Elec
performance 94,9 kWh/367	76 200	20 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	83 350	12 %	- 385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	106 750	8 %	- 385	Elec
e-tron GT				
quattro 97 kWh/584 ch	119 000	0 %	- 385	Elec
S 97 kWh/680 ch	137 650	17 %	- 385	Elec
RS 97 kWh/856	161 600	nc	- 385	Elec
RS performance 97 kWh/925	174 550	9 %	- 385	Elec
Q7				
SQ7/507 ch	133 130	0 %	+ 80 000	E
3.0 TFSI e quattro/394 ch	97 170	6 %	+ 15 800	PHEV
3.0 TFSI e quattro/490 ch	105 480	9 %	+ 15 800	PHEV
Q8				
SQ8/507 ch	139 850	6 %	+ 80 000	E
RS Q8 performance/640 ch	194 250	6 %	+ 80 000	E
3.0 TFSI e quattro/394 ch	108 450	7 %	+ 16 700	PHEV
3.0 TFSI e quattro/490 ch	117 000	10 %	+ 16 700	PHEV
A8				
S8/571 ch	170 967	8 %	+ 80 000	E
60 TFSI e/462 ch	136 749	15 %	+ 13 550	PHEV
50 TDI Hybride/286 ch	118 185	7 %	+ 80 000	D
BENTLEY				
Flying Spur	235 966	nc	+ 80 000	E
Flying Spur Speed	294 857	nc	+ 80 000	E
Continental GT	253 109	nc	+ 80 000	E
Continental GT Speed	311 899	nc	nc	PHEV
Continental GTC	278 420	nc	+ 80 000	E
Continental GTC Speed	338 420	nc	nc	PHEV
Bentayga V8	219 328	nc	+ 80 000	E
Bentayga S	253 513	nc	+ 80 000	E
Bentayga Hybrid	219 328	nc	nc	PHEV
BMW				
Série 1				
116/122 ch	36 550	3 %	+ 1 504	E
120/170 ch	40 550	14 %	+ 330	E
123 xDrive/218 ch	46 550	8 %	+ 2 436	E
M135 xDrive/300 ch	58 850	10 %	+ 29 663	E
120d/163 ch	43 150	3 %	+ 850	D
X1				
sDrive20i/170 ch	47 750	1 %	+ 2 068	E
M35i xDrive/300 ch	65 000	0 %	+ 35 535	E
xDrive25e/245 ch	56 850	2 %	+ 2 450	PHEV
xDrive30e/326 ch	59 850	4 %	+ 2 525	PHEV
sDrive20d/163 ch	50 550	6 %	+ 2 090	D
xdrive23d/211 ch	54 800	7 %	+ 3 425	D
iX1				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	7 %	- 3 380	Elec
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	57 300	14 %	- 345	Elec
X2				
sDrive20i/170 ch	49 750	2 %	2 268	E
M35i xDrive/300 ch	67 000	nc	33 674	E
sDrive20d/163 ch	52 550	6 %	2 410	D
iX2				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	8 %	- 3 380	Elec
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	59 300	6 %	- 345	Elec
Série 2 Active Tourer				
220i/170 ch	42 000	4 %	+ 1 768	E
225e xDrive/245 ch	51 500	7 %	+ 2 000	PHEV

