

# Auto Plus

N° 1900 - Vendredi 31 janvier 2025

Actu P.12

Radars, péages, PV...  
**HALTE AUX  
FAKE NEWS!**

Occasion P.44

Reprise par un concessionnaire  
**COMMENT TIRER LE  
MAXIMUM DE VOTRE AUTO**



Dossier essais



**Les hybrides  
sont-elles  
(vraiment) plus  
économiques ?**

P.22

10 duels face aux thermiques

Première  
rencontre



Pratiques, accessibles, électriques...

## Renault 4 / Fiat Grande Panda

La nouvelle vague des citadines sympas

P.14

Match SUV électriques P.34



Cupra Tavascan : peut-il détrôner le Peugeot E-3008 ?

Les coachs P.43

Monter des  
chaussettes à neige  
sans prise de tête



Sport P.54

**Dakar:** pourquoi  
Loeb n'y arrive pas ?



**Rétromobile 2025**  
Demandez  
le programme!

P.6



Nos experts vous  
conseillent pour bien  
assurer une ancienne

P.50

Essai panoramique P.30



**MG EHS**  
Le SUV  
rechargeable  
à prix d'ami

Essai P.38

**Une semaine  
en A5 Avant TDI**  
Notre avis sur le break  
Audi au quotidien



L 14629 - 1900 - F: 2,50 €



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



RENAULT

11



## R5 est numéro 1

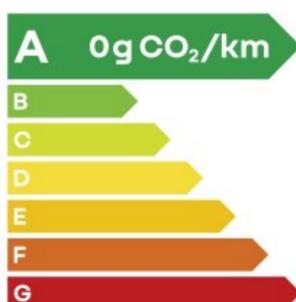
**Pour la première fois de l'histoire, une marque française remporte un 2<sup>e</sup> titre consécutif de voiture de l'année en 2025 avec R5 E-Tech électrique.**

**Cette victoire, après Renault Scenic E-Tech électrique en 2024, installe toujours plus Renault comme un acteur majeur de l'automobile électrique en France et en Europe.**

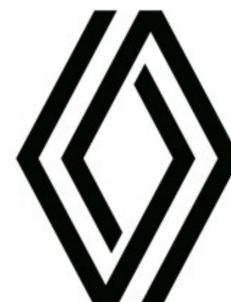
**Comme chaque victoire, c'est avant tout une victoire du collectif. Elle récompense des années de travail et encourage la Renaultion portée par nos collaborateurs du design, de l'ingénierie, des manufactures de Douai, Ruitz et Cléon et bien sûr de notre réseau.**

**Nous souhaitons partager cette victoire avec vous, car c'est vous qui, sur la route, portez les espoirs de l'électrique et nous poussez à inventer l'automobile de demain.**

**La France sera toujours dans la course.  
Vive l'automobile. Vive l'électrique.  
Et longue vie aux voitures à vivre.**



consommations min/max (kwh/100 km)\*: 14,5/15,5. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\*: 0 lors du roulage (hors pièces d'usure). \*selon norme wltp.



# SKODA

Votre arrière-arrière-arrière  
grand-père vous dirait  
que c'est une bien belle auto.



**130**  
ANS

On en a fait du  
chemin ensemble.

**Nouveau Škoda Kamiq**

À partir de

**229€/mois<sup>(1)</sup>**

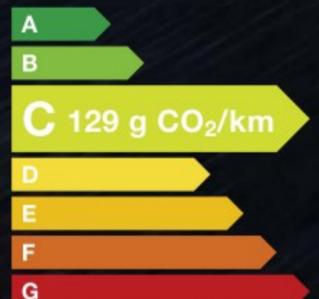
**2 mois de  
loyers offerts**

LLD 37 mois / sans apport

Modèle présenté: Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1<sup>er</sup> loyer de **363€** suivi de 34 loyers de 363€, remise de **5 600€** déduite.

(1) Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 5 600€ déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1<sup>er</sup> loyer de 229€ suivi de 34 loyers de 229€. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - RCS Pontoise : 451 618 904 - 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€ 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Kamiq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,4 - 5,9. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) min - max : WLTP : 122 - 132. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer

## ACTU

- 6 **L'événement** Rétromobile: le premier événement de l'année!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 11 **La photo** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **Les nouveautés** Renault 4 E-Tech, Fiat Grande Panda: un air de nostalgie...
- 18 **Les voitures** de la semaine: à bord du Skoda Enyaq restylé

## ESSAIS

- 21 **Labo**
- 22 **Dossier** Les modèles hybrides valent-ils vraiment "le coût"?
- 30 **Panoramique** Le MG EHS de 272 ch
- 34 **Match** Deux SUV électriques s'affrontent: le Cupra Tavascan 286 ch et le Peugeot E-3008 210 ch
- 38 **Testée au quotidien** L'Audi A5 Avant
- 40 **Essai** La BMW Série 1 116 de 122 ch
- 41 **On a tout essayé!** La Nissan Z Nismo de 420 ch

## GUIDE PRATIQUE

- 43 **Les coachs Auto Plus** Installer facilement des chaussettes à neige
- 44 **Vendre une voiture d'occasion** Reprise d'un véhicule: comment en tirer le maximum?
- 47 **Ça vous est arrivé**
- 48 **Les stars de l'occasion** Une VW Passat CC à moins de 12 000 €
- 50 **Le coin des experts** Quel assureur choisir pour une auto ancienne?

## MAGAZINE

- 52 **"Compteur" d'histoires** L'homme qui fit d'une Cox la complice de ses crimes
- 54 **Le sport** Loeb: la malédiction du Dakar
- 56 **Auto Plus Classiques** La Peugeot 104 (1972)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 18

A. CORTESI



Page 41

NISSAN



Page 47

P. MARCHAL/ANDIA.FR



Page 56

N. SOLER

## Trait d'humeur

2025: toute la Gaule est occupée par des véhicules électriques...



CIREBOX

D'APRES UDERZO & GOSCHINY

CIREBOX

## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).  
 Sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com), commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.  
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).  
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## L'Europe prépare la contre-attaque

L'inexorable montée en puissance de la Chine n'était visiblement pas un danger suffisamment inquiétant pour que l'Europe se mette en ordre de bataille. Il aura fallu attendre la réélection de Trump pour créer un électrochoc à la Commission. Avec des velléités d'invasion sur son flanc est et une stratégie protectionniste sur son flanc ouest, le Vieux Continent et son industrie automobile se retrouvent entre le marteau et l'enclume. C'est Stéphane Séjourné, commissaire européen, qui s'est fait le porte-parole de cette prise de conscience. On n'en attendait pas moins de celui qui est, officiellement, "vice-président exécutif de la Commission européenne, en charge de la stratégie industrielle et de la prospérité". Tout un programme... Sa stratégie, puisqu'il en est question, porte un nom tout ce qu'il y a de plus américain: "Clean Industrial Deal". Elle sera dévoilée dans les détails fin février, mais les grandes orientations automobiles en sont connues.

Alors que l'interdiction des moteurs thermiques en 2035 est de plus en plus critiquée au sein même des instances européennes, le verdissement de l'automobile reste une priorité. Pour cela, ce plan s'appuie sur une politique de la demande via, entre autres, la mise en place d'un fonds européen pour la compétitivité. Cela devrait permettre de créer des marchés publics décarbonés, privilégiant les produits fabriqués en Europe et la mise en place d'un label vert pour l'industrie... En clair, protectionnisme, décarbonation sans oublier le soutien à la demande pour l'électrique. Car une étude CSA, commandée par les constructeurs, estime que les "électro-enthousiastes" ne représentent pas plus de 16% des français (soit à peu près la part de marché actuelle des électriques).

Un constat aux airs de fatalité. Dès lors, le commissaire européen redirige les espoirs d'électrification – forcée – vers les flottes d'entreprise... quitte à faire porter une charge supplémentaire sur des acteurs économiques déjà en tension. Au niveau européen, les entreprises représentent 58% des immatriculations et seraient capables, plus que les particuliers, d'investir dans une technologie chère. Cela permettrait, en outre, d'alimenter le marché de l'occasion en véhicules zéro émission dans un second temps.

Mais tout cela ne pourra pas se faire sans régler le dernier volet du plan: réduire la dépendance de l'Europe vis-à-vis de la Chine pour tout ce qui concerne les matières premières critiques. Cela aurait même dû être le premier volet du plan...

Mathieu



Parmi les nombreuses DS exposées à Rétromobile, vous pourrez admirer ce rare modèle de 1956, vert printemps, une des couleurs proposées au lancement.



R. GUYOT/CITROSCOPE

## RÉTROMOBILE : LE PREMIER RENDEZ-VOUS DE L'ANNÉE

# La saison 2025 est ouverte !

Premier grand rendez-vous français de l'automobile de collection, Rétromobile revient à Paris, du 5 au 9 février. Une 49<sup>e</sup> édition qui s'annonce d'ores et déjà passionnante. Mais il ne s'agit pas du seul événement de ce genre à éblouir petits et grands en Gaule. Reims, Avignon, Deauville, Mulhouse... A chaque région son salon !

Cette année, Rétromobile a chamboulé ses plans. Artcurial, par exemple, quitte son emplacement fétiche au sein du hall 2 pour rejoindre le 3, où se côtoient également le village des clubs, les marchands de pièces ainsi qu'un immense espace de vente réservé aux véhicules de moins de 30000 €. La surface

laissée vacante par la maison de ventes aux enchères dans le pavillon 2 accueille désormais de nouveaux négociants en véhicules de collection, dont la valeur est ici limitée à... 300000 €. Elle permet surtout à l'espace motos de prendre ses aises et aux organisateurs de proposer une grande exposition consacrée à la Formule 1. Le hall 1, comme

**RÉTROMOBILE**  
05-09 FÉVRIER 2025  
DU 5 AU 9 FÉVRIER - PARIS PORTE DE VERSAILLES - RETROMOBILE.FR  
Tarif adulte : 22 € en ligne, 25 € sur place. Moins de 16 ans : 12 €. Moins de 12 ans : gratuit

à son habitude, reste celui des modèles d'exception, des grands marchands de rêve internationaux et des constructeurs, en force cette année. Avec DS Automobiles en vedette ! La jeune marque française confisque en effet à Citroën la paternité de son icône, qui fête ses 70 ans en 2025. Pas très fair-play, mais il faut bien trouver des racines à la nouvelle DS N°8, qui prendra son premier bain de foule français à Rétromobile... Pas moyen de vous rendre à Paris ? Pas d'inquiétude : de nombreux événements réputés sont également organisés en régions, comme vous pourrez le découvrir dans notre agenda. Bonne visite! ■

### Adolphe Kégresse, l'éleveur de chenilles



CITROËN

Inventeur de génie, Adolphe Kégresse a déposé près de 200 brevets pour l'automobile. Dont celui de la chenille souple, conçue pour que la voiture du tsar Nicolas II de Russie, féru de chasse, puisse se déplacer sur les steppes enneigées. Breveté en 1913, son système séduit André Citroën, qui en équipera ses autochenilles. Celles-ci feront alors la renommée de la marque en traversant l'Afrique (Croisière noire, photo), l'Asie (Croisière jaune) et le Canada (Croisière blanche), entre 1924 et 1932. Ces fières aventurières trôneront sur la passerelle reliant les Hall 1 et 2, avec d'autres créations de l'ingénieur.

### 70<sup>e</sup> anniversaire de la Citroën DS: à fond les ballons!

Baptisée "DS, une œuvre d'art depuis 70 ans", l'exposition consacrée à la légendaire Citroën reviendra sur l'évolution et les variantes de celle qui a révolutionné l'automobile en 1955. Pièce maîtresse de cette rétrospective : une surprenante berline posée sur des ballons ! En vedette sur l'affiche du salon, cette curiosité fut imaginée par le publicitaire Claude Puech en 1959, pour vanter les mérites de la suspension hydropneumatique. Sa reconstruction a été assurée, spécialement pour Rétromobile, par les élèves de l'Ecole nationale des professions de l'automobile, le Garac. A ne manquer sous aucun prétexte !



P. JAHAN / CITROËN

## Les grandes heures de la F1 française

Une superbe exposition de 600 m<sup>2</sup>, au sein du hall 2, retracera soixante années de Formule 1 au travers de seize monoplaces ayant un lien direct avec la France (constructeurs et pilotes). Le public pourra aussi assister, sur la scène "live", aux témoignages de pilotes, team managers, mécaniciens, journalistes... L'occasion parfaite pour compléter sa collection d'autographes, de nombreuses figures de la discipline y étant attendues.



## Une pluie de Ferrari aux enchères

La semaine de Rétromobile est aussi celle des grandes ventes aux enchères parisiennes. A commencer par la vacation d'Artcurial, le 7 février, au cœur du salon. En vedette parmi les 113 voitures proposées: des Porsche, Bugatti et Ferrari en pagaille, dont une rare 275 GTB "alu" estimée à 3 millions d'euros. La vacation de RM Sotheby's (avenue de Breteuil, Paris 7<sup>e</sup>) devrait toutefois faire davantage de buzz, puisqu'on y vend, le 5 février, la Ferrari 250 LM ayant remporté les 24 Heures du Mans 1965. Une pièce historique, dont le prix pourrait dépasser les 30 millions d'euros!



## Des chars, des tacots et des motos!

Les passionnés de chars ne manqueront pas de découvrir le Stuart M3 sur le stand du musée des Blindés de Saumur, ainsi que l'AMX 10 PAC 90, qui effectuera quelques manœuvres aux abords du pavillon 1. Le Club des Teuf-Teuf, qui regroupe des mordus d'automobiles produites avant 1932, fera lui aussi rouler quelques trésors à bord desquels les visiteurs pourront prendre place. Rétromobile, un salon pour tous, puisqu'un large espace sera également réservé aux motos (hall 2).



## Les constructeurs en force



Du jamais-vu: une quinzaine de marques feront acte de présence cette année. On retrouve les fidèles (L'Aventure Peugeot-Citroën-DS, Renault/Alpine, Bentley, Skoda, Porsche, Mercedes), mais aussi quelques "nouveaux", à l'instar de Mazda, Mitsubishi, Toyota ou Cadillac (de retour sur le marché européen en 2025). Prions toutefois pour que les stands ne soient pas envahis de nouveautés électriques, comme l'an passé... D'autant que de nombreux anniversaires sont à célébrer: celui de la DS bien sûr (voir page ci-contre), mais aussi ceux des Mazda MX-5 (35 ans), Mercedes W123 (50 ans) ou Renault 5 GT Turbo (40 ans) et R20/R30 (50 ans). En revanche, nous ne savons toujours pas si Alpine, septuagénaire cette année, sera de la partie pour souffler ses bougies...



## Ça se passe près de chez vous...

### REIMS: du 8 et 9 mars

Déjà la 37<sup>e</sup> édition pour le **Salon champenois du véhicule de collection**, dont la réputation dépasse nos frontières grâce à sa gigantesque bourse de pièces détachées et d'automobilia. Comme à Rétromobile, la Citroën DS sera largement mise en avant cette année, mais les nombreux clubs de marques assurent aussi le spectacle. Nouveauté 2025: une exposition de tracteurs anciens. Entrée: 15 €. [www.2ce-salons-reims.com](http://www.2ce-salons-reims.com)

### AVIGNON: du 21 au 23 mars

Rendez-vous incontournable pour les "sudistes", le salon **Motor Passion** d'Avignon mettra à l'honneur la marque Delahaye, la Bugatti Brescia ainsi que Thierry Sabine, le père du Paris-Dakar. Une centaine de clubs, des marchands de pièces/miniatures, une bourse d'échange ainsi qu'un parking géant où chacun peut garer son ancienne assureront également le show. Entrée: 14 €. [www.motor-passion.com](http://www.motor-passion.com)

### TOUR DE FRANCE: du 7 au 12 avril

Après deux jours d'exposition à Paris (Porte de Versailles), les concurrents du légendaire **Tour Auto** rejoindront le Château de Vaux-le-Vicomte (77) pour le départ officiel direction Dijon, Mulhouse, Clermont-Ferrand et Villeneuve-lez-Avignon, avant de franchir la ligne d'arrivée à Nice. Les épreuves sur piste (Dijon-Prenois, l'Anneau du Rhin, Bresse et Charade) sont aussi une bonne occasion d'entendre rugir la mécanique des 150 précieux bolides engagés. [www.peterauto.fr](http://www.peterauto.fr)



### DEAUVILLE: du 11 au 13 avril

Ce tout jeune rendez-vous (2<sup>e</sup> édition cette année) se consacre aux belles automobiles de 1950 à nos jours. Expositions, concours d'élégance, vente aux enchères: le Deauville Classic se tiendra au sein du très chic Palais des congrès de la ville, mi-avril. Entrée: 13 €, pass week-end 23 €. [www.deauville-classic.fr](http://www.deauville-classic.fr)

### MULHOUSE: du 5 avril au 11 novembre

Une exposition inédite du musée national de l'Automobile propose découvrir **les voitures de Tintin**, mises en scène au travers de dessins originaux, de modèles réduits et de documents d'époque. Un parcours immersif, au fil des albums, qui invite à voyager dans l'histoire automobile en compagnie du célèbre reporter belge et de ses compagnons d'aventures. Entrée: 18 €. [www.tintin.com/fr/news/6186/enoiture-avec-tintin.fr](http://www.tintin.com/fr/news/6186/enoiture-avec-tintin.fr)





YOUTUBE / MAXIME FONTANIER

**DEUX VOITURES RADARS EN ACTION SIMULTANÉMENT, C'EST POSSIBLE ?**

### Voitures radars privatisées

## Des flashes à l'arrêt 100 % illégaux ?

*Je croyais que les voitures radars privatisées n'avaient pas le droit de flasher à l'arrêt ? Pourtant, elles sont souvent stationnées sur le bas-côté de l'avenue du Parisis (RD 170) entre l'A15 et le rond-point du champ de courses d'Enghien (95). Et il y en a parfois deux ou trois garées à la suite !*

Henry Valmondois, Val-d'Oise

**François Tarrain.** Le lieu de contrôle que vous évoquez a déjà fait parler de lui. En 2021, le journaliste Maxime Fontanier dénonçait, sur YouTube, la présence simultanée de deux voitures radars stationnées sur l'ex-boulevard intercommunal du Parisis (Bip). Étaient-elles en train de flasher à l'arrêt – qui plus

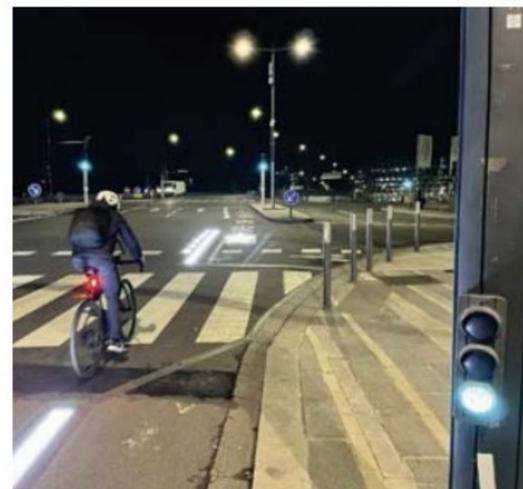
est en même temps – avec un chauffeur privé derrière le volant, ce qui en effet est strictement interdit ? Non, et ce pour deux raisons. Primo, parce que le Val-d'Oise n'était alors pas (et n'est toujours pas) un département où les voitures radars sont privatisées : elles sont aux mains des forces de l'ordre qui, elles, peuvent les utiliser à l'arrêt. Secundo, parce que, selon nos informations, si ces voitures "RMNG" (pour radar mobile nouvelle génération) sont régulièrement garées dans ce secteur de la RD 170, c'est pour les besoins de leur vérification annuelle. Une opération de maintenance qui ne donne lieu, dans ces circonstances, à aucune verbalisation.