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
BYD (suite)				
Seal U				
DM-i/218 ch	39 500	8 %	+ 2 600	PHEV
DM-i/324 ch	46 500	8 %	+ 5 500	PHEV
Electric 71,8 kWh */218 ch	42 890	5 %	- 300	Elec
Electric 87 kWh */218 ch	46 390	6 %	- 300	Elec
Sealion 7				
82,5 kWh */313 ch	46 990	8 %	- 300	Elec
AWD 82,5 kWh */530 ch	51 990	8 %	- 300	Elec
AWD 91,3 kWh */530 ch	56 490	8 %	- 300	Elec
Tang				
AWD 108,8 kWh */517 ch	72 000	3 %	- 300	Elec
CADILLAC				
Optiq 75 kWh */304 ch	69 500	nc	0	Elec
Lyriq 102 kWh */528 ch	85 000	nc	0	Elec
Lyriq V 91 kWh */615 ch	110 184	nc	0	Elec
Vistiq 91 kWh */646 ch	100 540	nc	0	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT Coupé	179 900	nc	+ 80 000	E
Corvette 206 Coupé	262 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Coupé	239 900	nc	+ 80 000	FHEV
Corvette Stingray 2LT Conver.	186 900	nc	+ 80 000	E
Corvette 206 Convertible	269 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Convertible	246 900	nc	+ 80 000	FHEV
CITROËN				
C3				
1.2 Turbo/100 ch	15 990	5 %	+ 540	E
1.2 Hybride/110 ch	21 200	2 %	+ 190	FHEV
Electrique 29 kWh/113 ch	19 990	4 %	- 3 600	Elec
Electrique 42 kWh/113 ch	23 450	2 %	- 3 600	Elec
C3 Aircross				
1.2 Turbo/100 ch	19 990	4 %	+ 1 386	E
1.2 Hybride/110 ch	22 990	nc	+ 260	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	26 600	2 %	+ 310	FHEV
Electrique 42 kWh/113 ch	25 690	2 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/113 ch	29 550	2 %	- 3 600	Elec
C4				
1.2 Hybride/110 ch	29 800	10 %	+ 50	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	32 250	10 %	0	FHEV
Electrique 46 kWh/136 ch	34 000	5 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/156 ch	35 950	6 %	- 3 600	Elec
C4 X				
1.2 Hybride/145 ch	32 000	10 %	0	FHEV
Electrique 46 kWh/136 ch	34 700	6 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/156 ch	36 650	7 %	- 3 600	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride/145 ch	34 990	11 %	870	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/225 ch	42 490	9 %	+ 2 135	PHEV
Electrique 73 kWh/210 ch	40 290	9 %	- 3 600	Elec
Electrique 97 kWh/230 ch	46 990	nc	- 4 800	Elec
C5 X				
1.2 Hybride/145 ch	43 850	11 %	+ 1 140	FHEV
Berlino				
1.2 Turbo/110 ch	26 150	nc	nc	E
1.5 Diesel/100 ch	26 150	nc	nc	D
1.5 Diesel/130 ch	41 000	nc	nc	D
54 kWh/136 ch	37 050	nc	- 3 600	Elec
CUPRA				
Raval (nouvelle)				
51,5 kWh/211 ch	34 870	0 %	nc	Elec
51,5 kWh/226 ch	44 870	0 %	nc	Elec
Leon				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 110	11 %	+ 330	E
2.0 TSI/300 ch	47 750	8 %	+ 26 302	E
2.0 TSI/325 ch	49 895	8 %	+ 24 291	E
1.5 eHybrid/204 ch	48 300	12 %	0	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	52 280	12 %	+ 80	PHEV
2.0 TDI/150 ch	43 770	8 %	+ 740	D
Leon Sportstourer				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	43 270	8 %	+ 400	E
1.5 eHybrid/204 ch	50 460	11 %	+ 200	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	54 470	10 %	+ 560	PHEV
2.0 TDI/150 ch	45 930	8 %	+ 1 058	D
Born (nouvelle)				
Plus 58 kWh/190 ch	40 070	9 %	- 3 135	Elec
Endurance 79 kWh/230 ch	46 070	9 %	- 3 135	Elec
VZ 79 kWh/325 ch	49 670	9 %	- 3 135	Elec
Terramar				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	47 540	10 %	+ 3 009	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 960	13 %	+ 1 980	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	59 160	11 %	+ 2 019	PHEV
Formentor				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	44 325	14 %	+ 983	E
2.0 TSI/265 ch	52 085	10 %	+ 38 257	E
2.0 TSI 4Drive/333 ch	58 660	9 %	+ 80 000	E
1.5 eHybrid/204 ch	52 445	13 %	+ 170	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	58 660	10 %	+ 420	PHEV
2.0 TDI/150 ch	46 810	14 %	+ 1 686	D
Tavascan				
58 kWh/190 ch	44 990	9 %	- 345	Elec
Endurance 77 kWh/286 ch	47 430	9 %	- 345	Elec
VZ 4Drive 77 kWh/340 ch	65 380	8 %	- 345	Elec
DACIA				
Spring (nouvelle)				
24,3 kWh/70 ch	16 900	0 %	- 380	Elec
24,3 kWh/102 ch	19 700	0 %	- 380	Elec
Sandero (nouvelle)				
1.0 SCe/65 ch	13 290	0 %	+ 400	E
1.0 TCe/100 ch	16 050	0 %	+ 360	E
1.2 Eco-G/120 ch	16 150	0 %	+ 100	GPL
Sandero Stepway (nouvelle)				
1.0 TCe/110 ch	17 650	0 %	+ 818	E
1.2 Eco-G/120 ch	16 350	0 %	+ 210	GPL
Jogger (nouveau)				
1.0 TCe/110 ch	20 700	0 %	+ 1 386	E
1.2 Eco-G/120 ch	18 700	0 %	+ 280	GPL
1.8 hybrid/155 ch	25 600	0 %	0	FHEV
Duster				
1.2 mild hybrid/140 ch	24 000	0 %	+ 400	E
1.8 hybrid/155 ch	26 900	0 %	0	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	19 990	0 %	+ 330	GPL
1.2 hybrid-G 4x4/150 ch	28 800	0 %	+ 240	GPL
Bigster				
1.2 mild hybrid/140 ch	27 100	1 %	+ 360	E
1.8 hybrid/155 ch	29 990	1 %	0	FHEV
1.2 mild hybrid-G/140 ch	24 990	1 %	+ 190	GPL
1.2 hybrid-G 4x4/150 ch	31 200	1 %	+ 210	GPL
DENZA				
Z9 GT (nouvelle)				
DM-i/776 ch			nc	PHEV
122,5 kWh/1 156 ch	115 000	0 %	- 300	Elec
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride/145 ch	36 650	12 %	+ 150	FHEV
E-Tense 51 kWh/156 ch	42 500	9 %	- 3 600	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	12 %	+ 230	FHEV

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
1.6 Plug-In Hybrid/240 ch				
1.5 BlueHDI/130 ch	40 900	nc	+ 1 761	D
E-Tense 58,3 kWh /213 ch	46 990	8 %	- 3 600	Elec
N°7 (nouveau)				
1.2 Hybride/145 ch	43 900	nc	nc	FHEV
FWD 74 kWh/230 ch	46 990	nc	nc	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	50 610	nc	nc	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	71 520	nc	nc	Elec
N°8				
FWD 74 kWh/230 ch	59 500	10 %	- 380	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	63 600	7 %	- 380	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	74 900	5 %	- 380	Elec
FERRARI				
Amalfi	234 516	nc	+ 80 000	E
296 GTs	315 380	nc	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770 000	nc	nc	PHEV
12Cilindri	387 750	nc	+ 80 000	E
F80	3 541 607	nc	+ 80 000	FHEV
Purosangue	384 230	nc	+ 80 000	E
FIAT				
Pandina				
1.0 Hybrid/65 ch	15 500	10 %	+ 150	E
500				
1.0 Hybrid/65 ch	19 400	5 %	+ 240	E
21,3 kWh/95 ch	28 900	16 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	32 400	16 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	36 900	8 %	- 3 600	Elec
500 3+1				
21,3 kWh/95 ch	30 400	13 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	33 900	13 %	- 3 600	Elec
500 Cabrio				
1.0 Hybrid/65 ch	22 400	4 %	+ 310	E
21,3 kWh/95 ch	31 900	18 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	35 400	18 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	42 300	14 %	- 3 600	Elec
Grande Panda				
1.2 Turbo/100 ch	16 900	0 %	+ 898	E
1.2 Hybrid Turbo/110 ch	19 400	6 %	+ 210	FHEV
42 kWh/113 ch	23 900	7 %	- 3 600	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo/145 ch	27 200	5 %	+ 75	FHEV
51 kWh/156 ch	35 900	14 %	- 3 600	Elec
Abarth 51 kWh/240 ch	44 900	12 %	- 3 600	Elec
Abarth 51 kWh/280 ch	48 900	7 %	- 3 600	Elec
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch	27 790	18 %	+ 360	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	29 990	17 %	+ 898	E
ST/170 ch	38 990	13 %	+ 1 504	E
Gen-E 43 kWh/169 ch	33 990	16 %	- 4 700	Elec
Kuga				
2,5 Hybrid Flexifuel/180 ch	40 890	19 %	+ 890	E85
2,5 Hybrid i-AWD/183 ch	42 890	14 %	+ 1 883	FHEV
2,5 Hybride Rech./243 ch	47 490	16 %	+ 840	PHEV
Explorer				
58 kWh/190 ch	39 990	nc	nc	Elec
79 kWh/286 ch	45 990	nc	nc	Elec
77 kWh AWD/340 ch	52 590	8 %	- 390	Elec
Capri				
58 kWh/190 ch	42 490	nc	nc	Elec
79 kWh/286 ch	48 490	nc	nc	Elec
77 kWh AWD/340 ch	55 090	nc	nc	Elec
Mustang				
5,0 V8/446 ch	59 300	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	71 300	0 %	+ 80 000	E
Mustang Convertible				
5,0 V8/446 ch	63 800	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	74 300	0 %	+ 80 000	E
Mustang Mach-E				
73 kWh/268 ch	52 490	nc	nc	Elec
88 kWh/276 ch	65 490	nc	nc	Elec
88 kWh AWD/375 ch	74 490	nc	nc	Elec
91 kWh AWD/487 ch	82 490	12 %	- 390	Elec
Tourneo Courier				
1.0 EcoBoost/125 ch	24 600	7 %	nc	E
51 kWh/136 ch	35 400	4 %	- 4 700	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost/115 ch	29 640	8 %	nc	E
1.5 EcoBoost PHEV/150 ch	40 200	nc	nc	PHEV
2,0 EcoBlue/102 ch	30 840	8 %	nc	D
2,0 EcoBlue/122 ch	39 720	8 %	nc	D
GEELY				
Starray (nouveau)				
1,5 PHEV/218 ch/18,4 kWh	34 990	nc	nc	PHEV
1,5 PHEV/218 ch/29,8 kWh	38 990	nc	nc	PHEV
E5 (nouveau)				
60,2 kWh/218 ch	37 990	0 %	- 300	Elec
68,4 kWh/218 ch	39 990	0 %	- 300	Elec
GENESIS				
GV60 (nouveau)				
84 kWh/229 ch	54 200	nc	- 300	Elec
84 kWh/318 ch	64 100	nc	- 300	Elec
84 kWh/490 ch	74 100	nc	- 300	Elec
Electrified GV70 (nouveau)				
84 kWh/490 ch	68 400	nc	- 300	Elec
Electrified G80 (nouveau)				
94,5 kWh/370 ch	82 000	nc	- 300	Elec
HONDA				
Jazz				
1,5 e:HEV/122 ch	28 160	6 %	0	FHEV
Jazz Crosstar				
1,5 e:HEV/122 ch	31 510	3 %	+ 50	FHEV
HR-V				
1,5 e:HEV/131 ch	35 240	13 %	+ 360	FHEV
Civic				
2,0 e:HEV/184 ch	36 870	7 %	+ 50	FHEV
Prelude (nouveau)				
2,0 i-MMD/184 ch	49 900	nc	+ 240	FHEV
ZR-V				
2,0 e:HEV/184 ch	43 950	14 %	+ 2 583	FHEV
CR-V				
2,0 e:HEV/184 ch	49 980	6 %	+ 3 044	FHEV
2,0 e:PHEV/184 ch	58 150	8 %	+ 2 300	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1,0 Eco/63 ch	18 600	12 %	+ 100	E
1,2/79 ch	20 700	nc	+ 540	E
1,0T-GDi/90 ch	21 450	nc	+ 400	E
Inster				
42 kWh 5 pl./97 ch	25 350	4 %	- 3 600	Elec
49 kWh 5 pl./115 ch	28 600	4 %	- 3 600	Elec
Inster Cross				
49 kWh 5 pl./115 ch	30 800	12 %	- 3 600	Elec
i20				
1,0T-GDi/90 ch	22 000	7 %	+ 898	E