### Voir et être (bien) vu

*A Issy-les-Moulineaux (92), une piste cyclable vient d'être équipée d'une impressionnante signalisation lumineuse. S'agit-il d'une expérimentation ou d'un marquage qui va se généraliser ?*

Anne, Issy-les-Moulineaux (92)

**François Tarrain.** Pour l'instant, il s'agit d'un test mené dans le cadre du projet européen Elaborator "destiné à rendre la circulation plus sûre en ville". En l'occurrence, l'objectif de cette signalisation dynamique est de sécuriser la piste cyclable située à Issy-les-Moulineaux, à l'intersection entre la rue Rouget-de-Lisle et le quai Franklin-Roosevelt. Lorsque le feu passe au vert, les lignes et logos au sol s'illuminent pour rappeler aux conducteurs qui souhaitent tourner à droite, qu'ils doivent céder la priorité aux cyclistes ou conducteurs de trottinette qui continuent, eux, tout droit. Installé pour une durée de deux ans, ce marquage baptisé Flowell (société Colas) est en outre déjà utilisé un peu partout en France pour rendre les passages piétons bien visibles...



REPORTERS AUTO PLUS

*La nouvelle Twingo retrouve l'air malicieux qui a fait son succès et certains détails géniaux comme la banquette rabattable en deux parties, mais il va sûrement lui manquer le supplément d'âme de la première : la luminosité, le sentiment d'espace... et un moteur essence !*

Jean T., Elancourt (78)

### Stationnement et handicap

*Chez moi, il est impossible d'indiquer sur les horodateurs que l'on est titulaire d'une carte handicapé. Dès lors, comment doit-on signaler que l'on bénéficie de la gratuité du stationnement ?*

Michel Olivier, Bas-Rhin

**Pascal Gétin.** Dans les villes où les horodateurs ne permettent pas de renseigner son immatriculation et de déclarer son statut "handicapé", les contrôles ne sont pas assurés par des sulfateuses à PV, mais par des agents à pied. Dans ce cas, il faut se signaler "à l'ancienne" : c'est-à-dire en plaçant sa carte mobilité inclusion (avec mention stationnement) derrière le pare-brise.

### Dans la télé-panade

*Sur une autoroute en flux libre, que se passe-t-il en cas de pépin du badge télépéage ? Si l'on ne se rend pas compte qu'il n'a pas fonctionné, on risque une majoration, et ce même si on est de bonne foi !*

Michel Zéralda, Bazemont (78)

**François Tarrain.** Pour éviter la non-détection d'un badge en panne ou mal positionné, les sociétés d'autoroutes ont instauré un système d'alerte : dès que votre immatriculation est lue par le portique d'une section en flux libre (que vous soyez abonné télépéage ou pas), vous êtes prévenu par e-mail. Inscription sur : <https://tinyurl.com/Autoroute-A13> pour l'A13/A14 et <https://tinyurl.com/Autoroute-A79> pour l'A79.

### Dacia d'ailleurs

*En Italie, mon regard a été attiré par cette Dacia Logan tunisienne au style de coupé SUV très réussi. Dommage qu'elle soit a priori réservée à certains marchés : elle aurait sûrement connu un beau succès en France.*

Dominique Debuire, Lagrave (81)

**Julien Sarboraria.** Cette Logan 3 est certes dotée d'une lunette et d'une malle arrière plus inclinées que sur les précédentes, mais elle n'affiche pas pour autant le style haut sur pattes d'un SUV coupé. Cela étant, si elle vous a tapé dans l'œil, sachez qu'elle est importée chez nous par la société Borel en TCe 90 GPL ou 100 Eco-G FLeX 3 (essence, GPL et E85). Comptez de 18 000 à 22 000 € selon les versions.



REPORTERS AUTO PLUS

## LA QUESTION DE LA SEMAINE

Face à la hausse de votre prime d'assurance auto, vous avez ?



Participez à la question de la semaine prochaine sur [Autoplus.fr](https://www.autoplus.fr)

Hausse "modérée" (+ 0,9%) des tarifs des péages le 1<sup>er</sup> février :

- Normal, c'est le prix à payer pour avoir de bonnes autoroutes
- Ça aurait pu être pire
- C'est encore trop



# Optez pour les chargeurs OSRAM et roulez en toute confiance, sans jamais craindre de tomber en panne de batterie !



Pour plus d'informations

Découvrez les chargeurs de batterie intelligent OSRAM Batterycharge, la solution idéale pour prolonger la durée de vie de votre batterie et garantir un démarrage sans souci, même en plein hiver. Grâce à leur technologie avancée et leur gestion automatique de la charge, ces chargeurs assurent une charge rapide, sûre et efficace, tout en protégeant votre batterie contre les risques de surcharge.

# OSRAM

Quoi qu'il se passe sur la route, soyez prêt.



Disponible dans les centres auto Autobacs, l'Auto E.Leclerc, Feu Vert, Rody et Screwfix



## CAMÉRA CACHÉE

## Peugeot offre un bilan hiver: les défauts de notre auto seront-ils repérés?



## LA MISSION DE NOTRE ESPION

Jusqu'au 28 février, le réseau du Lion propose un examen visuel complet et gratuit de votre auto pour vous permettre d'affronter en toute sécurité les frimas de la saison. Le bilan est-il sérieux ou pousse-conso? Allons le vérifier.



Par téléphone, nous obtenons un rendez-vous assez rapidement. En effet, trois jours après notre coup de fil, nous voici chez Peugeot. L'établissement du jour est bondé, mais l'homme à l'accueil nous reçoit à l'heure. "Avez-vous un autre moyen de mobilité?", demande-t-il.



Il propose de nous prêter un vélo ou de nous offrir un ticket de transport, le temps de la prestation. Sympa, mais nous lui indiquons préférer rester sur place. Après cela, nous faisons ensemble un premier tour, rapide, de notre 5008. "Vos balais d'essuie-glaces ont l'air fatigués." Exact.

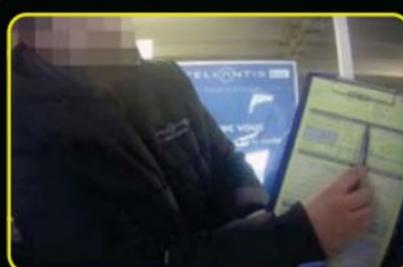


Ensuite, il commente l'état des pneus: "Le mécanicien vérifiera, mais ils ont l'air bien entamés." Puis il nous fait remarquer que l'échéance de la révision est dépassée. C'est vrai. Après ces premiers constats, il installe des housses de protection. L'hygiène est au rendez-vous!

PHOTOS: DR



Une fois notre auto cobaye parée, un technicien vient la récupérer pour l'emmener à l'atelier. Le "bilan hiver" débute... sans nous. Nous apercevons seulement notre auto en train d'être installée sur un pont avant que les portiques ne se referment. Les contrôles durent 40 mn environ.



Notre interlocuteur revient vers nous pour débriefer l'examen. "Finalement, pour les pneus, vous en avez bien pour 5000 km encore!" Je les mettrai dans le devis, mais il n'y a pas d'urgence. Puis il enchaîne: "Soubassement RAS, les freins sont à moitié de vie, la batterie est à 60%..."



"Le liquide de frein est correct, mais on fera l'appoint pour le refroidissement et le lave-glace... à l'occasion de la révision." Place au devis: essuie-glaces avant 106 €, batterie 220 €, forfait révision éco 230 € et 4 pneus Michelin 750 €. Chéro, mais conforme aux prix constructeurs.



## Une prestation rugissante!

Ce Peugeot a fait honneur au Lion: accueil sympa et pro, bilan sérieux, diagnostics corrects et bien expliqués... le tout à l'œil et sans pousser à l'achat. Et si le devis paraît élevé, il se situe dans la moyenne des tarifs pratiqués dans les réseaux de constructeurs.

## BON PLAN OU PAS? 🤔

## MMA: 150 € de réduction



**La promesse:** jusqu'au 1<sup>er</sup> mars (inclus), MMA applique une ristourne de 150 € pour une "double souscription".

➡ Pour bénéficier de la promo, il faut adhérer à au moins deux nouveaux contrats (auto et habitation, ou deux assurances auto). La réduction est

appliquée sur la première année de cotisation sur l'un des deux contrats. Elle est valable pour une formule tous risques ou intermédiaire. Ainsi, selon le niveau de garantie choisi, le cadeau peut vous faire économiser, au minimum, trois mois de cotisation. Cela vaut le coup de se lancer dans une comparaison avec votre compagnie actuelle, sachant que, dans notre palmarès annuel des assureurs\*, MMA est bien placé avec sa formule tous risques, et dans la moyenne pour une intermédiaire.

🔴 🟡 🟢 Pas mal!

## Groupama: 50 € offerts



**La promesse:** jusqu'au 28 mars, pour toute nouvelle souscription, Groupama vous fait cadeau de 50 €.

➡ C'était bien parti, l'assureur indiquant dans sa pub que l'offre est valable même sur les contrats petits rouleurs. Sauf qu'il est précisé

– dans les petites lignes – que la réduction s'applique seulement si vous adhérez à deux nouveaux contrats (à un seul si vous disposez déjà d'une assurance dans cette compagnie). Résultat, même si Groupama se classe également bien dans notre comparatif annuel\*, le rabais n'est pas mirobolant. Quoi qu'il en soit, vu l'augmentation générale des cotisations en 2025, n'hésitez pas à faire jouer la concurrence – certains assureurs (Axa par exemple) ayant des offres permanentes – et à négocier davantage directement avec un agent.

🔴 🟡 🟢 Pas folichon



## Qu'il vente ou qu'il neige...

Voici un dépanneur qui n'a pas froid aux yeux (ni ailleurs). Eh oui, notre homme, bel et bien dépanneur de son métier, n'a pas hésité, début janvier, à se glisser en caleçon dans un étang gelé d'Ottrott, en Alsace, pour préparer le repêchage d'une Citroën C3 dont le conducteur avait perdu le contrôle. Avant de se plonger dans l'eau, il a préféré, faute de tenue de rechange adaptée, enlever ses vêtements "pour ne pas souffrir d'hypothermie une heure plus tard", a-t-il expliqué à nos confrères du journal DNA\*. Et l'histoire se finit bien : d'après son témoignage, le téméraire dépanneur n'a pas même contracté un rhume.

P. GEHLEN / DNA / MAXPPP



## Vos images

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

### Spécial stationnement

Plus petite que la Twizy, l'Estrima Biro (1,70 m sur 1 m) se prendrait presque pour un deux-roues. Stationnement (interdit) repéré à Milan, en Italie.

Par David Young



Vu son format (2,30 m sur 1,40 m de largeur), la Renault Twizy n'a pas besoin de lutter pour stationner en bataille. Aperçu à Wingles (62).

Par Denis Caron



"Quand y a p'us d'place, y en a encore!" Balises et zébras? Ni vus ni (re)connus par ce propriétaire de Mercedes Classe E.

Par Jean-Louis Blanchard

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



**“A Saint-Etienne, une Peugeot 206 diesel de 2005 contrôle le stationnement”**

**Vrai, mais...** Sur Facebook, la photo de cette Peugeot 206, dotée de tout l'attirail d'une sulfateuse à PV, a fait beaucoup jaser. Un diesel Crit'Air 4, âgé de 20 ans, pour aligner les stationnements impayés dans une ville qui a instauré une zone à faibles émissions? De qui se moque-t-on! Du calme, le scandale est moins révoltant qu'il n'y paraît: cette vaillante 206 a été utilisée durant un mois pour les tests du système de contrôle (sans verbalisation, donc), avant d'être remplacée par deux Dacia Spring. Comment? Des voitures fabriquées en Chine: une honte, diront certains. L'histoire sans fin...

ASSURANCE, PÉAGES, PV, RADARS...

# La cure de désintox !

Et si, après “janvier sans alcool”, on passait à “février sans fake news”? Un vœu pieux, tant le Web est accro aux rumeurs et aux pièges à clics. La preuve...

**C**ôté pile, les ventes d'automobiles font grise mine. Côte fa(r)ce, l'automobile fait vendre... du clic. Que voulez-vous, le sujet, qui concerne tous les Français, a tendance à magnétiser le curseur des souris et à générer du trafic. D'où la tendance de certains sites d'actua-

lité, mais aussi d'influenceurs, à chercher le buzz à tout prix... Y compris, c'est nouveau, grâce à l'intelligence artificielle! Et quitte à prendre certaines libertés avec la vérité, voire à rouler dessus. Entre pure intox, simi-infos et faits avérés, remettons l'aiguille au milieu du compteur.



**“Le radar le plus actif de France: une contravention toutes les 4 minutes!”**

**Faux.** Le bilan des radars n'étant plus publié depuis 2018, notre curiosité a été piquée par cet article\* trouvé sur Google. Le radar le plus actif en 2023 était celui du périph parisien, Porte de Bercy: normal, les 118000 infractions relevées seraient la conséquence de l'abaissement de la vitesse à 50 km/h... Sauf qu'elle a eu lieu en 2024. Le reste est à l'avenant: des statistiques 100% bidon, des incohérences, la syntaxe d'un enfant... C'est assurément une intelligence artificielle à l'origine de ce tissu d'âneries. Et ça n'est sûrement pas le dernier.

\*Tinyurl.com/radars2023

**CARBURANT**

**Nouvelle flambée à la pompe... avant une accalmie ?**

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 23 janvier 2025.

**Cours du baril de Brent:** 76,39 € (- 2,43 €).

<b>GAZOLE</b> 1,762€ + 3,5 ct en une semaine - 0,5 ct en un an	<b>SP95-E10</b> 1,801€ + 1,9 ct en une semaine + 3,9 cts en un an
<b>SP95</b> 1,829€ + 1,7 ct en une semaine + 0,5 ct en un an	<b>SP98</b> 1,901€ - 0,18 ct en une semaine + 1,8 ct en un an
<b>E85</b> 0,805€ + 0,1 ct en une semaine - 10,9 cts en un an	<b>GPL</b> 1,013€ - 0,1 ct en une semaine + 1,5 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: → STABLE

**CONVERSION SUPERÉTHANOL E85**

**Trois fois plus de boîtiers installés**

Le carburant du “pouvoir d'achat” séduit de nouveau. Mis à mal en 2023 pour avoir franchi le seuil psychologique des 1 €, l'E85 se stabilise depuis environ un an autour de 80 cts le litre, attirant de nouveaux adeptes. Si les ventes de voitures neuves flexfuel d'origine ont dévissé l'an dernier avec 16600 immats (contre 29000 en 2023) – l'offre des constructeurs ayant été réduite à peau de chagrin –, les convertis, eux, sont de plus en plus nombreux. D'après la Collective du bioéthanol, en 2024, près de 30000 boîtiers de conversion homologués ont été installés, soit le triple par rapport à 2023. Le parc français compte désormais plus de 400000 véhicules compatibles avec l'E85 (d'origine et convertis). Face à cette demande, les distributeurs se bousculent et on recense désormais 3820 stations-service délivrant du superéthanol, soit 257 de plus en un an.



Saïda Djerrada



**Bonus.** Changement de règle de calcul du score environnemental: désormais, c'est le site de fabrication des autos et non plus celui de leur assemblage final, qui est pris en compte dans l'attribution du bonus. Objectif: exclure de l'aide les modèles comme la Leapmotor T03, dont les pièces sont produites en Chine et assemblées en Europe. **Stationnement.** Après Paris et Lyon, c'est au tour de Bordeaux



J.-P. KSIAZEK/AFP

**“Si vous n’avez pas ce document obligatoire, vous risquez une amende de 500 €”**

**Faux.** Vu sur le site d’un grand quotidien régional, ce titre hautement trompeur mélange (sciemment) attestation et défaut d’assurance. Non, le fait de ne pas présenter, lors d’un contrôle routier, le “mémo véhicule assuré”, qui remplace l’ancienne carte verte, n’expose pas à un PV à 500 €. Et ce, y compris dans les 72 premières heures suivant la souscription d’un contrat, période durant laquelle ce dernier peut ne pas encore figurer dans le fichier des véhicules assurés (FVA) consulté par les forces de l’ordre. En revanche, oui, la non-assurance expose bien à une amende forfaitaire délictuelle de 500 €.

**“Les assureurs ne couvrent pas les véhicules bannis des ZFE”**

**Faux.** Celle-là, on ne va pas s’appesantir longtemps dessus : on lui a déjà mis une pichenette la semaine dernière dans la page Courrier. Cela étant, pour ceux qui auraient raté l’épisode précé-

dent, on le rappelle : non, aucun assureur ne refusera de couvrir un sinistre survenu avec un véhicule – Crit’Air 3 ou moins bien classé –, au motif qu’il circulait dans une zone à faibles émissions (ZFE) où il n’aurait, en théorie, pas dû se trouver. Faites tourner le message !