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
CLA Shooting Brake (nouvelle)				
200 EQ 58 kWh/224 ch	49 450	nc	- 300	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 700	4 %	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	64 950	0 %	- 300	Elec
GLA				
180/136 + 14 ch	45 750	9 %	+ 4 031	E
200/163 + 14 ch	47 500	9 %	+ 4 031	E
35 AMG 4Matic/306 ch	70 900	9 %	+ 80 000	E
45 S AMG 4Matic+/421 ch	84 550	9 %	+ 80 000	E
250 e/218 ch	55 500	9 %	+ 550	PHEV
180 d/116 ch	46 650	9 %	+ 3 805	D
200 d/150 ch	48 400	9 %	+ 3 805	D
220 d 4Matic/190 ch	55 100	9 %	+ 6 159	D
EQA				
250+ 70.5 kWh/190 ch	46 950	6 %	- 3 100	Elec
300 4Matic 70.5 kWh/228 ch	51 750	12 %	- 3 100	Elec
GLB (nouveau)				
200 EQ 58 kWh/224 ch	46 950	nc	- 3 100	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 900	1 %	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	61 100	0 %	- 300	Elec
Classe C				
200/204 + 23 ch	56 100	6 %	+ 4 320	E
43 AMG 4Matic+ /421 ch	81 600	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	64 500	14 %	+ 5 200	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	73 250	12 %	+ 6 250	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	55 300	6 %	+ 3 630	D
220 d/197 + 23 ch	59 500	6 %	+ 3 705	D
300 d e/313 ch	68 150	14 %	+ 6 500	PHEV
Classe C Break				
200/204 + 23 ch	57 600	3 %	+ 6 306	E
43 AMG 4Matic+ /421 ch	83 100	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	66 000	5 %	+ 6 000	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	137 350	2 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	56 800	3 %	+ 4 800	D
220 d/197 + 23 ch	61 000	3 %	+ 4 960	D
300 d e/313 ch	69 650	5 %	+ 7 625	D
Classe C All-Terrain				
200 d/163 + 23 ch	61 650	4 %	+ 9 505	E
220 d/197 + 23 ch	65 050	4 %	+ 7 318	D
GLC				
300 e 4Matic/313 ch	72 650	9 %	+ 11 750	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	75 750	3 %	+ 11 750	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	139 650	nc	+ 80 000	PHEV
200 d 4Matic/163 + 23 ch	60 850	5 %	+ 9 011	D
220 d 4Matic/197 + 23 ch	67 500	9 %	+ 9 011	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	77 900	4 %	+ 25 686	D
300 d e 4Matic/333 ch	75 300	9 %	+ 13 850	D
GLC Coupé				
200 4Matic/204 + 23 ch	70 400	3 %	+ 14 209	E
43 4Matic+/421 + 14 ch	89 500	nc	+ 80 000	E
300 e 4Matic/313 ch	83 000	6 %	+ 11 900	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	87 100	4 %	+ 11 900	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	142 050	nc	+ 80 000	PHEV
220 d 4Matic/197 + 23 ch	75 600	6 %	+ 9 322	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	89 400	3 %	+ 24 875	D
300 d e 4Matic/333 ch	86 950	4 %	+ 14 000	D
GLC Electrique (nouveau)				
400 EQ 94 kWh/489 ch	71 900	0 %	- 300	Elec
Classe E				
200/204 + 23 ch	66 150	11 %	+ 6 819	E
300 e/313 ch	73 900	4 %	+ 7 750	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	83 750	4 %	+ 9 350	PHEV
53 AMG 4Matic+/585 ch	113 400	5 %	+ 13 700	PHEV
200 d/163 + 23 ch	63 850	6 %	+ 5 900	D
220 d/197 + 23 ch	69 300	6 %	+ 5 900	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	90 650	6 %	+ 14 904	D
300 d e/313 ch	75 850	4 %	+ 8 075	PHEV
Classe E Break				
200/204 + 23 ch	68 700	0 %	+ 10 605	E
300 e/204 + 129 ch	76 450	6 %	+ 9 650	PHEV
53 AMG 4Matic+/585 ch	115 950	nc	+ 15 050	PHEV
200 d/163 + 23 ch	66 400	0 %	+ 8 148	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	94 050	0 %	+ 21 881	D
300 d e/313 ch	78 400	6 %	+ 11 750	D
Classe E All-Terrain				
220 d 4Matic/197 + 23 ch	78 800	6 %	+ 11 251	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	98 600	6 %	+ 24 003	D
300 d e 4Matic/313 ch	89 000	6 %	+ 13 400	PHEV
CLE Coupé				
200/204 + 23 ch	67 700	3 %	+ 6 902	E
300 4Matic/258 + 23 ch	70 550	8 %	+ 10 715	E
450 4Matic/381 + 23 ch	79 200	8 %	+ 37 249	E
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	93 850	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	72 950	1 %	+ 7 375	PHEV
220 d/197 + 23 ch	69 550	11 %	+ 5 260	D
CLE Cabriolet				
200/204 + 23 ch	76 050	3 %	+ 11 230	E
300 4Matic/258 + 23 ch	79 300	6 %	+ 17 831	E
450 4Matic/381 + 23 ch	87 950	3 %	+ 59 301	E
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	101 600	3 %	+ 80 000	E
220 d/197 + 23 ch	77 900	2 %	+ 8 818	D
EQE				
300 90 kWh/265 ch	71 400	11 %	- 300	Elec
350+ 96 kWh/320 ch	82 750	nc	- 300	Elec
53 AMG 4Matic+ 90 kWh/625 ch	127 100	nc	- 300	Elec
EQE SUV				
300 90 kWh/265 ch	88 250	9 %	- 300	Elec
350+ 96 kWh/320 ch	96 750	15 %	- 300	Elec
350 4Matic 90 kWh/320 ch	99 500	10 %	- 300	Elec
500 4Matic 96 kWh/449 ch	104 350	nc	- 300	Elec
53 AMG 4Matic+ 90 kWh/625 ch	150 000	1 %	- 300	Elec
GLE				
53 AMG/435 + 20 ch	106 250	5 %	+ 80 000	E
63 S AMG/612 + 22 ch	160 400	6 %	+ 80 000	E
400 e/381 ch	100 350	5 %	+ 21 950	PHEV
53 AMG Hybrid/544 ch	116 500	6 %	+ 26 000	PHEV
300 d/269 + 20 ch	88 050	6 %	+ 50 985	D
350 d e/333 ch	96 400	5 %	+ 23 300	PHEV
GLE Coupé				
53 AMG/435 + 20 ch	124 350	4 %	+ 80 000	E
63 S AMG/612 + 22 ch	175 150	5 %	+ 80 000	E
400 e/381 ch	110 550	7 %	+ 22 100	PHEV
53 AMG Hybrid/544 ch	134 500	7 %	+ 25 400	PHEV
300 d/269 + 20 ch	96 800	nc	+ 80 000	D
350 d e/333 ch	111 150	4 %	+ 23 900	PHEV
Classe S				
580 Maybach/503 ch	206 350	8 %	+ 80 000	E
680 Maybach/612 ch	252 550	8 %	+ 80 000	E
450 e/408 ch	135 300	7 %	+ 14 300	PHEV
580 e 4Matic/510 ch	148 400	7 %	+ 15 500	PHEV
63 S AMG E Performance/802 ch	224 200	4 %	+ 63 029	PHEV
350 d/313 ch	115 460	5 %	+ 16 104	D
450 d/367 ch	121 700	7 %	+ 22 442	D
EQS				
350 96 kWh/292 ch	106 350	nc	- 300	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
450+ 118 kWh/360 ch	120 600	nc	- 300	Elec
580 4Matic 118 kWh/544 ch	167 300	nc	- 300	Elec
EQS SUV				
450 4Matic 118 kWh/360 ch	150 550	4 %	- 300	Elec
580 4Matic 118 kWh/544 ch	168 400	9 %	- 300	Elec
680 Maybach 118 kWh/658 ch	216 800	0 %	- 300	Elec
GLS				
450/381 + 20 ch	124 200	nc	+ 80 000	E
580/517 + 22 ch	152 600	nc	+ 80 000	E
63 AMG/612 + 22 ch	200 150	nc	+ 80 000	E
600 Maybach/557 + 22 ch	210 250	5 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	122 550	nc	+ 80 000	D
Classe G				
500/449 + 20 ch	171 600	0 %	+ 80 000	E
63 AMG/585 + 20 ch	206 950	3 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	161 950	0 %	+ 80 000	D
580 EQ 116 kWh/587 ch	176 150	0 %	- 300	Elec
AMG SL				
43/421 + 14 ch	151 300	19 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	203 350	21 %	+ 80 000	E
680 Maybach/585 ch	259 810	0 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	232 650	0 %	+ 80 000	PHEV
AMG GT Coupé				
43/421 + 14 ch	146 550	13 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	201 750	13 %	+ 80 000	E
63 Pro 4Matic+/612 ch	231 050	13 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	231 050	8 %	+ 80 000	PHEV
Classe T				
180/131 ch	36 412	nc	+ 6 637	E
160 d/95 ch	37 317	nc	+ 1 629	D
180 d/116 ch	38 787	nc	+ 1 629	D
EQT				
200 45 kWh/122 ch	48 517	30 %	- 300	Elec
MG				
MG3				
Hybrid+/195 ch	19 990	5 %	0	FHEV
ZS				
Hybrid+/197 ch	23 490	4 %	+ 170	FHEV
S5 EV				
49 kWh */170 ch	32 490	nc	- 350	Elec
64 kWh */231 ch	35 990	nc	- 350	Elec
MG4 EV Urban (nouvelle)				
43 kWh */149 ch	24 995	20 %	- 350	Elec
54 kWh */160 ch	27 495	20 %	- 350	Elec
MG4 EV (nouvelle)				
64 kWh */190 ch	33 490	18 %	- 350	Elec
77 kWh */245 ch	36 990	16 %	- 350	Elec
Xpover 64 kWh */435 ch	38 990	15 %	- 350	Elec
EHS				
Hybrid+/198 ch	32 490	11 %	+ 2 000	FHEV
PHEV/184 ch	37 990	13 %	+ 2 075	PHEV
S6 EV (nouveau)				
77 kWh */244 ch	44 990	8 %	- 350	Elec
77 kWh */361 ch	47 990	7 %	- 350	Elec
S9 PHEV (nouveau)				
PHEV/299 ch	39 990	10 %	+ 7 000	PHEV
Cyberster				
77 kWh */340 ch	62 990	2 %	- 350	Elec
4WD 77 kWh */510 ch	67 990	2 %	- 350	Elec
MINI				
Hatch 3p.				
Cooper C/156 ch	28 500	4 %	+ 1 276	E
Cooper S/204 ch	31 850	4 %	+ 1 901	E
John Cooper Works/231 ch	40 300	6 %	+ 3 552	E
Cooper E 36,6 kWh/184 ch	30 700	9 %	- 345	Elec
Cooper SE 49,2 kWh/218 ch	34 500	7 %	- 345	Elec
JCW E 49,2 kWh/258 ch	42 600	7 %	- 345	Elec
Hatch 5p.				
Cooper C/156 ch	29 500	4 %	+ 1 629	E
Cooper S/204 ch	32 850	4 %	+ 2 370	E
Cabrio				
Cooper C/163 ch	33 900	0 %	+ 3 552	E
Cooper S/204 ch	37 250	0 %	+ 3 784	E
John Cooper Works/231 ch	45 010	0 %	+ 5 715	E
Aceman				
E 38,5 kWh/184 ch	33 600	3 %	- 345	Elec
SE 49,2 kWh/218 ch	37 400	0 %	- 345	Elec
JCW E 49,2 kWh/258 ch	45 500	0 %	- 345	Elec
Countryman				
C/170 ch	38 090	3 %	+ 1 276	E
S All4/218 ch	43 190	3 %	+ 3 552	E
John Cooper Works All4/300 ch	53 740	nc	+ 37 857	E
D/163 ch	40 890	3 %	+ 310	D
E 65,2 kWh/204 ch	39 240	5 %	- 3 380	Elec
SE All4 65,2 kWh/313 ch	44 240	5 %	- 3 380	Elec
MITSUBISHI				
ASX				
1.8 MPI HEV/158 ch	31 990	16 %	0	FHEV
Grandis				
1.8 MPI HEV/158 ch	33 390	5 %	nc	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				
87 kWh/218 ch	45 740	14 %	- 4 800	Elec
Outlander				
PHEV/306 ch	52 090	20 %	+ 4 900	PHEV
NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh/120 ch	28 000	0 %	- 3 579	Elec
52 kWh/150 ch	33 500	2 %	- 3 579	Elec
Juke				
1.2 DIG-T/114 ch	25 750	6 %	1 074	E
1.6 Hybrid/143 ch	31 050	1 %	0	FHEV
Leaf (nouveau)				
52 kWh/177 ch	35 300	0 %	- 3 579	Elec
75 kWh/217 ch	40 300	0 %	- 3 579	Elec
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid/158 ch	32 900	nc	nc	E
1.5 Hybrid e-Power Gen3/205 ch	37 800	10 %	+ 850	FHEV
X-Trail (nouveau)				
1.5 e-Power/204 ch	44 000	nc	nc	FHEV
1.5 e-4orce/213 ch	46 300	nc	nc	FHEV
Ariya				
63 kWh/218 ch	39 300	14 %	- 397	Elec
87 kWh/242 ch	49 300	21 %	- 397	Elec
e-4orce 87 kWh/306 ch	55 800	17 %	- 397	Elec
Nismo 87 kWh/435 ch	59 300	9 %	- 397	Elec
Townstar Combi				
1.3 TCe/130 ch	29 340	4 %	+ 4 818	E
EV 45 kWh/122 ch	39 180	4 %	- 3 579	Elec
OMODA				
9 (nouveau)				
1.5 SHS-P/nc	49 990	nc	nc	PHEV
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo/100 ch	20 890	17 %	+ 260	E
1.2 Turbo Hybrid/110 ch	23 990	15 %	0	FHEV