**“Un PV à 135 € et 3 points en moins pour avoir réglé le péage avec un téléphone”**

**Vrai, mais...** Une vidéo TikTok, vue des centaines de milliers de fois (voir ci-contre), qui fait réagir Emmanuel Macron himself, ça n’arrive pas tous les jours. Il faut dire que l’histoire du TikTokeur “s4iintt” est à peine croyable : il a été verbalisé pour l’usage en circulation de son téléphone tenu en main... parce qu’il réglait son péage avec son smartphone (à l’aide d’ApplePay) ! La sanction : 135 € d’amende et 3 points en moins pour avoir utilisé un mode de paiement... autorisé par les Vinci & Cie. La vidéo a fait un énorme buzz, plusieurs avocats – y compris le nôtre, Maître Frank Samson – ont confirmé la légalité et le caractère incontestable de la sanction. Tollé général et réaction du président, aussi zélée soit-elle, toujours sur TikTok :



TIKTOK

réglé le péage avec son portable doit, de nos jours être possible, et le sujet est entre les mains du ministère de l’Intérieur. En clair, ce genre de mésaventure ne devrait plus arriver à personne.

**“Le défaut d’assurance est contrôlé par les radars !”**

**Faux.** “Quand vous passez devant un radar, votre plaque d’immatriculation est automatiquement scannée. Les informations [...] sont croisées avec celles du FVA.” Vraiment ? Bah, non ! Le contrôle de l’assurance par les radars a bien été expérimenté par le passé (il a donné lieu à une campagne de prévention de 2019 à 2020), la verbalisation automatique de la non-assurance a bien été évoquée dans la foulée... mais elle n’a jamais été mise en place. Et elle n’est pas près de l’être. Allez, on vous donne notre billet que cet

article (vu sur Lesfurets.com) a lui aussi été créé à “l’aide” d’une IA.

**“Le gyrophare devient obligatoire pour circuler en Espagne”**

**Bientôt vrai.** On aurait pu penser à un canular, et pourtant, c’est vrai : en Espagne, depuis 2021, les triangles de présignalisation peuvent être remplacés par une balise de détresse “V16” et ils devront tous l’être en janvier 2026. Aimanté sur le toit en cas de pépin, ce gyrophare orange visible à 1 km peut être connecté en Bluetooth à un smartphone. Lorsqu’il est allumé, les services de secours sont prévenus et peuvent le géolocaliser. Un dispositif de sécurité dont tous les conducteurs étrangers devront être équipés pour circuler, l’an prochain, de l’autre côté des Pyrénées.

François Tarrain



DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

**LA QUESTION INATTENDUE**

**Quelle est la proportion de voitures neuves achetées en boîte auto. ?**



N. SOLIER

Les boîtes manuelles ont de plus en plus du plomb dans l’aile ! Alors qu’elles représentaient 80 % des nouvelles immatriculations en 2015, en moins de dix ans, leur proportion est tombée à seulement 28 %. En effet, sur 1,7 million d’autos neuves écoulées en 2024, 1,22 million (soit 72 %) d’entre elles étaient dotées d’une boîte automatique (dont 290 000 voitures électriques).



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

**CONTRÔLES** Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

**Hibou embarqué - Yonne (89)**  
RD905, Skoda Octavia Combi, stationnée sur le bas-côté de la route, dans la traversée de Vaumort. Elle contrôle les véhicules qui se dirigent vers Sens. Limitation 50 km/h. 48°09’15.9”N 3°26’24.1”E

**Voiture radar privatisée - Ardennes (08)**  
La neige n’arrête pas cette Skoda Octavia qui arpentait la RN43, avant de prendre la sortie La Francheville et de continuer sur la RD951. 49°44’05.5”N 4°43’06.4”E



REPORTERS AUTO PLUS

**SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !**

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

d’alourdir la facture pour “les gros véhicules”. A partir du 2 mai, une majoration de 30% du tarif en vigueur sera appliquée pour le stationnement des thermiques de plus de 1 600 kg et des hybrides rechargeables et électriques de plus de 1 900 kg.

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT





## En Bref

**Lancement:** mai 2025

**Moteurs électriques:**  
120 et 150 ch

**Batteries:** 40 et 52 kWh

**Tarif:** à partir de 29900 €\*

## Renault 4 E-Tech

# Comme un air de

La nouvelle Renault 4L va croiser sur sa route la Fiat Grande Panda avec, pour point commun, d'être toutes deux les héritières de modèles populaires qui ont marqué leur époque. Première confrontation statique pour savoir laquelle saura séduire les petites familles en quête d'une voiture pratique et teintée de nostalgie.

**P**ratique, économique, iconique... la Renault 4 a marqué son époque. Elle fait son grand retour cette année, presque en même temps qu'un autre modèle qui a lui aussi laissé une trace dans le paysage automobile: la Fiat Panda. Mais attention, une Panda peut en cacher une autre! La star du jour – baptisée Grande Panda – ne remplace pas l'actuelle Panda, qui poursuit sa carrière en parallèle sous le nom de Panda Classic. Elle s'inscrit plutôt comme la remplaçante de la Punto, citadine disparue du catalogue il y a quelques années. Avec 3,99 m de long et 1,76 m de large, l'italienne affiche un

gabarit nettement plus compact que celui de la nouvelle R4 (4,14 m de long et 1,80 m de large). Mais toutes deux adoptent des volumes cubiques et misent sur la carte de la nostalgie pour séduire. Masque noir, phares ronds, feux arrière en forme de gélule, petite vitre de custode, grilles d'aération sur le capot, toit ouvrant en toile sont autant de clin d'œil à l'icône R4. Difficile également de ne pas voir la Panda des années 1980 à travers la Grande Panda: phares rectangulaires, feux arrière verticaux, logo Fiat décalé sur la droite de la calandre... A ces références du passé, elles ajoutent une touche de moder-

nité (calandre et logo rétroéclairés pour la française, signature lumineuse façon pixels pour l'italienne) et un look de baroudeuses (barres de toit, protections de carrosserie autour des ailes, garde au sol surélevée) pour coller aux tendances actuelles. Le tout est complété par de nombreuses options de personnalisation (teintes bicolores, décors de carrosserie...).

**De l'électrique, mais pas que**  
La R4 est un modèle exclusivement électrique, disponible en deux motorisations: 120 ch avec batterie de 40 kWh ou 150 ch avec batterie de 52 kWh. La marque indique une auto-

mie variant de 300 à 400 km, selon les versions. Contrairement à Renault, Fiat préfère ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier. A son lancement, la Grande Panda sera certes déclinée en électrique, avec un moteur de 113 ch et une batterie de 44 kWh (à technologie LFP, plus économique que celle de la R4), pour une autonomie annoncée à 320 km. Mais très vite (au printemps), la gamme s'enrichira d'une variante hybride 48 V développant 100 ch. Concernant la recharge, les deux rivales proposent un chargeur embarqué de 11 kW (en option sur la Grande Panda) et acceptent une puissance allant jusqu'à 100 kW sur les bornes rapides (80 kW pour la R4 à petite batterie). Plus que les chiffres, c'est un détail astucieux qui a retenu notre attention. Sur la Grande Panda, le câble de recharge de 7 kW >>>



### En Bref

**Lancement:** février 2025

**Moteur hybride 48 V:** 100 ch

**Moteur électrique:** 113 ch

**Batterie:** 44 kWh

**Tarif:** à partir de 24 900 €  
(en électrique)

## Fiat Grande Panda

# nostalgie...



Look de baroudeur, carrosserie à cinq portes, style inspiré du passé... nos deux rivales affichent plusieurs points en commun. Mais elles se distinguent nettement par leur gabarit : la française est plus longue de 15 cm et plus large de 4 cm, par rapport à l'italienne. A noter également : la Renault 4 est un modèle 100 % électrique, alors que la Grande Panda se décline aussi en version hybride.

La R4 multiplie les clin d'œil au modèle originel : phares ronds, capot plat, feux arrière en gélule, vitre de custode... De nombreuses options de personnalisation sont disponibles. Cerise sur le gâteau : le modèle est produit en France.



## Renault 4 E-Tech

Si les références à la première 4L sont nombreuses à l'extérieur, elles sont totalement absentes dans l'habitacle. Et pour cause : le mobilier est identique à celui de la nouvelle R5 (dont la R4 partage aussi la plate-forme). Dommage. Néanmoins, ne boudons pas notre plaisir : la présentation est très réussie.



A l'arrière, l'espace pour les genoux et la garde au toit sont tout à fait corrects. Le coffre est spacieux et assez profond. Le seuil de chargement, très bas, constitue un véritable atout.



Si la banquette rabattable ne forme pas un plancher plat (comme dans la Fiat, d'ailleurs), la Renault 4 reste néanmoins pratique. Le siège passager avant peut être rabattu en tablette, permettant de charger des objets encombrants mesurant jusqu'à 2,20 m de long. Unique sur le segment : le toit ouvrant en toile (baptisé "Plein Air") rend hommage à l'ancienne 4L.



» (rétractable) est directement intégré à l'avant du véhicule. Une idée si pratique qu'on se demande pourquoi personne n'y avait pensé plus tôt!

### Ambiance moderne

Une fois à bord de la 4L, nous avons comme un sentiment de

déjà-vu. Et pour cause : le poste de conduite est identique à celui de sa petite sœur, la R5. Qui s'en plaindrait ? Le design est soigné et la présentation moderne, avec son double écran regroupant les compteurs et l'excellent système d'infotainment OpenR Link avec Google intégré. Dans

la Grande Panda, on trouve également deux écrans, placés côte à côte. Si la partie "multimédia" est moins évoluée que celle de la R4, elle reste intuitive. L'italienne déçoit, en revanche, sur le plan de la qualité perçue (la R4 fait bien mieux), mais elle compense par son côté

fun : plastiques colorés, inserts en bambou sur la planche de bord, nombreux dessins cachés dans l'habitacle. Le vide-poches ouvert côté passager est également une référence sympa à la première Panda. On apprécie aussi la présence de commandes physiques pour la clim' (comme



Barres de toit, éléments en plastique sur la carrosserie, skis de protection... On pourrait presque croire au retour de la célèbre Panda 4x4 ! Ce n'est malheureusement pas prévu... Enfin, la Grande Panda n'est pas fabriquée en Italie, mais en Serbie.

## Fiat Grande Panda



On trouve facilement ses marques à bord de cette Grande Panda, où l'on apprécie davantage l'ambiance ludique (matériaux colorés, design tout en rondeurs) que la qualité des matériaux (les plastiques se rayent facilement). Le vide-poches, en face du passager, est une référence à la première Panda.



Malgré son gabarit plus compact, l'habitabilité reste satisfaisante. Cependant, le coffre est moins logeable et moins pratique (ouverture moins large, seuil de chargement plus haut).



C'est le détail qui fait mouche sur l'italienne : le câble de recharge 7 kW en courant alternatif est directement intégré à l'auto (sauf avec l'option à 11 kW). Il suffit d'ouvrir la trappe, située sur la calandre, pour le sortir et se brancher à une borne. De plus, sa forme en spirale évite qu'il traîne au sol et facilite sa remise en place. A bord, la Grande Panda se montre généreuse en espaces de rangement.



PHOTOS : A. SAUNIER

dans la R4) et les nombreux rangements. Mais certains choix trahissent des économies : pas de démarrage sans clé, ni de lève-vitres électriques à impulsion. L'une comme l'autre disposent de cinq portes, rendant aisé l'accès aux places arrière. Bien que la banquette ne soit pas cou-

lissante, l'habitabilité reste correcte, d'autant qu'il y a suffisamment d'espace pour glisser les pieds sous les sièges avant. Dans la Fiat, on aurait toutefois apprécié un dossier un peu plus incliné pour améliorer le confort. La R4 profite de son gabarit supérieur pour offrir un volume

de chargement plus généreux (420 dm<sup>3</sup>, soit 59 dm<sup>3</sup> de plus). Elle marque aussi des points en aspects pratiques : seuil de coffre bien plus bas, petit rangement sous le plancher, possibilité de rabattre le siège passager avant en tablette pour transporter des objets longs. Quand on parle

des tarifs, c'est la Grande Panda qui reprend l'avantage. Dans sa version électrique, elle débute à 24 900 € avant bonus. Les prix de la R4 n'ont pas encore été annoncés, mais le ticket d'entrée devrait avoisiner 30 000 €, selon nos estimations. Une différence non négligeable!



Le restylage concerne aussi l'Enyaq Coupé (ci-dessus). Une nouvelle teinte verte (photo) est disponible, et la nouvelle version RS (340 ch) arrivera fin 2025.

SKODA

À BORD DU SKODA ENYAQ RESTYLÉ

## Méconnaissable !

A l'occasion de ses cinq ans, le premier SUV 100 % électrique de Skoda s'offre une grosse mise à jour esthétique et revoit ses tarifs à la baisse.

Depuis son arrivée en 2020, l'Enyaq n'a cessé d'évoluer : version "coupé" en 2022, moteur plus puissant en 2023, système de préconditionnement de la batterie en 2024. Cette année, le SUV familial s'offre une véritable cure de jeunesse. Phares sur deux niveaux, calandre remplacée par un panneau noir intégrant de discrètes leds (sur certaines versions), retrait du logo sur la carrosserie : l'Enyaq arbore le nouveau visage des modèles électriques de Skoda, récemment

inauguré par son nouveau petit frère, l'Elroq<sup>(1)</sup>. A bord, les changements se cachent dans les détails : volant redessiné, nouveaux inserts en matériaux recyclés au niveau de la planche de bord, système multimédia intégrant un raccourci bien pratique pour désactiver facilement certaines aides à la conduite (alerte de sur-vitesse, maintien dans la voie...). En France, la gamme se limite à une seule motorisation (286 ch, batterie de 82 kWh, jusqu'à 588 km d'autonomie), proposée en 4x2 ou 4x4. Malgré une dotation de série enrichie (sièges avant et volant chauffants, clim' auto, trizone...), les prix sont revus à la baisse. Ainsi, la nouvelle entrée de gamme reste sous la barre des 47 000 € pour bénéficier du bonus écologique<sup>(2)</sup>, et réclame 7 000 € de moins que le modèle précédent équivalent ! ■

L'actuel Skoda Enyaq



PHOTOS : A. SAUNIER

### En Bref

**Lancement :** été 2025

**L x l x h (en m) :**  
4,66 x 1,88 x 1,62

**Moteur électrique :** 286 ch  
(en 4x2 ou 4x4)

**Tarif :** à partir de 46 970 €



**Volume :** 585 dm<sup>3</sup>



A l'arrière, la place pour les jambes est toujours généreuse, mais la console centrale peut gêner le passager installé au milieu. Le coffre, lui, s'avère spacieux et pratique.



Le dessin du mobilier ne change pas. C'est sobre, et la qualité de fabrication est sérieuse. La grande dalle tactile de 13"/33 cm est proposée de série.

## Et aussi...

### Dacia Bigster : à partir de 24 990 €

Dacia a récemment ouvert les commandes de son nouveau SUV familial, le Bigster (4,57 m). Les prix débutent à 24 990 € avec le moteur TCe 140 hybride 48 V, et à 29 700 € pour la version "full hybrid" de 155 ch avec boîte auto. Les compteurs numériques, l'écran tactile de 10,1"/25,6 cm, la caméra de recul ou encore les jantes de 17" sont inclus dès la finition de base.



DACIA

### Honda dévoile ses futurs modèles électriques

Lors du dernier CES de Las Vegas, Honda a dévoilé un aperçu de sa prochaine génération de modèles 100 % électriques avec deux concept-cars (une berline et un SUV). Très proches de la série, ces véhicules reposent sur une nouvelle plate-forme dédiée à l'électrique.

La marque explique avoir mis l'accent sur l'allègement et l'autonomie. Leur arrivée en Europe n'est pas prévue avant 2027, au plus tôt.



HONDA

### TOP 10 DES VENTES

Modèles électriques les plus immatriculés depuis le début de l'année

1	Renault 5	1 186	-
2	Citroën ë-C3	543	-
3	Renault Scenic	508	-
4	Dacia Spring	455	-72%
5	Peugeot E-208	308	+22%
6	Renault Megane-E	233	-3%
7	Tesla Model Y	183	-75%
8	Peugeot E-3008	181	-
9	VW ID.4	162	-
10	BMW iX1	161	-24%

Part de marché stable (17,9 %) pour les électriques et gros hold-up de la Renault 5, qui laisse pour l'instant la concurrence sur place.

Avec notre partenaire

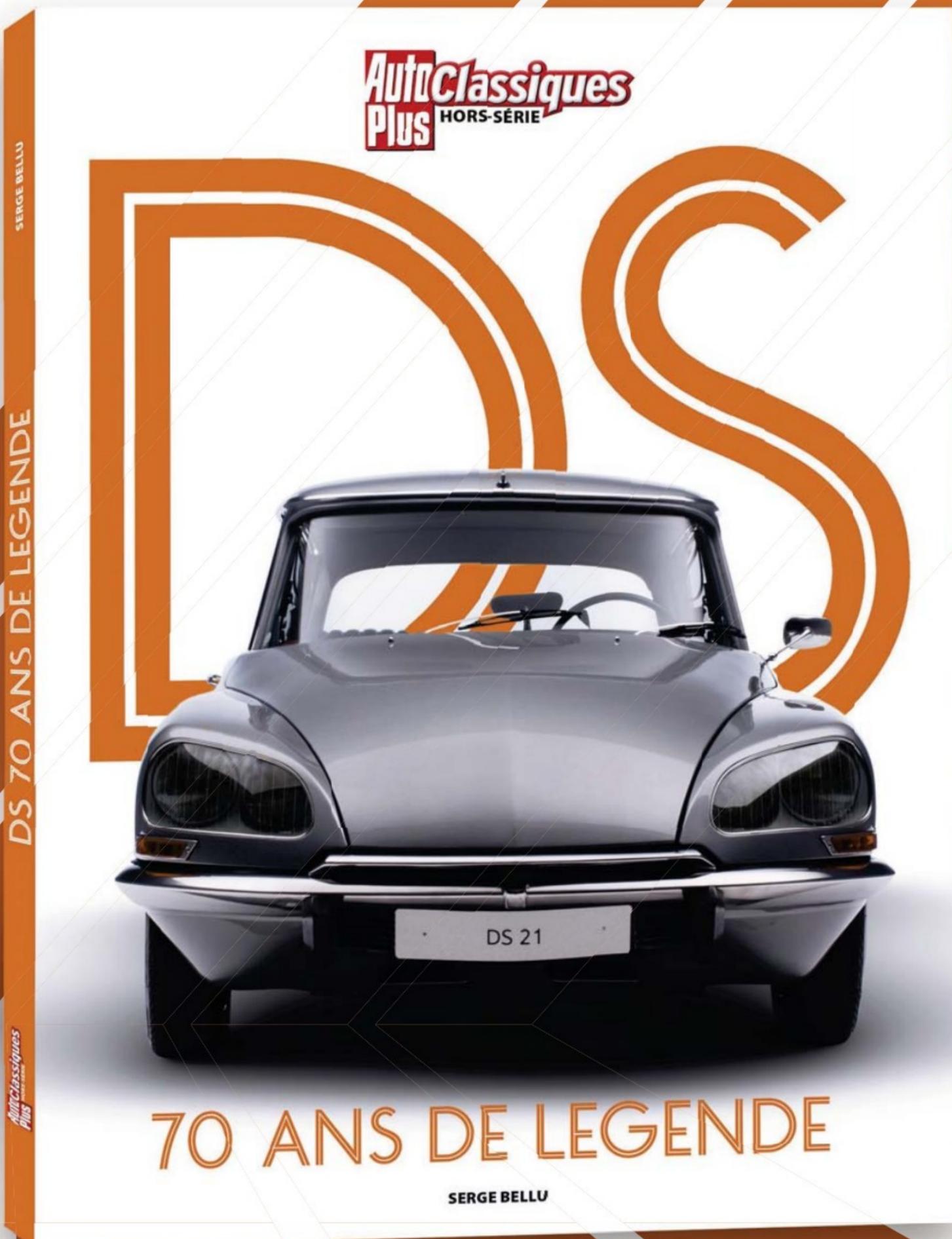


# LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE

**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE

Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**



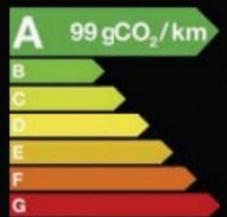
# GRAND **Auto Plus** JEU concours

JUSQU'AU 17 FÉVRIER

# Abonnez-vous pour et tentez de **gagner** une **Suzuki Swift!**

# 3€

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



Visuels non contractuels

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

\*Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/25 au 17/02/25, ouvert à toute personne physique majeure résidant en France Métropolitaine à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com)

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1669894

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

Formule **MENSUELLE** **3€** le 1<sup>er</sup> mois seulement

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

Formule **ANNUELLE** **6 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **89€ seulement** au lieu de 187,03€\*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(2)</sup>. (2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com): [bit.ly/ap\\_1900](http://bit.ly/ap_1900) 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:

Email:  Téléphone:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](http://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!

**POUR PARTICIPER:**  
flashez le Qr code  
ou rendez vous sur  
[bit.ly/ap\\_1900](http://bit.ly/ap_1900)



**KIOSQUE**  
mag.com

Le:

Date et signature  
obligatoires

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (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](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 17/02/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



## Tous les modèles testés cette semaine



X. NISSAN

P. 22, HYBRIDES, VALENT-ILS VRAIMENT LE COÛT?: 10 matchs pour faire le point, avec les **Alfa Romeo Tonale**, **Audi A3 Sportback**, **BMW X1**, **Dacia Duster**, **Mercedes GLA**, **Peugeot 308**, **Renault Clio** et **Arkana**, **Skoda Kodiaq** et **Volkswagen Golf**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE: le **MG EHS**, nouveau SUV hybride rechargeable.

P. 34, MATCH: le **Cupra Tavascan** affronte le **Peugeot E-3008**.

P. 38, VIE QUOTIDIENNE: une semaine avec la nouvelle **Audi A5 Avant**.

P. 40, ESSAI: la **BMW 116**, le modèle premier prix de la firme allemande.

P. 41, ON A TOUT ESSAYÉ: la **Nissan Z**, coupé sportif japonais.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

**400 voitures testées par an, 9 km de pistes**

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



**Conso, performances, volumes: des mesures certifiées conformes**

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

**Des milliers de kilomètres au volant**

Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

**Une grille de notation impitoyable**

Ménés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprécier qualités et défauts d'une auto, en conditions normales ou extrêmes. Chaque modèle est ensuite noté dans sa catégorie, selon de multiples critères.

## Le chiffre à retenir

# 64 m

Freinage à 130 km/h

Cupra Tavascan 77 kWh V (286 ch)



N. SOLER

Dans ce numéro, le tout nouveau "SUV coupé" Cupra Tavascan affronte un autre SUV électrique fort en style: le Peugeot E-3008 (voir p. 34). Mais que valent ces crossovers, alourdis par leurs grosses batteries sur le plan du freinage? Pour le savoir, nous avons recensé tous les SUV électriques compacts et familiaux passés par notre labo, en retenant la version ayant réalisé la meilleure prestation de 130 à 0 km/h. Un exercice dont le Tavascan 77 kWh V se sort honorablement, avec 64 m (9<sup>e</sup> place), soit juste au-dessus de la moyenne des deux catégories. Mais le Peugeot E-3008 fait un peu mieux: 63 m (4<sup>e</sup>). Il est par ailleurs premier parmi les modèles français devant son grand frère, l'E-5008 (9<sup>e</sup> avec 64 m) et le Renault Scenic E-Tech, absent de ce tableau car classé 23<sup>e</sup> avec ses 67 m. Les vrais champions restent les BMW iX2 eDrive20, Smart #3 Brabus et VW ID.5 Pro 77 kWh, qui trustent le podium, ce dernier étant par ailleurs numéro 1 parmi les SUV familiaux électriques. **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le Cupra Tavascan face à ses rivaux

Distance de freinage depuis 130 km/h (en m)

1 <sup>er</sup>	BMW iX2 eDrive20 (204 ch)	62
1 <sup>er</sup> ex ae	Smart #3 Brabus (428 ch)	62
1 <sup>er</sup> ex ae	Volkswagen ID.5 Pro 77 kWh (286 ch)	62
4 <sup>e</sup>	Ford Mustang Mach-E Std Range (269 ch)	63
4 <sup>e</sup> ex ae	Hyundai Ioniq 5 N (650 ch)	63
4 <sup>e</sup> ex ae	Leapmotor C10 (218 ch)	63
4 <sup>e</sup> ex ae	Peugeot E-3008 (210 ch)	63
4 <sup>e</sup> ex ae	Tesla Model Y Performance (534 ch)	63
9 <sup>e</sup>	BMW iX1 xDrive30 (313 ch)	64
9 <sup>e</sup> ex ae	<b>Cupra Tavascan 77 kWh V (286 ch)</b>	64
9 <sup>e</sup> ex ae	Kia EV6 (170 ch)	64
9 <sup>e</sup> ex ae	Mercedes EQE SUV 350 4Matic (292 ch)	64
9 <sup>e</sup> ex ae	Peugeot E-5008 (210 ch)	64
9 <sup>e</sup> ex ae	Porsche Macan 4 (408 ch)	64
9 <sup>e</sup> ex ae	Volkswagen ID.4 52 kWh (148 ch)	64
9 <sup>e</sup> ex ae	Volvo EX40 Single Extended Range (252 ch)	64
17 <sup>e</sup>	BYD Sealion 7 91 kWh (530 ch)	65
17 <sup>e</sup> ex ae	Ford Explorer Extended Range (285 ch)	65
17 <sup>e</sup> ex ae	Mercedes EQA 250+ (190 ch)	66
17 <sup>e</sup> ex ae	MG Marvel R AWD (288 ch)	66

◀ Le BMW iX2 eDrive20 est, à égalité avec le Smart #3 Brabus et le Volkswagen ID.5 Pro 77 kWh, le SUV électrique qui freine le mieux.



COÛT AU 1 000 KILOMÈTRES : 10 MATCHS POUR LES DÉPAR

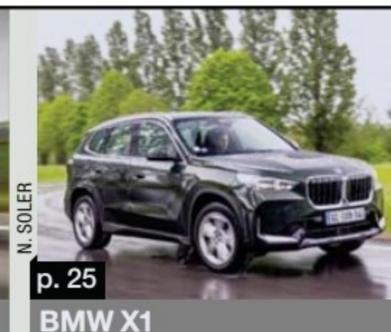


N. SOLER

# HYBRIDES

## Valent-ils vraiment

### Au sommaire





Les hybrides dominent le marché : qu'ils soient légers, full ou rechargeables, ils représentaient plus de quatre immatriculations sur dix l'an dernier en France. Faut-il pour autant foncer tête baissée vers ces modèles électrifiés ? Sont-ils toujours plus économiques à l'usage que leurs équivalents thermiques – essence ou diesel – encore nombreux ? Faisons le point en dix matchs, calculette en main !

**D**iesel en déroute (-27%), essence en berne (-21%), électrique à la peine (-2,5%) : dans un secteur automobile français déprimé, seuls les hybrides tirent leur épingle du jeu, avec une hausse de 23% de leur part de marché, et ce malgré la désaffection du public pour les modèles rechargeables (-10%). Une croissance tirée vers le haut par les mild hybrid (véhicules à hybridation légère sans possibilité de roulage en mode électrique), en hausse de 47%, devant les hybrides classiques (+29%). Après la vague du tout diesel des années 2000, les véhicules thermiques électrifiés sont-ils en passe de devenir la nouvelle coqueluche des Français ? Comme à l'époque, il convient de ne pas prendre des vessies pour des lanternes. Malgré leurs belles promesses, les modèles hybrides ne sont pas forcément les plus économiques à l'usage. S'ils brillent par leur sobriété en ville, les hybrides classiques perdent cet avantage sur les voies rapides. Quant aux rechargeables, ils affichent certes des consommations records dans leurs brochures commerciales grâce à des normes d'homologation qui leur sont (pour l'instant) très favorables mais, bien souvent, leur appétit s'envole dès lors que leur batterie est vide. Et pour ne rien arranger, ils sont

**COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ ?**

**Pour établir le seuil de rentabilité des hybrides, nous avons :**

- Évalué leur éventuel surcoût à l'achat par rapport à la motorisation alternative (essence ou diesel), en tenant compte des remises pratiquées en concession, du malus écologique et de la taxe au poids. Celle-ci impacte les modèles thermiques de 1 600 kg et plus, ainsi que certains hybrides<sup>(1)</sup>.
- Calculé, avec les mesures de notre labo, leur coût à l'usage en carburant (1,775 €/l pour le SP95-E10 et 1,714 €/l pour le gazole), ainsi qu'en électricité (0,214 €/kWh à domicile dès le 1<sup>er</sup> février) pour les hybrides rechargeables<sup>(2)</sup>.
- Déterminé le kilométrage nécessaire pour récupérer l'éventuel surcoût à l'achat des hybrides, ou celui durant lequel ils restent plus économiques à l'usage que leurs équivalents thermiques.

désormais soumis au malus au poids<sup>(1)</sup> ! Pour y voir plus clair, nous avons opposé dix stars hybrides aux versions essence ou diesel équivalentes, avec des résultats parfois surprenants. Bref, gare aux idées reçues... ■

# le coût ?



p. 26 Peugeot 308

p. 27 Renault Clio

p. 27 Renault Arkana

p. 28 Skoda Kodiaq

p. 28 Volkswagen Golf

1. Les hybrides simples et légers (mild hybrid) sont soumis au malus au poids, mais bénéficient d'un abattement de 100 kg et ne sont donc taxés qu'à partir de 1 700 kg. Cet abattement atteint 200 kg (taxe à partir de 1 800 kg) pour les hybrides rechargeables affichant au moins 50 km d'autonomie électrique. 2. En tenant compte d'un usage aux 2/3 en mode électrique et 1/3 en thermique.

**Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid Sprint - 160 ch**  
44 000 € / 42 100 €\*  
**HYBRIDE SIMPLE**



Y. LEBEVRE

## Une balle dans le pied

Le Tonale hybride de 130 ch vient d'être retiré du catalogue, si bien qu'il faut se tourner vers la version de 160 ch, affichée à partir de 44 000 €. Hélas pour celle-ci, même en tenant compte d'un malus plus léger que celui du diesel, elle revient à 800 € de plus que le 130 ch, devenu le moins cher de la gamme. Et comme sa motorisation électrifiée, peu efficace, avoue une certaine gourmandise (0,8 l/100 km de plus en moyenne), cela obère toute chance de rentabiliser l'investissement. Le Tonale Hybrid

se rattrape-t-il au chapitre de l'agrément de conduite? Même pas: si les 160 ch autorisent des performances correctes, la boîte automatique, trop lente, le pénalise. Le système hybride manque de fluidité et les phases de roulage électrique sont trop brèves. Le diesel avoue également des performances quelconques (boîte lente, en plus d'un poids élevé) et sa mécanique donne un peu trop de la voix. Mais elle fait preuve de douceur et évite les à-coups. Au final, on tient là le Tonale le plus plaisant de la gamme!

**DIESEL**  
**Tonale 1.6 Diesel TCT Sprint - 130 ch**  
42 500 € / 41 300 €\*  
**LABO Auto Plus LABO**



N. SOLER

NOS MESURES	Hybride simple	Diesel
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 20 ch	-
Cylindrée	1 469 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	240 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	129 g/km/+ 280 €	141 g/km/+ 1 284 € <sup>(1)</sup>
<b>Transmission/boîte</b>	Aux roues AV/auto., 7 vit.	Aux roues AV/auto., 6 vit.
<b>Poids</b>	1 632 kg	1 665 kg
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	31s5	34s2
<b>Reprises 80 à 120 km/h en Drive</b>	6s	9s
<b>Consommation moyenne</b>	7,4 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,1/7,6/7,4 l/100 km	6,5/6,6/6,7 l/100 km
<b>Autonomie</b>	743 km	833 km
<b>Coffre</b>	430 dm <sup>3</sup>	430 dm <sup>3</sup>

### L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

<b>Agrément de conduite</b>	Moyen	Bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	+ 800 €	
<b>Coût au 1 000 km</b>	131 €	117 €
<b>Impossible à rentabiliser ■</b>		

**VERDICT**

Trop chère, trop gourmande et pas des plus plaisantes à conduire, la version hybride du Tonale n'a aucune chance face à une variante diesel pas hyper-inspirée, mais offrant des prestations correctes.

1. Malus au poids inclus.

**Audi A3 Sportback 35 TFSI Mild Hybrid S tronic Design**  
150 ch - 38 080 € / 38 205 €\*  
**HYBRIDE LÉGÈRE**



AUDI

## Prime à la sobriété pour le diesel

Pas de véritable hybride simple sur l'A3 Sportback (qui existe cependant en PHEV), mais une motorisation à hybridation légère 48 V, couplée à un dispositif neutralisant deux cylindres lorsque la mécanique est peu sollicitée. Tout cela se traduit par une consommation raisonnable, sans compromis sur l'agrément de conduite: le 1.5 fait preuve de douceur, et la boîte automatique S tronic, douce et réactive, est un gage de bonnes reprises. Et le diesel dans tout ça? Eh bien, il n'a pas grand-chose à envier au mild

hybrid en matière d'agrément: discret et servi par la même boîte S tronic, il rivalise sur le plan des performances, en dépit de son poids plus élevé. Surtout, il se montre fort sobre: 5,4 l/100 km en moyenne. Si bien que parcourir 1 000 km à son volant ne coûte que 93 €, contre 122 € à bord de l'A3 35 TFSI. Cette dernière s'affiche certes 2 655 € moins cher, mais l'écart de tarif sera compensé au bout de 89 000 km, soit à peu près six ans, à raison de 15 000 km par an. Les gros rouleurs préféreront donc le diesel.

**DIESEL**  
**A3 Sportback 35 TDI S tronic Design - 150 ch**  
40 600 € / 40 860 €\*  
**LABO Auto Plus LABO**



F. GROUT

NOS MESURES	Hybride légère	Diesel
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V	-
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	121 g/km/+ 125 €	128 g/km/+ 260 €
<b>Transmission/boîte</b>	Aux roues AV/auto., 7 vit.	Aux roues AV/auto., 7 vit.
<b>Poids</b>	1 424 kg	1 503 kg
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	30s3	30s4
<b>Reprises 80 à 120 km/h en Drive</b>	6s1	6s
<b>Consommation moyenne</b>	6,9 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,6/7,4 l/100 km	5,2/5,1/5,8 l/100 km <sup>(1)</sup>
<b>Autonomie</b>	724 km	925 km
<b>Coffre</b>	393 dm <sup>3</sup>	393 dm <sup>3</sup>

### L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

<b>Agrément de conduite</b>	Très bien	Très bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	- 2 655 €	
<b>Coût au 1 000 km</b>	122 €	93 €
<b>Rentable jusqu'à 89 000 km ■</b>		

**VERDICT**

Comparables sur le plan de l'agrément d'utilisation, c'est le seuil de rentabilité qui départage les deux versions. Or celui-ci est un peu trop bas sur l'hybride pour satisfaire ceux qui roulent beaucoup.

**BMW X1 xDrive25e - 245 ch**  
55 950 € / 53 900 €\*

**HYBRIDE RECHARGEABLE**



N. SOLER

## Un hybride à brancher souvent

Remises et malus inclus, le X1 hybride rechargeable revient 1 800 € plus cher que le diesel équivalent. Si ce dernier fait certes preuve d'une grande sobriété (5,6 l/100 km en moyenne), il affiche malgré tout un coût d'utilisation plus élevé: 96 € pour 1 000 km, contre 72 € pour l'hybride, dans le cadre d'une utilisation aux deux tiers en électrique au quotidien. Dans ces conditions, le X1 électrifié serait rentabilisé au bout de 73 000 km, soit à peu près cinq ans d'utilisation, à raison de

15 000 km par an. C'est un peu longuet, mais ce X1 xDrive25e a d'autres atouts, à commencer par sa puissance généreuse qui lui confère des performances supérieures à celles du X1 xDrive23d, malgré un poids plus élevé de 140 kg. On apprécie aussi sa belle autonomie électrique (68 km) et son appétit maîtrisé, notamment sur les longs trajets (6,3 l/100 km sur route et autoroute une fois la batterie vide). En revanche, il ne peut bénéficier d'une banquette coulissante, que la version diesel, elle, propose en option (410 €).