Pratique Prix des voitures neuves

SKODA (suite)	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
Elroq				
60 - 59 kWh/204 ch	35 590	10%	- 3 450	Elec
85 - 77 kWh/286 ch	43 680	10%	- 4 600	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	45 960	nc	nc	Elec
RS - 77 kWh/340 ch	51 490	nc	nc	Elec
Enyaq				
85 - 77 kWh/286 ch	46 950	11%	- 4 600	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	49 810	nc	nc	Elec
RS - 77 kWh/340 ch	55 580	11%	- 385	Elec
Enyaq Coupé				
85 - 77 kWh/286 ch	49 700	11%	- 4 600	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	52 560	nc	nc	Elec
RS - 77 kWh/340 ch	58 330	10%	- 385	Elec
Octavia				
1.5 TSI/116 ch	31 850	14%	+ 280	E
1.5 TSI Hybrid/116 ch	34 390	14%	+ 150	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	36 480	13%	+ 150	E
RS/265 ch	48 220	11%	+ 5 105	E
2.0 TDI/116 ch	35 090	14%	+ 150	D
2.0 TDI DSG/150 ch	38 420	13%	+ 240	D
Octavia Combi				
1.5 TSI/116 ch	32 950	15%	+ 360	E
1.5 TSI Hybrid/116 ch	35 330	16%	+ 210	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	37 590	13%	+ 190	E
2.0 TSI DSG 4x4/204 ch	40 740	11%	+ 6 656	E
RS/265 ch	49 360	9%	+ 5 404	E
2.0 TDI/116 ch	36 190	18%	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	39 520	16%	+ 310	D
Kodiaq				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	46 820	14%	+ 3 026	E
RS/265 ch	62 190	8%	+ 72 147	E
1.5 PHEV/204 ch	52 590	13%	+ 2 255	PHEV
2.0 TDI/150 ch	51 310	13%	+ 4 456	D
2.0 TDI 4x4/193 ch	55 310	13%	+ 9 626	D
Superb				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	47 020	13%	+ 280	E
1.5 PHEV/204 ch	53 360	12%	+ 1 490	PHEV
1.5 PHEV/272 ch	62 520	nc	+ 2 615	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 510	14%	+ 1 590	D
Superb Combi				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	48 120	15%	+ 360	E
1.5 PHEV/204 ch	53 680	16%	+ 1 540	PHEV
2.0 TDI/150 ch	51 610	16%	+ 1 083	D
2.0 TDI 4x4/193 ch	55 040	16%	+ 6 009	D
SMART				
#1				
47 kWh/272 ch	35 815	6%	- 300	Elec
62 kWh/272 ch	40 815	6%	- 300	Elec
62 kWh/368 ch	46 315	6%	- 300	Elec
Brabus 62 kWh/428 ch	51 315	13%	- 300	Elec
#3				
47 kWh/272 ch	39 315	10%	- 300	Elec
62 kWh/272 ch	44 315	8%	- 300	Elec
Brabus 62 kWh/428 ch	52 315	11%	- 300	Elec
#5				
74.4 kWh/340 ch	46 600	16%	- 300	Elec
94 kWh/363 ch	51 600	15%	- 300	Elec
94 kWh/588 ch	56 100	13%	- 300	Elec
Brabus 94 kWh/646 ch	61 600	7%	- 300	Elec
SUBARU				
Uncharted (nouveau)				
57.7 kWh/165 ch	36 990	nc	- 300	Elec
77 kWh/221 ch	41 990	nc	- 300	Elec
77 kWh/338 ch	47 990	nc	- 300	Elec
E-Outback (nouveau)				
74.7 kWh/375 ch	52 990	nc	- 300	Elec
Solterra (nouveau)				
73.1 kWh/342 ch	48 990	nc	- 300	Elec
SUZUKI				
Swift				
1.2 Hybrid/82 ch	19 390	9%	0	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	26 540	15%	+ 280	E

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
e Vitara				
49 kWh/144 ch	32 500	nc	- 340	Elec
61 kWh/174 ch	35 300	nc	- 340	Elec
Allgrip 61 kWh/184 ch	37 800	nc	- 340	Elec
Swace				
1.8 Hybrid/140 ch	33 750	16%	0	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	29 340	22%	+ 330	E
TESLA				
Model 3				
Standard 60 kWh */283 ch	36 990	9%	- 400	Elec
Premium 80 kWh */320 ch	44 990	8%	- 400	Elec
Premium AWD 80 kWh */440 ch *	49 990	8%	- 400	Elec
Performance 80 kWh */500 ch *	57 490	6%	- 400	Elec
Model Y				
Standard 60 kWh */299 ch	40 990	0%	- 3 600	Elec
Premium 80 kWh */299 ch	46 990	0%	- 3 600	Elec
Premium AWD 80 kWh */460 ch *	53 990	0%	- 400	Elec
Performance 80 kWh */500 ch *	62 990	0%	- 400	Elec
TOYOTA				
Aygo X (nouvelle)				
1.5 Hybride/116 ch	22 200	9%	0	FHEV
Yaris				
GR/280 ch	49 950	0%	+ 80 000	E
1.5 Hybride/116 ch	24 850	9%	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	30 200	9%	0	FHEV
Yaris Cross				
1.5 Hybride/116 ch	28 800	8%	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	31 600	12%	0	FHEV
Corolla				
1.8 Hybride/140 ch	34 550	13%	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 950	11%	0	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride/140 ch	36 500	13%	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 600	12%	+ 350	FHEV
C-HR				
1.8 Hybride/140 ch	35 450	11%	0	FHEV
2.0 Hybride AWD-1/180 ch	45 950	11%	+ 480	FHEV
Hybride Rechargeable/225 ch	41 100	11%	0	PHEV
C-HR+ (nouveau)				
58 kWh/167 ch	39 600	3%	- 380	Elec
77 kWh/224 ch	43 900	3%	- 380	Elec
77 kWh/343 ch	51 400	3%	- 380	Elec
Rav4 (nouveau)				
2.5 Hybride/185 ch	46 450	4%	+ 900	FHEV
2.5 Hybride AWD-1/194 ch	48 500	nc	+ 1 840	FHEV
Hybride Rechargeable/309 ch	54 450	nc	+ 4 220	PHEV
bZ4X (nouveau)				
54 kWh/167 ch	40 900	2%	- 380	Elec
69 kWh/224 ch	44 900	2%	- 380	Elec
69 kWh/343 ch	47 400	2%	- 380	Elec
bZ4X Touring (nouveau)				
Grande Auton. 69 kWh/224 ch	48 400	nc	- 380	Elec
Performance 69 kWh/380 ch	51 900	nc	- 380	Elec
Camry (nouvelle)				
2.5 Hybride/230 ch	51 400	nc	+ 560	FHEV
Land Cruiser				
2.8 D-4D 48V/204 ch	87 500	0%	+ 80 000	D
VINFAST				
VF6				
59.6 kWh */177 ch	33 990	nc	0	Elec
59.6 kWh */204 ch	37 990	nc	0	Elec
VF8				
87.7 kWh */353 ch	46 490	nc	0	Elec
87.7 kWh */408 ch	51 490	nc	0	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI/80 ch	21 990	5%	+ 260	E
1.0 TSI/95 ch	25 460	10%	+ 230	E
1.0 TSI DSG/116 ch	29 390	11%	+ 360	E
ID. Polo (nouvelle)				
37 kWh/116 ch	24 995	0%	nc	Elec
52 kWh/211 ch	35 820	9%	nc	Elec

* Estimation (Tesla ne communique pas ces données). ** Capacité brute.