**DIESEL**

**X1 xDrive23d**  
211 ch  
54 600 € / 52 100 €\*



N. SOLER

**NOS MESURES**



	Hybride rechargeable	Diesel
<b>Moteur</b>	3 cylindres en ligne, turbo-essence, 12S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 110 ch	Alternateur 48 V
Cylindrée	1 499 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	477 Nm	400 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	16 g/km/+ 1 310 € <sup>(1)</sup>	127 g/km/+ 1 900 € <sup>(1)</sup>
<b>Transmission/boîte</b>	4x4/auto., 7 vitesses	4x4/auto., 7 vitesses
<b>Poids</b>	1 910 kg	1 770 kg
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	27s2	29s1
<b>Reprises 80 à 120 km/h en Drive</b>	4s2	4s9
<b>Consommation moyenne</b>	7,1 l/100 km <sup>(2)</sup>	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,3/7,8 l/100 km <sup>(2)</sup>	5,3/5,2/6,2 l/100 km
<b>Autonomie électrique/thermique</b>	68/661 km	-/803 km
<b>Coffre</b>	477 dm <sup>3</sup>	466/573 dm <sup>3</sup> <sup>(3)</sup>

**L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL**

<b>Agrément de conduite</b>	Très bien	Très bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	+ 1 800 €	
<b>Coût au 1 000 km électr./thermique</b>	45 €/126 €	-/96 €
	Rentable à 73 000 km	

**VERDICT**

Typique d'un hybride rechargeable: plus vous utiliserez le X1 xDrive25e en mode électrique, plus tôt vous le rentabiliserez (dès 46 000 km avec 85 % des trajets en électrique).

1. Malus au poids inclus. 2. Consommations batterie vide. 3. Banquette reculée/avancée.

**Dacia Duster 1.6 Hybrid Expression - 140 ch**  
26 800 € / 26 800 €\*

**HYBRIDE SIMPLE**



F. GROUT

## Mission impossible

Presque 3 000 € séparent le Duster hybride de la version TCe 130 comparable. Une paille! Pour ne rien arranger, il ne creuse même pas d'écart significatif côté consommation, et se montre plus gourmand qu'elle sur route et autoroute. Dès lors, avec des coûts d'utilisation très proches, il faudra 800 000 km pour rentabiliser la version électrifiée! Autant dire mission impossible. Par chance pour lui, le Duster Hybrid peut avancer d'autres arguments, tels que son agrément en ville avec l'exclusivité

d'une boîte automatique. Celle-ci (à crabots, sans embrayage) est lente, certes, mais c'est mieux que rien. Capable d'évoluer fréquemment en électrique et offrant un mode B pour accentuer le frein moteur, le Duster Hybrid se montre reposant dans les bouchons. A l'inverse, le TCe 130 impose une pédale d'embrayage haute, à la course trop longue. Mais sur route, il offre un meilleur agrément et des performances plus consistantes. Enfin, son coffre est plus grand. Choisir entre les deux sera donc avant tout une question d'usage.

**ESSENCE**

**Duster 1.2 TCe**  
Expression - 130 ch  
23 800 € / 23 970 €\*



F. GROUT

**NOS MESURES**



	Hybride simple	Essence
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, essence, 16S	3 cylindres, turbo-essence, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	-
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	148 Nm à 3 200 tr/mn <sup>(1)</sup>	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	112 g/km/0 €	123 g/km/+ 170 €
<b>Transmission/boîte</b>	Aux roues AV/auto.	Aux roues AV/manu., 6 vit.
<b>Poids</b>	1 418 kg	1 349 kg
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	32s6	31s6
<b>Reprises 80 à 120 km/h en 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup></b>	6s4 (en Drive)	7s4/10s5/15s4
<b>Consommation moyenne</b>	6,2 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,5/5,7 l/100 km	6,2/6,3/6,8 l/100 km
<b>Autonomie</b>	774 km	781 km
<b>Coffre</b>	475 dm <sup>3</sup>	565 dm <sup>3</sup>

**L'HYBRIDE FACE À L'ESSENCE**

<b>Agrément de conduite</b>	Bien	Bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	+ 2 830 €	
<b>Coût au 1 000 km</b>	110 €	-/114 €
	Rentable à 800 000 km	

**VERDICT**

Impossible de rentabiliser le Duster Hybrid, que l'on recommandera en priorité à ceux qui roulent le plus souvent en ville et dans les bouchons. Pour les autres, le TCe 130 fera parfaitement l'affaire.

1. + 205 et 50 Nm électriques.

**Mercedes GLA 250 e AMG Line - 211 ch**  
58450 € / 52700 €\*

**HYBRIDE RECHARGEABLE**



Y. LEFEBVRE

## Arguments sonnants et trébuchants

Sur le papier, le GLA hybride rechargeable est 950 € plus cher que le diesel. Sauf qu'entre une remise un peu plus généreuse et un malus presque nul (3630 € pour le 220 d), ce 250 e coûte au final 6000 € de moins ! Match plié d'entrée de jeu ? Pas si vite ! Si les deux versions se marquent à la culotte en matière de performances, le diesel se distingue par son agrément de conduite supérieur. Presque 100 kg plus lourd, le GLA 250 e se montre (encore) plus pataud que le 220 d 4Matic, et est pénalisé par une

pédale de frein distillant des sensations désagréables. En outre, il manque de sobriété lorsque sa batterie est vide. De son côté, le diesel s'avère frugal partout (notamment sur autoroute) et réussit à être plus doux et plus silencieux que l'hybride. Et contrairement à ce dernier, il profite d'une transmission intégrale, mais aussi d'une banquette coulissante et d'un coffre moins riquiqui. Côté finances, cependant, c'est bien la version hybride rechargeable qui tient la route, à condition d'accepter ses défauts à l'usage.

DIESEL

**GLA 220 d 4Matic AMG Line - 190 ch**  
57500 € / 58800 €\*



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

NOS MESURES



	Hybride rechargeable	Diesel
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr., 109 ch	-
Cylindrée	1332 cm <sup>3</sup>	1950 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	450 Nm	400 Nm à 1600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	25 g/km/+ 110 € <sup>(1)</sup>	151 g/km/+ 3630 € <sup>(1)</sup>
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto., 8 vit.	4x4/auto., 8 vitesses
Poids	1857 kg	1763 kg
Accélération 1000 m D. A.	29s2	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s1	5s1
Consommation moyenne	7,8 l/100 km <sup>(2)</sup>	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,5/7,7/8,2 l/100 km <sup>(2)</sup>	6,2/6/7,5 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	49/448 km	-/772 km
Coffre	370 dm <sup>3</sup>	393/503 dm <sup>3</sup> (3)

### L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL

<b>Agrément de conduite</b>	Bien	Très bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	- 6100 €	
<b>Coût au 1000 km électr./thermique</b>	61 €/138 €	-/113 €
<b>Rentable immédiatement</b> ■		

VERDICT

Imbattable sur le plan financier, le GLA hybride rechargeable reste en retrait du diesel dans (presque) tous les autres domaines : agrément, comportement, aspects pratiques...

1. Malus au poids inclus. 2. Consommation batterie vide. 3. Banquette reculée/avancée.

**Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 136 ch**  
34100 € / 30700 €\*

**HYBRIDE SIMPLE**



N. SOLER

## Le BlueHDi sur la pente descendante

En tenant compte de la remise moins importante accordée à l'hybride et du (petit) malus dont est affublée la version diesel, la Peugeot 308 BlueHDi EAT8 ne revient qu'à 600 € de plus. C'est peu, d'autant que le "mazout" réclame 0,4 l/100 km de moins, si bien qu'il permet d'économiser 10 € tous les 1000 km. Le faible surcoût à l'achat et le gain financier à l'usage, même modeste, font que le diesel sera rentable dès 62000 km, soit à peine plus de quatre ans d'utilisation à raison de 15000 km/an. L'écart se

creuse pour ceux qui roulent surtout sur autoroute, où la 308 BlueHDi consomme 1 l/100 km de moins. L'hybride conserve des arguments pour ceux qui gardent leur auto moins de quatre ans. Même si la mécanique se fait remarquer par sa transmission e-DCS6 un peu bruyante, elle se révèle suffisamment vive et douce au quotidien. Les autres apprécieront le diesel, volontaire et bien épaulé par une boîte auto. EAT8 fluide et assez réactive. Tout juste pourra-t-on lui reprocher sa sonorité un peu trop présente.

DIESEL

**308 1.5 BlueHDi EAT8 Allure - 130 ch**  
36570 € / 31300 €\*



A. SAUNIER

NOS MESURES



	Hybride simple	Diesel
<b>Moteur</b>	3 cylindres en ligne, turbo-essence, 12S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr., 28 ch	-
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup>	1499 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn	300 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	106 g/km/0 €	128 g/km/+ 260 €
Transmission/boîte	Aux roues AV, auto., 6 vit.	Aux roues AV, auto., 8 vit.
Poids	1463 kg	1431 kg
Accélération 1000 m D. A.	31s2	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	8s1
Consommation moyenne	6 l/100 km	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,2/6 l/100 km	5,5/5,2/6 l/100 km
Autonomie	866 km	928 km
Coffre	397 dm <sup>3</sup>	397 dm <sup>3</sup>

### L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

<b>Agrément de conduite</b>	Bien	Bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	- 600 €	
<b>Coût au 1000 km</b>	106 €	96 €
<b>Rentable jusqu'à 62000 km</b> ■		

VERDICT

Un peu plus frugal que le récent moteur hybride de la 308, le bon vieux diesel est à peine plus cher à l'achat, ce qui le rend financièrement attractif en un peu plus de quatre ans d'utilisation.

**Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid Evolution - 145 ch**  
24200 € / 23500 €\*

**HYBRIDE SIMPLE**



## Chacun sa route, chacun son chemin

L'an dernier, plus des deux tiers des acheteurs de Clio ont opté pour l'E-Tech full hybrid, contre seulement 7% pour le diesel! La version électrifiée coûte pourtant 2700 € plus cher et – à part en ville – se montre plus gourmande. Le supplément tarifaire exigé ne pourra donc jamais être amorti. Faut-il l'enterrer pour autant? Minute! La Clio E-Tech est équipée d'une boîte automatique qui, si imparfaite qu'elle soit (lenteur, bruyants sauts de régime du moteur thermique), offre une quie-

tude appréciable si le trafic est dense, d'autant que les phases de roulage en mode électrique sont nombreuses. Avec ses 145 ch, elle est également un peu plus vive que la version diesel. Mais celle-ci ne démérite pas: sa boîte à 6 rapports bien étagée permet d'exploiter au mieux une mécanique par ailleurs douce et bien insonorisée. L'idéal pour les longs trajets (auto)routiers. Accessoirement, elle n'embarque pas d'encombrantes batteries sous le plancher de son coffre, qui offre de ce fait un volume de chargement supérieur.

N. SOLER

**DIESEL**

**Clio 1.5 dCi**  
Evolution - 100 ch  
22900 € / 20800 €\*



N. SOLER

**NOS MESURES**



	Hybride simple	Diesel
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 8S
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	–
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>	1461 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	148 Nm à 3200 tr/mn <sup>(1)</sup>	260 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	96 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto.	Aux roues AV/manuelle, 6 vit.
Poids	1310 kg	1220 kg
Accélération 1000 m D. A.	31s4	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	6s2 (en Drive)	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5,3 l/100 km	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/5,6/4,9 l/100 km	4,9/5/5 l/km
Autonomie	735 km	780 km
Coffre	293 dm <sup>3</sup>	340 dm <sup>3</sup>

**L'HYBRIDE FACE AU DIESEL**

<b>Agrément de conduite</b>	Bien	Très bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	+ 2700 €	
<b>Coût au 1000 km</b>	94 €	86 €
	Impossible à rentabiliser ■	

**VERDICT**

Si vous roulez beaucoup en ville et dans les embouteillages, vous apprécierez la douceur de la Clio hybride. Dans le cas contraire, la version diesel vous fera économiser de précieux euros à l'usage.

1. + 205 et 50 Nm électriques.

**Renault Arkana 1.6 E-Tech full hybrid Evolution - 145 ch**  
34200 € / 27400 €\*

**HYBRIDE SIMPLE**



A. SAUNIER

## La grande braderie de l'E-Tech

L'Arkana laisse le choix entre une version mild hybrid avec un simple alterno-démarrreur et une full hybrid. Sur le papier, cette dernière revient 1600 € plus cher, mais Renault lui concède une remise maousse (- 20%! ). L'Arkana mild hybrid doit, lui, se contenter de six petits pourcents, et écope en prime de 310 € de malus. Si bien qu'il revient au final 3600 € plus cher. Et comme la version full hybrid se révèle plus sobre en toutes circonstances (elle réclame 0,9 l/100 km de moins en moyenne et jusqu'à

1,8 l/100 km en ville), le volet financier apparaît définitivement perdu pour l'Arkana mild. Peut-il sauver son match par la grâce de son agrément d'utilisation? La marche est haute: il prend certes assez nettement l'ascendant au chapitre des performances, et sa boîte EDC à double embrayage et 7 rapports se montre incomparablement plus plaisante et réactive que celle, sans embrayage et à 4 vitesses (+ 2 pour l'électrique), de l'hybride. Cela méritait-il pour autant de déboursier un supplément tarifaire de 13%? Clairement, non.

**ESSENCE**

**Arkana 1.3**  
mild hybrid EDC  
Evolution - 140 ch  
32600 € / 31000 €\*



N. SOLER

**NOS MESURES**



	Hybride simple	Essence
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbo-essence
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	Alterno-démarrreur
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>	1332 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	148 Nm à 3200 tr/mn <sup>(1)</sup>	260 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	105 g/km/0 €	130 g/km/+ 310 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto.	Aux roues AV/auto., 7 vit.
Poids	1476 kg	1397 kg
Accélération 1000 m D. A.	33s4	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	6s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/6,5/6 l/100 km	6,9/6,8/7,8 l/100 km
Autonomie	793 km	694 km
Coffre	484 dm <sup>3</sup>	553 dm <sup>3</sup>

**L'HYBRIDE FACE À L'ESSENCE**

<b>Agrément de conduite</b>	Moyen	Bien
<b>Différence de prix à l'achat</b>	- 3600 €	
<b>Coût au 1000 km</b>	112 €	128 €
	Rentable immédiatement ■	

**VERDICT**

Oui, l'Arkana mild hybrid dispense un meilleur agrément et des performances plus élevées. Mais face à une version E-Tech full hybrid bradée, il n'a tout simplement aucune chance.

1. + 205 et 50 Nm électriques.

**Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV Selection (5 pl.) - 204 ch**  
51 820 € / 46 000 €\*

**HYBRIDE RECHARGEABLE**



### Offre à durée limitée

Lancé en essence et en diesel, le nouveau Kodiaq se décline désormais en hybride rechargeable de 204 ch. Grâce à un malus plus léger et à des remises plus généreuses, il revient à 2000 € de moins que le 2.0 TDI 150, tout en se montrant bien plus performant grâce à ses 54 ch supplémentaires. Cela étant, le diesel fait preuve d'une remarquable sobriété: 6,1 l/100 km en moyenne, soit 105 € pour 1000 km. Si bien qu'avec une utilisation au quotidien aux deux tiers en mode électrique

et à un tiers en thermique, le Kodiaq hybride finira par revenir plus cher que le diesel dès 85 000 km, soit un peu moins de 6 ans, à raison de 15 000 km/an. On veillera donc à utiliser au maximum l'autonomie électrique disponible, laquelle est heureusement généreuse (89 km). Côté agrément, difficile de départager les deux: le diesel profite de son couple élevé et de sa bonne insonorisation, tandis que le doux hybride jouit d'une boîte réactive. Mais seul le diesel propose une configuration 7 places (+ 1 110 €).

**DIESEL**

**Kodiaq 2.0 TDI DSG7 Selection (5 pl.) - 150 ch**  
50 120 € / 48 000 €\*



**NOS MESURES**



	Hybride rechargeable	Diesel
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr., 115 ch	-
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	350 Nm	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	9 g/km/+ 1 430 € <sup>(1)</sup>	138 g/km/+ 2 428 € <sup>(1)</sup>
<b>Transmission/boîte</b>	Aux roues AV/auto., 6 vit.	Aux roues AV/auto., 7 vit.
<b>Poids</b>	1 914 kg	1 815 kg
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	30s	32s1
<b>Reprises 80 à 120 km/h en Drive</b>	5s	7s2
<b>Consommation moyenne</b>	7,4 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/7,5/8,1 l/100 km	6,1/5,8/6,5 l/100 km
<b>Autonomie électrique/thermique</b>	89/608 km	-/901 km
<b>Coffre<sup>(2)</sup></b>	690/865 dm <sup>3</sup>	660/835 dm <sup>3(3)</sup>

### L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL

<b>Agrément de conduite</b>	Très bon	Bon
<b>Différence de prix à l'achat</b>	- 2000 €	
<b>Coût au 1 000 km électr./thermique</b>	47 €/131 €	-/105 €
<b>Rentable jusqu'à 85 000 km</b>		

**VERDICT**

Les gros rouleurs resteront fidèles au diesel, au coût d'utilisation imbattable à fort kilométrage. Les autres opteront pour l'hybride, à condition de ne pas avoir besoin des 7 places.

1. Malus au poids inclus. 2. Banquette reculée/avancée. 3. Mesure version 7 pl.

**Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid VW Edition - 116 ch**  
35 570 € / 31 800 €\*

**HYBRIDE LÉGÈRE**



### Le TDI n'a pas dit son dernier mot

D'après l'appellation "eTSI Hybrid" se cache un simple altesno-démarrage qui aide le bloc 1.5 à l'accélération et autorise un mode roue libre. En plus de pouvoir désactiver la moitié des cylindres, cela permet au moteur de se contenter de 6,3 l/100 km de sans-plomb en moyenne. Oui, mais le 2.0 TDI 116 fait mieux: 5 l/100 km de gazole seulement! Et il ne réclame que 1000 € de supplément, si bien qu'il sera rentabilisé en 41 000 km à peine. S'il n'affole pas les chronomètres

(mais le 1.5 eTSI Hybrid non plus), le 2.0 TDI se montre plutôt discret et bénéficie d'une commande de boîte agréable. Mais impossible de l'obtenir avec une boîte auto., tandis que le eTSI est fourni d'office avec une transmission DSG7 bien plaisante en ville et dans les embouteillages, même si elle n'épargne pas quelques à-coups lors des rétrogradages. Bref, à moins de passer sa vie dans les bouchons (ou de craindre le couperet des ZFE sur les diesels, classés Crit'Air 2), le TDI reste le choix le plus rationnel.