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
T-Cross				
1.0 TSI/95 ch	27 880	12%	+ 540	E
1.0 TSI/116 ch	29 380	9%	+ 450	E
1.5 TSI DSG/150 ch	36 350	10%	+ 1 629	E
Taigo				
1.0 TSI/95 ch	24 890	17%	+ 310	E
1.0 TSI/116 ch	29 780	10%	+ 360	E
1.5 TSI DSG/150 ch	35 050	12%	+ 1 074	E
T-Roc (nouveau)				
1.5 eTSI Hybrid/116 ch	29 990	16%	+ 540	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 000	11%	+ 818	E
Golf				
1.5 TSI Evo2/116 ch	30 900	16%	+ 310	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch	36 400	15%	+ 210	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch	43 300	10%	+ 240	E
GTI/265 ch	50 700	5%	+ 8 770	E
GTI Clubsport/300 ch	55 500	4%	+ 20 569	E
GTI Edition 50/325 ch	57 100	5%	+ 28 413	E
R/333 ch	58 900	4%	+ 55 523	E
1.5 eHybrid/204 ch	44 900	13%	0	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	54 400	12%	0	PHEV
2.0 TDI/116 ch	37 800	16%	+ 190	D
2.0 TDI DSG/150 ch	42 000	15%	+ 260	D
Golf SW				
1.5 TSI Evo2/116 ch	34 700	18%	+ 360	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch	37 500	18%	+ 230	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch	44 600	11%	+ 280	E
2.0 TDI/116 ch	38 900	18%	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	42 300	13%	+ 560	D
ID.3 Neo (nouvelle)				
50 kWh/170 ch	34 990	9%	nc	Elec
58 kWh/190 ch	40 500	9%	nc	Elec
79 kWh/231 ch	45 900	9%	nc	Elec
Touran				
1.5 TSI Evo/150 ch	45 200	12%	+ 3 541	E
2.0 TDI DSG/150 ch	51 600	16%	+ 3 770	D
ID. Buzz				
Pro 79 kWh/286 ch	58 250	12%	- 385	Elec
Pro 86 kWh/286 ch	60 870	10%	- 385	Elec
Pro 4Motion 79 kWh/340 ch	61 300	10%	- 385	Elec
Pro 4Motion 86 kWh/340 ch	63 530	10%	- 385	Elec
Tiguan				
1.5 eTSI/131 ch	40 900	11%	+ 1 172	E
1.5 eTSI/150 ch	51 700	11%	+ 1 771	E
1.5 eHybrid/204 ch	55 500	15%	+ 1 660	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	62 100	10%	+ 1 790	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 900	13%	+ 2 959	D
2.0 TDI 4Motion/193 ch	66 300	7%	+ 23 679	D
Tayron				
1.5 eTSI/150 ch	52 300	11%	+ 4 246	E
1.5 eHybrid/204 ch	59 000	9%	+ 2 570	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	65 300	7%	+ 2 720	PHEV
2.0 TDI/150 ch	55 700	8%	+ 6 806	D
ID.4				
58 kWh/190 ch	41 500	nc	- 3 450	Elec
79 kWh/286 ch	46 990	nc	- 4 600	Elec
77 kWh/299 ch	48 990	nc	- 385	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	53 000	nc	- 385	Elec
ID.5				
79 kWh/286 ch	51 500	12%	- 4 600	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	60 000	14%	- 385	Elec
Passat				
1.5 eTSI/150 ch	46 100	17%	+ 1 040	E
1.5 eHybrid/204 ch	53 590	17%	+ 1 460	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	66 200	17%	+ 1 58	PHEV
2.0 TDI/122 ch	48 000	18%	+ 2 538	D
2.0 TDI/150 ch	54 300	14%	+ 2 894	D
ID.7				
59 kWh/204 ch	53 000	nc	- 385	Elec
77 kWh/286 ch	59 290	13%	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	62 690	5%	- 385	Elec
ID.7 Tourer				
59 kWh/204 ch	53 700	nc	- 385	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
77 kWh/286 ch	59 990	10%	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	63 390	14%	- 385	Elec
GTX 86 kWh/340 ch	76 000	4%	- 385	Elec
Touareg				
R/462 ch	107 500	17%	+ 21 480	PHEV
Caddy				
1.5 eHybrid/150 ch	43 300	9%	+ 1 780	PHEV
2.0 TDI DSG/122 ch	37 940	9%	+ 5 284	D
VOLVO				
EX30				
P549 kWh/272 ch	39 100	11%	- 3 600	Elec
P5 Long Range 64 kWh/272 ch	43 300	21%	- 3 600	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	54 100	12%	- 400	Elec
EX30 Cross Country				
P5 Long Range 64 kWh/272 ch	48 950	nc	- 400	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	56 200	7%	- 400	Elec
XC40				
B3/163 ch	41 500	8%	+ 6 159	E
B4/197 ch	49 300	8%	+ 6 159	E
EX40				
67 kWh/238 ch	46 950	10%	- 3 600	Elec
79 kWh/252 ch	50 200	18%	- 3 600	Elec
79 kWh/442 ch	62 900	12%	- 400	Elec
EC40				
79 kWh/252 ch	53 550	10%	- 400	Elec
79 kWh/442 ch	63 900	8%	- 400	Elec
V60				
B4/197 ch	50 100	12%	+ 4 715	E</

LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

**Auto
Plus**

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



PUISSANCE. PARTOUT TOUT LE TEMPS !

**VOTRE RESERVOIR DE PUISSANCE POUR
BATEAUX, CAMPING-CARS, SOLAIRE ETC ...**



La batterie de qualité Autrichienne !

bannerbatterien.com

LEADING
COMPANIES OF AUSTRIA





TROUVEZ VOTRE NOUVELLE VOITURE SUR [VPN-AUTOS.COM](https://vpn-autos.com)

**Centres
Automobiles
Multimarques**



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



LIVRAISON À
DOMICILE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Vivez librement vos passions, nous assurons ce qui compte le + pour vous !

Votre plaisir, c'est prendre la route pour des voyages en toute liberté. Avec nos valeurs profondément humaines, nous imaginons chaque jour comment contribuer à assurer ce qui compte le plus pour vous, vos camping-cars et vans tout comme vos biens de tous les jours, pour votre sérénité au quotidien.

Devis et souscription sur retro.fr

★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 9548 AVIS*
*Au 08/04/2026



Plus de 100 000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

☎ **05 65 100 100**
www.retro.fr

20%*
DE RÉDUCTION
pour les fourgons
aménagés



*Super le tarif
pour les fourgons !*



*Toujours plus
de liberté !*



*Sans hésitation
on y va !*

*Réduction appliquée sur toutes les garanties et frais de gestion, valable à vie. Retro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr)



LA LÉGENDE EST DE RETOUR



NOUVELLE PEUGEOT E-208 GTi

Dès le 12 juin, commandez-la et entrez dans la légende.
Rendez-vous sur peugeot.fr

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** - Consommation mixte WLTP (l/100km) : 0.
Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

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