**DIESEL**

**Golf 2.0 TDI BVM6 VW Edition - 116 ch**  
36 900 € / 32 800 €\*



**NOS MESURES**



	Hybride légère	Diesel
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Altesno-démarrage 48 V	-
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn	300 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	121 g/km/+ 125 €	117 g/km/0 €
<b>Transmission/boîte</b>	Aux roues AV/auto., 7 vit.	Aux roues AV/manu., 6 vit.
<b>Poids</b>	1 333 kg	1 375 kg
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	32s2	32s8
<b>Reprises 80 à 120 km/h en 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup></b>	7s3 (en Drive)	8s8/11s3/15s
<b>Consommation moyenne</b>	6,3 l/100 km	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/5,6/7,3 l/100 km	4,9/5/5,1 l/100 km
<b>Autonomie</b>	793 km	1 000 km
<b>Coffre</b>	431 dm <sup>3</sup>	431 dm <sup>3</sup>

### L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

<b>Agrément de conduite</b>	Bon	Bon
<b>Différence de prix à l'achat</b>	- 1000 €	
<b>Coût au 1 000 km</b>	112 €	86 €
<b>Rentable jusqu'à 41 000 km</b>		

**VERDICT**

En l'absence d'une hybridation plus évoluée, et du fait d'un tarif finalement plutôt élevé, la Golf eTSI Hybrid manque d'arguments financiers face à la version TDI.

# J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE



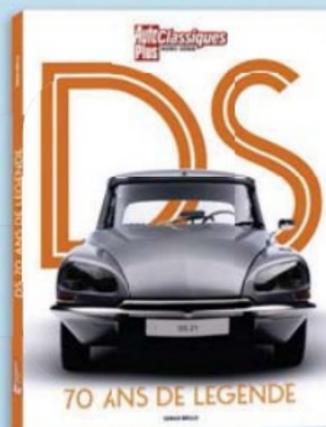
**+ DES ENTRÉES GRATUITES À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

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

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

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

**2€  
,67  
SEULEMENT\*  
par mois**



**EN +  
EN CADEAU**  
un hors-série DS,  
70 ans de légende  
(176 pages, valeur 15.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR [CLUB.AUTOPLUS.FR](http://CLUB.AUTOPLUS.FR)\*\*



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

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

### Je souscris au Club Auto Plus\*

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

### Je choisis mon mode de règlement

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

Vous souhaitez régler par carte bancaire ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur [www.kiosquemag.com](http://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 #D1674647

Dater et signer obligatoirement

À : .....

Date :  /  /

Signature :

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





HYBRIDE RECHARGEABLE

## MG EHS

Luxury - 272 ch

39990 € / 40550 €\*  


## PREMIER ESSAI DU NOUVEAU SUV COMPACT DE MG

# Le rechargeable à prix d'ami

MG présente la deuxième génération de son EHS, entièrement revu. Doté d'une autonomie électrique beaucoup plus substantielle, ce SUV hybride rechargeable modère toujours ses tarifs.

Parmi les nombreux constructeurs chinois qui tentent leur chance sur le marché français, MG fait déjà figure de vieux routier ! Alors qu'il est présent depuis à peine trois ans dans notre pays, il commence déjà à renouveler sa gamme. Après le remplacement du ZS vient celui de l'EHS, son unique offre hybride rechargeable. Ce SUV

compact gagne quelques centimètres et s'offre une nouvelle ligne, à l'aspect toujours générique mais sans faute de goût. Cependant, c'est sous le capot que la révolution est de mise. Son 1.5 suralimenté inédit est couplé à une transmission robotisée, qui intervient au-delà de 70 km/h. Le plus notable est l'augmentation de la capacité de sa batterie, qui passe de 16,6 à

21,4 kWh, avec une autonomie électrique annoncée progressant de 52 km à 103 km.

Plus haut de gamme que les MG3 et MG4, l'EHS affiche une finition intérieure en rapport : les matériaux flattent l'œil et les assemblages ne suscitent aucune critique. Cela dit, tout n'est pas encore parfait chez MG, qui reste mauvais élève en ergonomie. Les menus de l'écran central, mal traduits, ou les commandes tactiles, mal placées, compliquent la tâche du conducteur – d'autant que les boutons physiques se font plus rares que jamais.

### Une vraie rallonge électrique

Heureusement, l'EHS a d'autres qualités à faire valoir, à commencer par une habitabilité arrière à la hauteur du gabarit de ce SUV (plus long de 13 cm qu'un Peugeot 3008). Celle-ci se paie cependant par un volume de coffre assez moyen et peu modulable. Par ailleurs, même s'il arrive au moteur thermique de

s'éveiller à l'accélération lorsque le mode électrique est activé, il est possible de rouler aux seuls électrons pendant plus de 80 km – voire 90 km en ville, selon nos mesures. Cette autonomie, parmi les meilleures de la catégorie, se double d'une remarquable fluidité de la motorisation, qui ne produit pas d'à-coups quand le quatre cylindres prend le relais. Il faut même prêter l'oreille ou regarder le diagramme d'énergie pour le déceler, car l'insonorisation apparaît remarquablement soignée. En revanche, le chiffre annoncé de "272 ch combinés" est à prendre avec des pincettes. L'EHS peut certes faire preuve d'une nervosité appréciable, mais il réagit souvent avec retard et ne peut en aucun cas être considéré comme sportif... d'autant que son châssis avoue un tempérament particulièrement placide.

Assez pataud et pâtissant de suspensions trop souples au-delà de 50 km/h, l'EHS doit se mener de

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** à peine lancé, l'EHS ne peut encore bénéficier d'une remise, et il pâtit d'un malus au poids de 560 €<sup>(1)</sup>.

**L'entretien :** préconisé tous les ans ou tous les 24 000 km.

**L'équipement :** sans surprise, il apparaît généreux en finition Luxury et ne compte aucune option, hormis la peinture métallisée. Quelques lacunes sont à signaler cependant, comme l'absence de toit panoramique et un chargeur embarqué un peu faible (7 kW maxi).

1. Malus au poids désormais applicable aux hybrides rechargeables dès 1 600 kg, après soustraction d'une franchise de 200 kg si l'autonomie électrique en ville atteint 50 km.

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



Avec 4,67 m, le nouvel EHS est l'un des plus longs SUV compacts du moment. L'absence d'à-coups lors des transitions entre énergies participe à l'agrément.



Grâce à ses dimensions plus que généreuses, le MG EHS propose une habitabilité remarquable aux occupants des places arrière, tant en largeur aux coudes qu'en place aux jambes.

Nombre de places : 5



Volume : 430 dm<sup>3</sup>

En revanche, le coffre de l'EHS se révèle moins modulable et plus petit que ceux de ses concurrents.



L'EHS accepte une charge jusqu'à 7 kW. Pour recharger totalement sa batterie, il faut compter 2 h 30.

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (9) • Alerte de trafic en marche arrière • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts et d'attention du conducteur, etc.

**Agrement :** • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Banquette rabattable 60/40 • Bluetooth • Clim' auto. bizona • Caméra 360° • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Ecran tactile 12,3"/31,2 cm + GPS + Mirror Screen • Hayon motorisé • Instrumentation numérique 12,3"/31,2 cm • Jantes alliage 17" • Rétroviseurs rabattables électriques • Sellerie similicuir • Sièges avant électriques • Système audio 8 HP, etc.

**En option Agrément :** • Peinture métallisée (650 €).



PHOTOS : F. GROUT

Peu démonstratif en performances malgré une puissance maximale généreuse (272 ch), l'EHS ne démontre pas non plus un grand dynamisme de comportement, avec un châssis très placide.

préférence en bon père de famille, ce qui permet, en outre, de mieux apprécier sa sobriété en mode hybride : 7,2 l/100 km en moyenne, et moins de

7 l/100 km sur route et en ville. A souligner également, son réservoir de 55 litres qui permet de profiter d'une autonomie appréciable : plus de 760 km, auxquels

s'ajoutent les plus de 80 km en mode électrique. Evidemment, c'est sur le plan des finances que l'EHS marque le plus de points. Il débute à 38 300 €\* en version

de base Comfort, et réclame 2 250 €\* de plus en Luxury. Le Peugeot 3008 Hybrid 195 GT, lui, est facturé 7 250 €\* de plus...

**SUITE PAGE 34**

## NOS MESURES



Vitesse maxi	190 km/h <sup>(1)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/8,2/6,9 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	83 km
Route/Autoroute/Ville	88/64/96 km
Poids	1 876 kg
Diamètre de braquage	11,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

## LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	272 ch
Puissance fiscale	7 CV
CO <sub>2</sub> /Malus	14 g/km/+ 560 € <sup>(2)</sup>
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	143 ch à 5 000 tr/m
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn
Moteurs électriques	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	184 ch
Couple maxi	340 Nm
Batterie	21,4 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 2 vitesses
Pneus	225/55 R19
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,66
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

1. Donnée constructeur. 2. Malus au poids.

## À LA LOUPE

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

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le MG EHS Luxury (40 550 €\* , 272 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables de plus de 190 ch, qui compte notamment :  
**BYD Seal U DM-i Design** (48 000 €\* , 218 ch),  
**Ford Kuga PHEV ST-Line** (43 400 €\* , 243 ch),  
**Kia Sportage Hybride Rech. GT-line** (49 900 €\* , 210 ch),  
**Peugeot 3008 Plug-in Hybrid GT** (47 800 €\* , 195 ch),  
**VW Tiguan eHybrid VW Edition** (48 300 €\* , 204 ch), etc.

Temps de recharge	
Equipements de sécurité	
Agrement/performances	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/ finition	
Consommation	
Prix	



## POSTE DE CONDUITE



Contrairement à d'autres modèles de la gamme MG, l'EHS propose bien le volant réglable en profondeur et une amplitude d'ajustages appréciable.

En revanche, il ne marque aucun progrès en matière d'ergonomie ou de simplicité des commandes...

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

## AIDES À LA CONDUITE



Le MG EHS, comme tous les modèles de la marque, apporte le maximum en matière d'équipements de sécurité et d'aides à la conduite. Tout y est, y compris l'alerte de trafic

transversal arrière et la conduite semi-autonome. Au quotidien, cependant, ces assistances s'avèrent assez intrusives, en particulier l'avertisseur de sur vitesse. Dommage que le menu de configurations se révèle aussi mal hiérarchisé : il faut tout faire défiler pour désactiver les fonctions les plus intrusives à chaque redémarrage.

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

## ÉCRAN TACTILE



L'écran central est de taille généreuse (12,3"/31,2 cm), mais il faut parfois insister pour que notre saisie soit prise en compte. Agaçant, d'autant que l'organisation des menus apparaît confuse et la traduction de leurs intitulés peu soignée.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
GPS	Série

BIEN VU



La recharge par induction des smartphones se montre efficace ici : un bon point, car ce n'est pas toujours le cas.

RATÉ



Les antibrouillards s'activent non pas via le commodo d'éclairage, mais en haut à gauche de l'écran central, un emplacement sans logique.



FINITION



Le niveau d'équipements et d'accessoires de l'EHS s'avère très supérieur à celui des MG3 et MG4 : haut de planche de bord revêtu d'un matériau souple et rembourré, plastiques de qualité et dessin du mobilier sans faute de goût.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Il faut malheureusement passer par l'écran central pour régler la clim' bizona (de série en Luxury), mais les raccourcis sont toujours accessibles.

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

SYSTÈME AUDIO

L'EHS propose une qualité de son assez moyenne, même en Luxury. Et pourquoi le menu de la radio est-il séparé de ceux des autres médias ?

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	■ Indisponible
Bluetooth/USB	■ Série/Série (x4)

RANGEMENTS



L'imposant levier de vitesses empiète sur les rangements de la console centrale, tout juste dans la moyenne. L'emplacement pour loger le téléphone apparaît cependant suffisant, et comporte un chargeur par induction.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	■
Aumonières/vide-poches arrière	■

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Son prix attractif n'est pas le seul atout de l'EHS, qui fait aussi valoir son autonomie électrique confortable, son habitabilité et sa finition valorisante. En améliorant son châssis et son ergonomie, il pourrait figurer au sommet.

- LES PLUS**
- Autonomie électrique
- Insonorisation mécanique
- Rapport prix/équipement

- LES MOINS**
- Comportement routier lourd
- Ergonomie des commandes
- Pas de toit panoramique

PHOTOS: F. GROUT



ÉLECTRIQUE

## Cupra Tavascan

77 kWh V - 286 ch

46990 € / 39990 €\*  


LE CUPRA TAVASCAN AFFRONTÉ LE PEUGEOT E-3008

# Duel de gravures de mo

Le nouveau Cupra Tavascan entend séduire les familles à la recherche d'un SUV électrique sortant de l'ordinaire. Mais il va trouver sur son chemin le Peugeot E-3008, un autre "SUV coupé" qui ne manque pas d'allure. Que le meilleur gagne !

Les Skoda Enyaq Coupé et Volkswagen ID.5 ont un nouveau cousin : le Cupra Tavascan. Mais bien qu'il partage plate-forme, moteurs et batteries avec ces derniers, il s'en distingue par deux aspects. Premièrement, il mesure 2 cm de moins sous toise, affiche une garde au sol réduite et un profil plus clairement sportif. Deuxièmement, et c'est le fait le plus marquant : malgré son patro-

nyme évoquant une station de sports d'hiver des Pyrénées espagnoles, le Tavascan vient de Chine ! Avec, pour conséquence directe, d'être privé de bonus écologique, au contraire de son rival hexagonal, le Peugeot E-3008, qui sort des chaînes de l'usine Stellantis de Sochaux. Mais pour compenser, le Cupra profite actuellement d'un gros rabais de... 7000 € ! Il est ainsi facturé 2000 € de moins que le

français. A condition d'éviter certaines options : logistique "du bout du monde" oblige, le choix est restreint à de coûteux packs, qui peuvent monter jusqu'à 10 390 € ! Fort heureusement, à part la pompe à chaleur et les sièges avant chauffants (1 500 € l'ensemble), l'essentiel figure au menu.

### Baroque contre futuriste chic

De son côté, le Peugeot ne manque pas de grand-chose non plus... à part la conduite semi-autonome, facturée 1 300 € dans un pack. Mais il offre de série les phares adaptatifs matriciels, que le Cupra ne propose que dans un pack hors de prix. Côté équipement, un partout,

balle au centre. Côté présentation et finition, le SUV sino-espagnol fait dans le baroque, avec sa console centrale flottante et ses décorations couleur cuivre. Original, mais pas très pratique (rangements difficiles d'accès). Et si les assemblages sont soignés, les plastiques durs et clinquants paraissent peu dignes du tarif. En comparaison, le Peugeot donne presque l'impression d'appartenir à un segment supérieur, avec ses matériaux cossus et une planche de bord au dessin spectaculaire. Il doit cependant composer avec un écran tactile qui manque de réactivité, alors même qu'il faut obligatoirement passer par lui pour les moindres réglages. Le Cupra recourt lui

ÉLECTRIQUE

## Peugeot E-3008

73 kWh GT - 210 ch

46 990 € / 41 990 €\*



PHOTOS: N. SOLER

# de

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix:** le Tavascan étant produit en Chine, il n'a pas droit au bonus, mais Cupra accorde actuellement... 7 000 € de remise! De son côté, l'E-3008 bénéficie de 2 000 € de ristourne ainsi que du bonus.

**L'entretien:** il devra être effectué tous les 2 ans ou tous les 25 000 km (E-3008) ou 30 000 km (Tavascan).

**L'équipement:** les deux rivaux comportent une dotation sans grosse lacune. Le Tavascan offre la conduite semi-autonome, en option sur l'E-3008, mais ce dernier dispose en contrepartie de phares adaptatifs matriciels et de sièges chauffants.



**Un peu moins lourd que son rival, le Tavascan se montre plus agile et dispose d'une direction plus précise (mais pas plus informative). Confort ferme, mais très correct.**

aussi largement au tactile, mais son grand écran fait heureusement preuve d'une belle rapidité et ses menus sont un peu plus simples. Tirant parti de dimensions extérieures plus généreuses (+ 10 cm en longueur), le Tavas-



**Où est donc passée la "patte" Peugeot? L'E-3008 souffre d'une direction sans feeling et d'un comportement peu inspiré. En revanche, côté confort, il ne craint personne.**

can comporte, en outre, plus d'espace à l'arrière que son rival, ainsi qu'une banquette plus confortable (assises plus hautes, dossier plus incliné). Et si l'on note la curieuse absence d'accoudoir central, on apprécie la

clim' trizone de série. Les places arrière de l'E-3008 n'ont que leurs rangements plus spacieux à opposer. Enfin, le Tavascan dispose d'un coffre plus volumineux, mais moins pratique à l'usage que celui du Peugeot, >>>



### Cupra Tavascan

La planche de bord du Tavascan interpelle, avec son étrange "épine dorsale". Un parti pris esthétique audacieux, mais qui dessert les aspects pratiques : les rangements sont petits et difficiles d'accès. Et si les assemblages inspirent confiance, les plastiques, durs et clinquants, n'offrent pas le standing attendu à ce niveau de prix. L'écran tactile XXL (15" !) tranche avec la (trop) petite instrumentation. Interfaces claires, mais boutons sensitifs du volant capricieux.



### Peugeot E-3008

L'E-3008 en met plein la vue avec sa finition cossue, sa large dalle numérique et les effets de lumière qui magnifient sa planche de bord. En bonus, les rangements pullulent. Cela étant dit, la console centrale apparaît assez envahissante. Et si les interfaces restent assez simples à utiliser, l'écran manque de réactivité. Problème : c'est un passage obligé pour régler la climatisation ou les aides à la conduite.

» qui jouit d'une large ouverture et d'un plancher mobile de série (celui du Cupra est caché dans un pack à 7205 €!). Nos deux rivaux embarquent des batteries d'une taille généreuse (77 kWh pour le Tavascan, 73 pour l'E-3008), mais les similitudes s'arrêtent là. Sur le premier, l'accumulateur alimente un moteur de 286 ch implanté sur l'essieu arrière, tandis que

le deuxième se contente d'une machine électrique de 210 ch, installée à l'avant. Forcément, le Tavascan creuse l'écart sur le plan des performances, d'autant qu'il pèse 75 kg de moins : son avantage se monte à 3s5 sur le kilomètre départ arrêté selon nos mesures. Sa batterie plus grosse lui permet aussi de prendre un léger avantage en matière d'autonomie (440 km en moyenne

contre 400 km pour le 3008). En revanche, sa charge rapide plafonne à 120 kW, contre 160 kW pour le Peugeot.

#### Un E-3008 sédaté

Sur la route, l'E-3008 impressionne par son confort, son silence et sa grande douceur de conduite. Pour autant, la quiétude est quelque peu entachée par une direction dépourvue

de feeling et qui manque de précision. En outre, au-delà de performances sans éclat, on ne peut qu'être déçu par un comportement routier sédaté, où l'agilité fait défaut. Le Peugeot rassure, mais ne suscite guère de sensations. Un comble pour une marque qui a bâti une bonne partie de son image sur les qualités dynamiques de ses modèles ! Du coup, l'E-3008 reçoit une



1. Nombre de places : 5

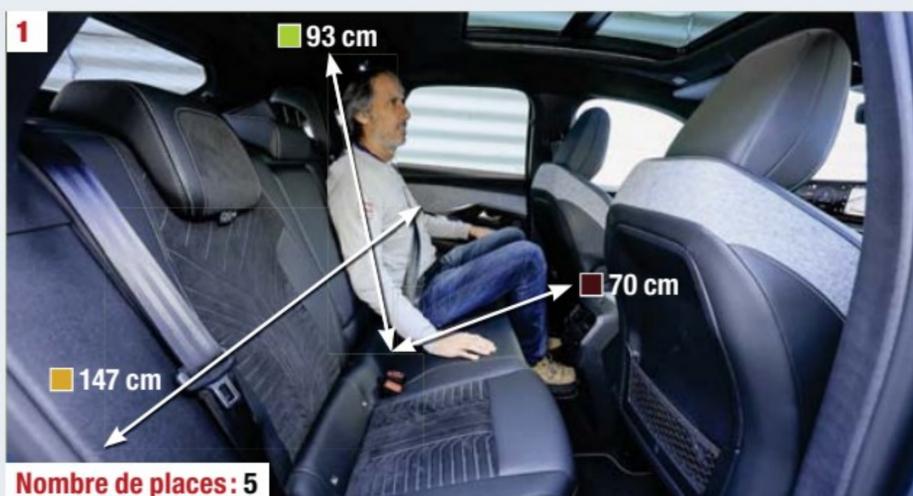


2. Volume : 565 dm<sup>3</sup>



3.

1. Installés sur une banquette bien dessinée et plutôt moelleuse, les occupants à l'arrière peuvent étendre les jambes. 2. Coffre spacieux, mais Cupra ose facturer le plancher mobile en supplément ! 3. Le Tavascan offre de série une clim' à réglage séparé aux places arrière.



1. Nombre de places : 5



2. Volume : 520 dm<sup>3</sup>



3.

1. Le dossier est trop vertical et les assises ne soutiennent pas assez les cuisses. 2. Moins vaste que celui du Tavascan, le coffre s'avère plus pratique : large ouverture, plancher mobile. 3. Le toit ouvrant coûte 1 250 €. Mieux que le Tavascan avec un toit vitré dans un pack facturé 10 390 € !

petite leçon de la part du Tavascan. Dès les premiers hectomètres, la direction bien calibrée et les suspensions fermes mais sans excès promettent du plaisir. Une promesse globalement tenue : le Cupra se montre plus agile que son concurrent et plus plaisant sur à peu près tous les tableaux. Il n'y a vraiment que lorsque les conditions d'adhérence se dégradent que l'on

aimerait davantage d'informations filtrant à travers le volant. Autre bémol, le Tavascan impose une pédale de frein spongieuse et à la course inconstante, qui n'offre pas un bon feeling, notamment lorsque l'on doit effectuer un ralentissement soudain. Il laisse aussi filtrer davantage de bruits d'air sur voies rapides. Enfin, ses 5 modes de conduite sont un peu confus.



NOS MESURES	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Vitesse maxi	183 km/h	171 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s4	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8	5s6
Autonomie électrique moyenne	440 km	400 km
Route/Autoroute/Ville	495/365/465 km	460/330/420 km
Temps de charge Wallbox <sup>(1)</sup> /Secteur	11 h 30/58 h	11 h 30/50 h
Sur borne rapide DC	28 mn <sup>(2)</sup> (à 120 kW maxi)	30 mn <sup>(3)</sup> (à 160 kW maxi)
Poids	2 117 kg	2 192 kg
Diamètre de braquage	11 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m

1. 7,4 kW. 2. De 5 à 80 %, donnée constructeur. 3. De 20 à 80 %, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	82/77 kWh	NC/73 kWh
Puissance fiscale	6 CV	7 CV
Puissance maxi	286 ch	210 ch
Couple maxi	545 Nm	345 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €	0 g/km/- 3 000 €
Transmission	Aux roues AR	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	235/55 R19/255/50 R19	235/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,86 x 1,60	4,55 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie <sup>(1)</sup>	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Batteries garanties 8 ans ou 160 000 km.

#### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

- Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6)<sup>(1)</sup> • Fixations Isofix (2) • Lecture panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Rétro int. jour/nuit auto.
- Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR • Banquette fractionnable • Bluetooth • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona<sup>(2)</sup> • GPS • Hayon électrique • Instrumentation numérique • Jantes alu 19" • Mirror Screen sans fil • Palettes au volant • Rétros rabattables électriquement, etc.

EN OPTION	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Conduite semi-autonome	Série	1 300 € <sup>(3)</sup>
Phares matriciels	10 390 € <sup>(4)</sup>	Série
Pompe à chaleur	1 500 € <sup>(5)</sup>	800 €
Sièges AV chauffants	1 500 € <sup>(5)</sup>	Série

1. + central sur Tavascan. 2. Trizone sur Tavascan. 3. Pack incluant : 4 caméras, détection trafic AR, alarme et recharge smartphone par induction. 4. Pack incluant : système audio Sennheiser, jantes 20", plancher coffre mobile, sièges AV chauffants et électriques, caméra 360°. 5. Options groupées avec le pare-brise chauffant.

LES NOTES DU	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Comportement routier	16	13
Equipements de sécurité	14	12
Agrément/performances	15	13
Confort/insonorisation	15	18
Equipements de confort/garantie	16	16
Habitabilité/coffre	14	7
Aspects pratiques	12	13
Présentation/ finition	13	17
Autonomie	13	11
Prix	11	9
	<b>1<sup>er</sup> 139/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 129/200</b>



## Le verdict

### Victoire : Cupra Tavascan

Confortable et bien présenté, l'E-3008 trébuche là où l'on attendait une Peugeot à meilleure enseigne : le plaisir de conduite. Largué côté performances, embarrassé par son poids, il suscite peu d'émotions. Il perd aussi de précieux points en habitabilité. Plus dynamique, plus accueillant et moins cher, le Tavascan l'emporte assez largement.

PHOTOS : N. SOLER



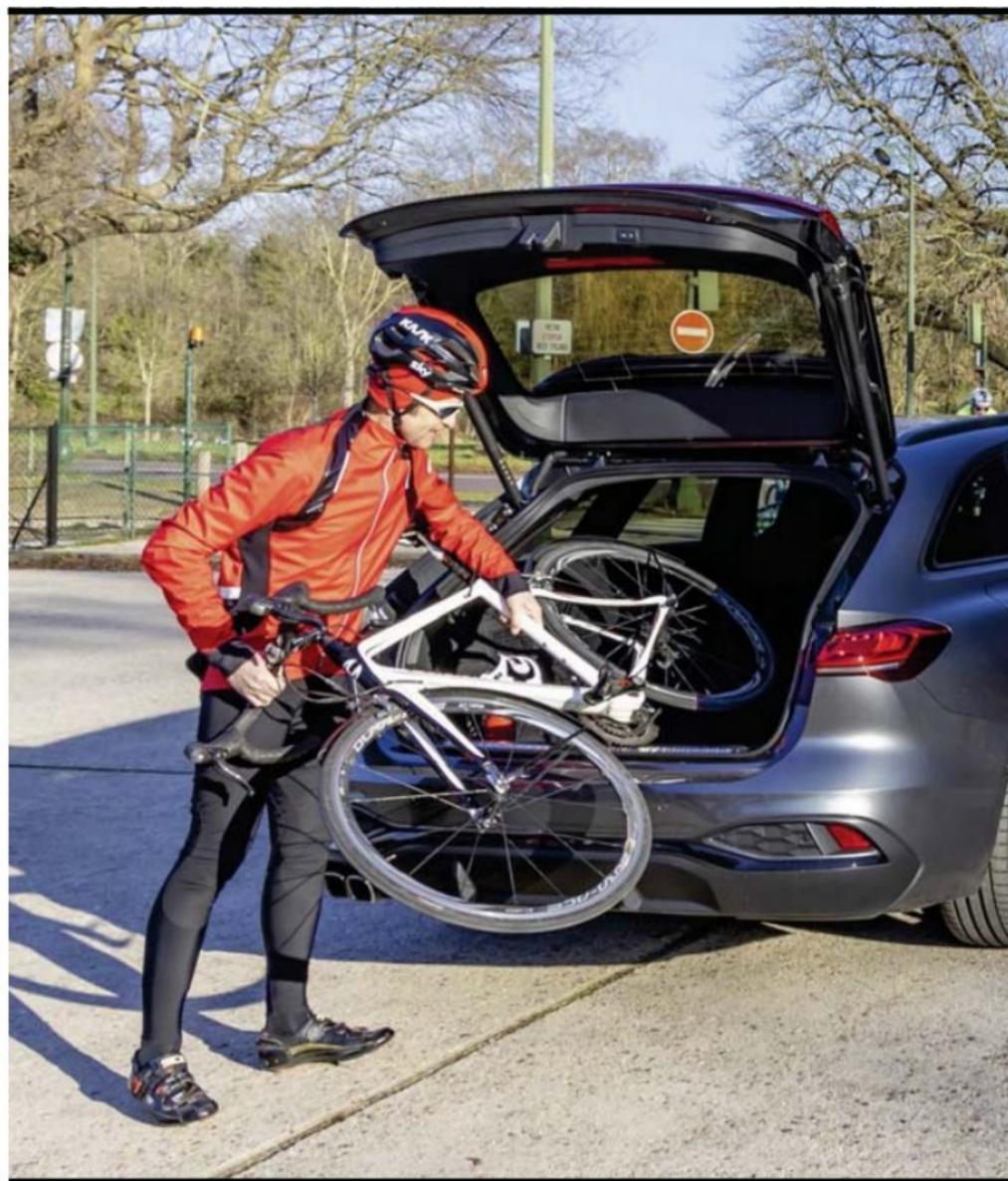
A *Auto Plus*, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.

## CETTE SEMAINE

## Audi A5 Avant

Apparue en fin d'année, la nouvelle A5 joue sur deux tableaux. Elle remplace à la fois sa devancière et l'A4. Cette dernière, renouvelée l'an prochain, n'existera plus alors qu'en 100% électrique (e-tron), comme tous les modèles Audi à chiffre pair désormais. Au contraire, la nouvelle A5 conserve des motorisations thermiques, y compris un 2.0 turbodiesel, doté d'une hybridation légère 48 V (MHEV). Ce bloc de 204 ch ravira les gros rouleurs à la recherche de faibles consommations et d'une grande autonomie. C'est celui que nous avons choisi pour tester sur plusieurs jours, et dans différentes situations courantes de la vie

quotidienne, l'A5 Avant (disponible aussi en berline pour 1 500 € de moins). Il s'agit d'un grand break (4,83 m de long, soit 7 cm de plus que l'ancienne A4 Avant), au style élégant et sportif avec ses ailes légèrement galbées et ses larges prises d'air qui encadrent la calandre. A bord, la qualité de construction est remarquable et le niveau des technologies embarquées impressionne, à condition de ne pas lésiner sur les nombreuses options, qui augmentent sensiblement le prix. Celui de notre A5 Avant 2.0 TDI S line (sans option) atteint 62 300 €\*, remise de 7% déduite et malus de 2 525 € inclus (360 € pour le CO<sub>2</sub>, 2 165 € pour le poids). ■



● X ● Avoir le bras long aide à fermer la porte !

La large porte dégage une grande ouverture qui facilite l'accès à bord. Mais l'assise basse réclame de la souplesse au moment d'entrer et de sortir du véhicule. Et les petits gabarits devront s'étirer pour attraper la poignée au positionnement et à l'ergonomie perfectibles.



X ● ● Sur l'autoroute : une machine infatigable

Au cours de nos trajets sur les grands axes, le TDI micro-hybride de 204 ch s'est contenté d'environ 6 l/100 km. De quoi parcourir 950 km avant le voyant de réserve ! A cela s'ajoutent un agrément élevé à vive allure et des aides à la conduite bien paramétrées, agissant avec douceur et discrétion.

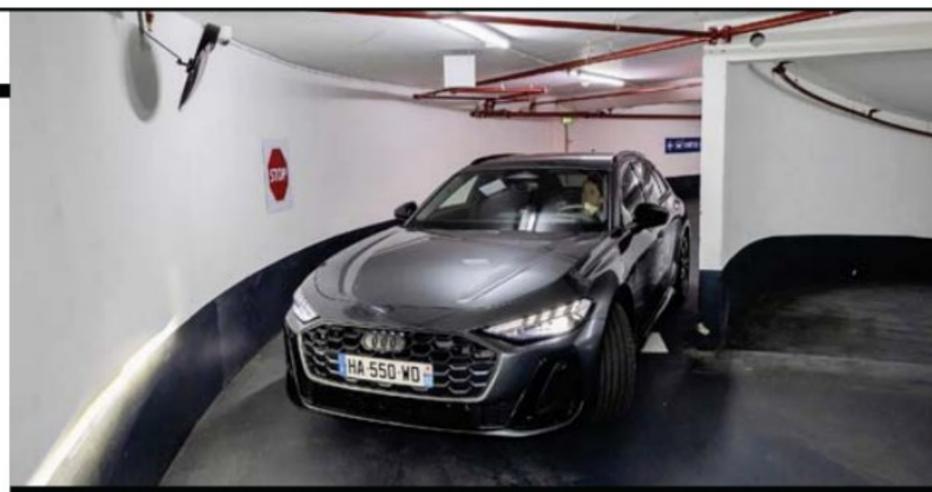


X ● ● Plaisant à mener dans les virages

En dehors des grands axes, la conduite est exaltante. Notre modèle, en finition S line avec châssis sport de série, offrait un bon compromis entre dynamisme et sécurité. En abordant les premiers virages, l'A5 Avant rassure. Puis, au fur et à mesure que le rythme augmente, la direction reste parfaitement calibrée et le châssis, agile. Sympa !

### **X** **Charger le coffre, les yeux fermés !**

Certes, le coffre de 490 dm<sup>3</sup> ne bat pas des records, mais il se montre fonctionnel. La preuve : un vélo de course adulte y entre facilement, sans avoir à démonter une roue. Cela grâce aux passages de roue discrets sur les parois, à une hauteur de seuil raisonnable (64 cm) et aussi au grand plancher plat, une fois les dossiers 2/3-1/3 rabattus.



### **Pas simples, les parkings souterrains...**

Au moment de s'engouffrer dans un parking souterrain et d'y circuler, le stress monte d'un cran. Le gabarit imposant (4,83 m de long) et le mauvais diamètre de braquage (12,2 m) pénalisent la maniabilité. La caméra à 360°<sup>(1)</sup> est donc un choix judicieux : elle offre de bons repères pour compenser la ceinture de caisse haute qui dessert la visibilité.



### **Sur les revêtements dégradés, ça tape...**

Malgré l'amortissement ferme, le confort reste correct la plupart du temps. Sauf sur mauvais revêtement, les suspensions manquant alors de douceur. Un ressenti amplifié sur notre modèle d'essai en finition S line avec châssis sport (série) abaissé de 20 mm et jantes de 20" (2 100 €). Bien pour le look, moins pour les vertèbres!



PHOTOS : A. SAUNIER

### **Voyager à l'arrière : à deux, idéalement**

L'A5 Avant n'est pas le plus accueillant des breaks familiaux aux places arrière. Aucun de nos passagers n'a voulu s'installer sur le siège central, étroit, ferme et pénalisé par un imposant tunnel au niveau des pieds. Sur les côtés, l'assise gagne en confort mais l'espace est compté...

## **Notre verdict** Élégant mais pas assez familial

Ce break, bien présenté, cossu, soigneusement assemblé et doté d'équipements modernes, ainsi que d'un coffre fonctionnel, se montre agréable à utiliser au quotidien. Ses capacités routières s'avèrent remarquables, et son TDI micro-hybride, sobre et performant. En revanche, certains aspects pratiques manquent, l'habitabilité déçoit, et la maniabilité peut se montrer délicate en ville.

### **Des interfaces réparties sur trois écrans !**

Tandis que le conducteur dispose d'une grande dalle numérique de 14,5"/37 cm (qui regroupe l'instrumentation, derrière le volant, et l'écran central tactile), son passager profite d'un troisième écran<sup>(1)</sup> de 10,9"/28 cm au-dessus de la boîte à gants. Il y retrouve quasiment les mêmes menus et sous-menus, nombreux mais intuitifs dans l'ensemble.

\*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

1. Inclus dans le pack Teck Plus à 2 780 € avec feux Matrix Led, caméra à 360°, airbags latéraux AR et central AV, assistance de trafic AR, etc.



ESSENCE

BMW Série 1

116 - 122 ch

34 950 € / 32 300 €\*



F. GROUT

LA BMW SÉRIE 1 PREMIER PRIX À L'ESSAI

# Ticket d'entrée

La nouvelle Série 1 affiche un standing élevé dans ses versions les plus huppées, richement équipées, et aux motorisations puissantes. Mais la version de base se montre-t-elle aussi désirable et plaisante à conduire ?

La Série 1 premier prix revient précisément à 32 300 €, en incluant un malus de 540 € et après avoir négocié une remise de 9%. Un budget élevé dans l'absolu. Sauf que ses rivales directes, les Audi A3 Sportback 30 TFSI S tronic Design et Mercedes A180 Progressive Line, coûtent respectivement 4 600 et 5 900 €\* de plus. Dans le petit cercle des berlines compactes premium, ce tarif apparaît d'autant plus compétitif que la bavaroise dispose de série de tous les équipements désormais essentiels à ce niveau : clim' auto., instrumentation numérique, jantes alliage 17", écran tactile avec GPS, prises USB, régulateur et limiteur de vitesse, phares à leds et essuie-glaces auto., etc. Le style n'est pas négligé

non plus, avec des jantes alu et un encadrement chromé de la calandre. A bord, présentation et finition font sérieux. Mais pour bénéficier d'un vrai standing premium, il faut soit viser au minimum le niveau supérieur M Sport Design (+ 1 300 €), soit piocher dans les nombreuses options, incluses pour la plupart dans d'onéreux packs.

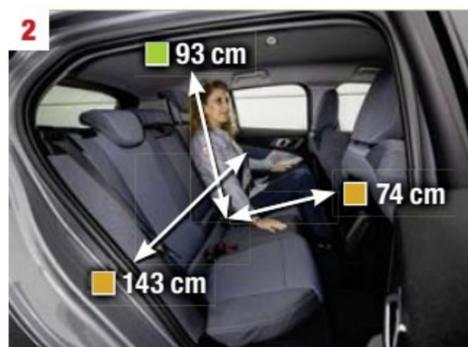
Trois cylindres essence

Sur le plan mécanique, la version 116 s'appuie (comme la 120) sur un petit trois cylindres. Ce 1.5 est associé d'office à une boîte auto. à sept vitesses. Cet ensemble mécanique, vif au démarrage et vigoureux à bas régime, permet de facilement suivre le flot de la circulation. Il perd toutefois de



Y. LEFEBVRE

1. La grande dalle numérique de 20,95"/53,2 cm, de série dès l'entrée de gamme, modernise visuellement l'habitacle. La bonne ergonomie des commandes s'apprécie au quotidien.
2. Les passagers arrière bénéficient d'un espace correct.
3. Le volume du coffre gagne 70 dm<sup>3</sup> (pas d'hybridation ici) mais reste moyen.



Y. LEFEBVRE



Y. LEFEBVRE

LABO Auto Plus LABO	
NOS MESURES	
Vitesse maxi	194 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Consommation moyenne	6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/6,2/7,7 l/100 km
Poids	1 420 kg
Diamètre de braquage	11,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m
LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	122 ch à 3 900 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	135 g/km/+ 540 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	205/55 R17
Réservoir	49 litres
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,80 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉVALUATION	
Comportement routier	■
Équipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Équipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Consommation	■
Prix	■

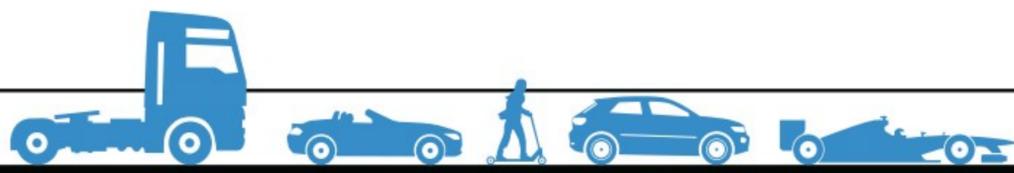
L'ÉQUIPEMENT	
<b>De série</b>	<b>Sécurité :</b> • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Freinage d'urgence auto. • Phares (led) et essuie-glaces auto. • Surveillance d'angles morts, etc.
<b>Agrément :</b>	• Clim' auto. • Ecran tactile de 10,7"/27 cm • GPS • Instrumentation numérique de 10,25"/26 cm • Jantes alliage 17" • Sièges AV chauffants, etc.
<b>En option</b>	• Affichage tête haute et GPS à réalité augmentée (3 600 €) <sup>(1)</sup> • Conduite semi-autonome (1 650 €) <sup>(2)</sup> • Hi-fi (810 €) • Toit ouvrant panoramique (1 250 €), etc.

sa superbe sur les grands axes, à un rythme élevé, surtout avec le véhicule chargé. Dans ces conditions, le bruit un brin rocailleux de la mécanique s'entend dans l'habitacle, et la transmission manque de réactivité. Enfin, la consommation reste raisonnable avec 6,8 l/100 km en moyenne selon nos mesures. Cela dit, la 120 de 170 ch consomme 0,6 l/100 km de moins grâce à son hybridation légère en 48 V. Plus polyvalente, celle-ci offre un agrément supérieur, mais coûte 4 000 € de plus.

**Le verdict** **Auto Plus** **Correct**

Sérieusement construite, correctement motorisée et bien équipée, la 116 de base fait le job. Mais pour plus de standing et de polyvalence, il faut monter en gamme.

1. Pack Innovation avec clé mains libres, codes/phares auto., stationnement assisté... 2. Driving Assistant Professional avec visualisation 3D de l'environnement.



## Nissan Z Le dernier avatar de la série Z fait une cure de chevaux

Nismo - 420 ch - 65 750 \$<sup>(1)</sup>



PHOTOS: NISSAN

# Un final éblouissant!

Depuis 1969, Nissan inscrit systématiquement un Z à son catalogue. Mais, à cause de taxes CO<sub>2</sub> dissuasives, la marque a stoppé l'importation de cette sportive en Europe dès 2020. Et c'est fort dommage, car la septième génération – nommée Z “tout court” – est revenue aux fondamentaux de la lignée. Tout d'abord sur le plan esthétique, les lignes rappelant immanquablement la 240Z. Mais pas seulement: si la 370Z manquait d'agilité et de caractère, la Z enchante sur ces deux points. Tout en conservant l'architecture à moteur avant et roues arrière motrices (et malgré un poids assez important), la version Nismo a, en effet, de quoi en remonter à plus d'une rivale européenne. Le travail des ingénieurs de la division hautes per-

formances de Nissan n'a pas seulement consisté à améliorer le 3.0 biturbo, qui gagne ici 20 ch et 46 Nm par rapport à la Z de base. Il a aussi permis d'accroître la précision du train avant et de mettre au point une direction plus directe. Enchaîner les courbes à bonne allure est un régal et, entre deux virages, on se prend à multiplier les séances d'accélération et de freinages appuyés. La boîte auto. à neuf rapports, seule transmission disponible pour cette version, démontre dans ces exercices toute la justesse de son étagement. Pour que le plaisir dure très longtemps, la Z Nismo fait appel à un système de freinage spécifique, développé par Akebono. Un fabuleux chant du cygne avant que la Z ne passe à... l'électrique.

Cédric Morançais



### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	266 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s9
Consommation cycle mixte	12,4 l/100 km
Poids	1680 kg

### LA TECHNIQUE

Moteur biturbo-essence	6 cylindres en V, 24S
Cylindrée	2997 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	420 ch à 6 400 tr/mn
Couple maxi	521 Nm à 2 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	288 g/km / Non applicable
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 9 vitesses
Pneus AV/AR	255/40 R19 / 385/35 R19
Réservoir	61 litres
Dim. L x l x h, en m	4,39 x 1,85 x 1,30
Durée de garantie	3 ans ou 36 000 miles <sup>(2)</sup>



La planche de bord mêle modernisme (instrumentation numérique) et tradition (manomètres analogiques en haut). Le volant, très agréable, associe cuir et Alcantara, comme les sièges, type baquets, qui offrent un excellent maintien.

Le verdict **Auto Plus** Intéressant

1. Tarif en vigueur aux Etats-Unis, soit environ 64 000 €, modèle non importé. 2. Soit 57 900 km. Ensemble moteur/boîte garanti 5 ans ou 60 000 miles/96 600 km.



## UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

### La protection hydrophobe Bazooka de Soft99



PHOTOS: Y. LEFEBVRE



**Bazooka Rain Drop, protection hydrophobe,**  
15,98 € sur Auto-doc.fr

Comment éviter que votre carrosserie ne se salisse trop vite après un lavage ? En l'enduisant d'un produit hydrophobe. Ce type de protection empêche l'eau et les saletés d'adhérer aux surfaces extérieures, mais est souvent fastidieux à appliquer. La bombe aérosol Bazooka de Soft99 promet un traitement déperlant rapide et simple à mettre en œuvre sur n'importe quelle surface.

#### Comment ça marche ?

Une vraie gazeuse ! Le Bazooka est sous pression et dispose d'un applicateur conçu pour assurer une pulvérisation uniforme. Après le lavage du véhicule, le produit s'applique directement sur les surfaces encore mouillées – juste rincées – évitant ainsi une étape

de séchage préalable. Une microfibre sert ensuite à répartir le produit tout en l'essuyant. Il offrirait, selon le fabricant, un effet hydrophobe immédiat et une protection de trois mois sur la carrosserie, de deux sur les vitres.

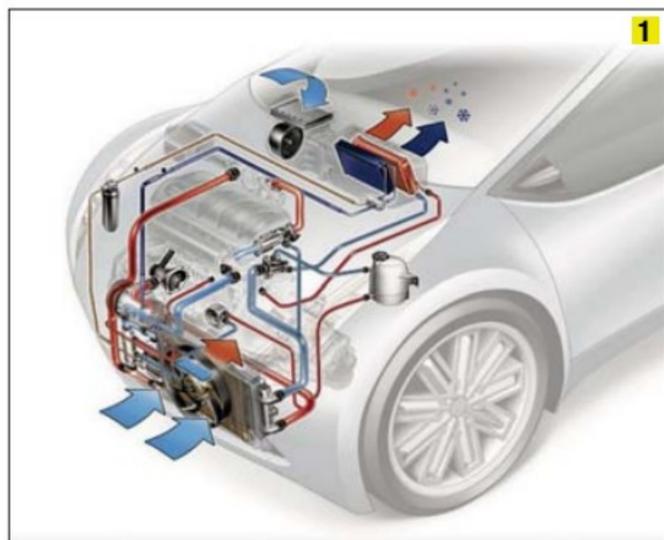
#### Au final ●●●

Bluffant, l'effet déperlant est bien présent et sa durée est comparable à celle des traitements traditionnels. Difficile de la quantifier exactement, car cela dépend de la fréquence des intempéries sur la carrosserie. Mais le produit est facile et rapide à appliquer (idéal en station de lavage), ne laisse pas de traces et rend la carrosserie très brillante. Petit bémol : une bombe ne suffit qu'à effectuer trois traitements.

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

## UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

### Le chauffage



1



2

**Vous avez chaud en voiture ? C'est grâce au faible rendement du bloc thermique ! 1 Sur les électriques, la batterie haute tension 2 fournit l'énergie du chauffage.**

Tourner une molette ou appuyer sur un écran pour avoir chaud est un geste anodin et naturel. Mais au fait, comment fait votre auto pour vous réchauffer l'hiver ?

#### Comment ça marche ?

Un moteur thermique, comme son nom le suggère, est avant tout une machine à produire du chaud. En effet, son rendement

ne dépasse guère 35 % : seul un gros tiers de l'énergie contenue dans le réservoir de carburant est converti en mouvement. Le reste ? Perdu sous forme de chaleur, dans l'échappement ou les frictions internes. Une partie est évacuée par le circuit de refroidissement, qui dispose d'un circuit secondaire alimentant un petit radiateur côté habitacle : c'est grâce à lui (et à une

soufflante) qu'un délicieux air chaud vous reconforte l'hiver. A contrario, les moteurs électriques ont un rendement proche de 100 %. On ne peut donc guère compter sur eux pour délivrer de la chaleur ! C'est pourquoi les voitures qui en sont dotées utilisent une résistance électrique (mais cela consomme beaucoup, réduisant fortement l'autonomie), ou à une clim' réversible (aussi

appelée "pompe à chaleur"), moins énergivore et capable de produire de l'air chaud ou froid.

#### A l'usage

Sur les modèles thermiques (surtout diesels), il faut un peu de temps pour que le chauffage démarre, car le moteur doit d'abord monter en température et transmettre sa chaleur au circuit de refroidissement.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

## LE TUTO

Par J. Palaz



10 mn

Difficulté



# Comment installer facilement des chaussettes à neige

Si le montage des chaînes textile est assez intuitif, voici quelques rappels pour optimiser cette opération.

## AVANT DE VOUS LANCER

■ Bien que certains véhicules soient considérés comme chaînables, il n'y a pas toujours assez de place entre la roue et le passage de roue pour glisser les mains. Or, cet espace est essentiel pour monter les chaussettes. Si besoin, surélevez légèrement le véhicule avec un cric tout en gardant la roue au sol. Prudence : les conditions qui imposent de chauffer un équipement dédié sont rarement idéales. Assurez-vous que toutes les mesures de sécurité (sol plat, non glissant, etc.) sont respectées avant de procéder au levage.

■ Identifiez la largeur, la hauteur et le diamètre de vos pneus. Ces informations figurent sur les flancs de ceux-ci (exemple : 205/55 R16 ou 16/55-205).

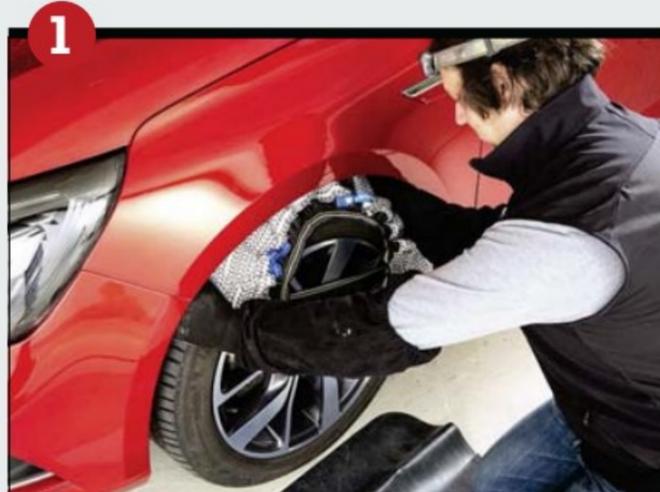
■ Les gants fournis sont souvent de mauvaise qualité. Ils risquent de se déchirer, glissent sur les manches et ne protègent pas des blessures. Il est préférable d'investir dans une paire dédiée (par exemple de marque Michelin, env. 12 € sur internet). Et rares sont les modèles qui incluent un tapis de sol pour protéger les genoux (env. 10 € en centre-auto).

■ Les chaussettes peuvent ensuite se faire oublier à la conduite. Attention, en cas d'accélération brutale, de coup de volant ou de freinage appuyé, le risque de déchausser existe. L'anticipation reste essentielle, tout comme l'utilisation du frein moteur.

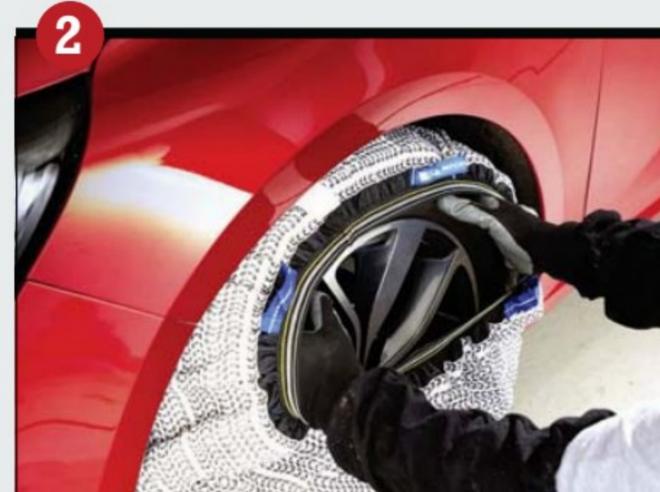
■ Retrouvez notre comparatif des meilleures chaussettes dans *Auto Plus* n° 1898.

## CE QU'IL VOUS FAUT

Deux chaussettes De 40 à 70 €  
Une paire de gants longs 12 €  
Un tapis en caoutchouc 10 €



**Démarrez la pose.** Placez le véhicule de manière à pouvoir le déplacer d'un demi-tour de roue en avant ou en arrière en toute sécurité. Positionnez les roues bien droites. Ensuite, mettez des gants et utilisez une protection (par exemple, un tapis de sol en caoutchouc) pour les genoux.



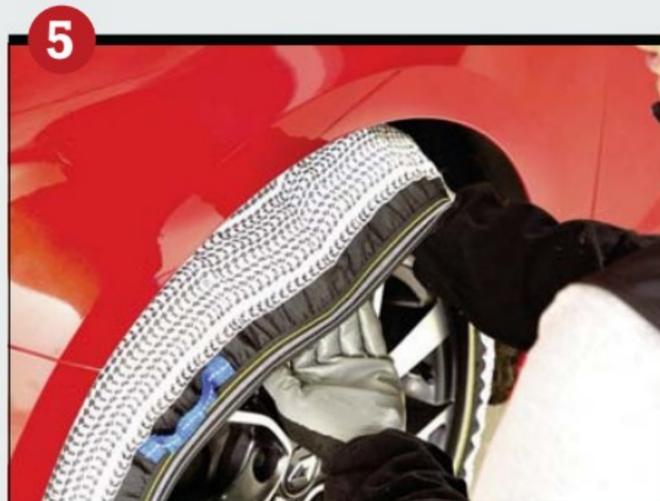
**Fixez la partie supérieure.** Commencez à maintenir la chaussette en passant l'élastique intérieur derrière le haut du pneu. Tenez le haut de la chaussette d'une main et, de l'autre, faites glisser un maximum de l'élastique derrière la roue. Répétez l'opération de l'autre côté.



**Ajustez la chaussette.** En déplaçant l'élastique de droite à gauche derrière la roue, la chaussette peut se désaxer par rapport au centre de la jante. Tirez alors l'élastique extérieur de chaque côté vers le bas pour améliorer le centrage de l'ensemble.



**Couvrez toute la roue.** Une fois l'enveloppe bien tendue autour du haut du pneu, installez-vous au volant et déplacez le véhicule d'un demi-tour de roue. Cette opération est plus simple si vous êtes deux : n'hésitez pas à vous faire guider.



**Finalisez la pose.** Passez vos mains à l'intérieur de la chaussette pour enfiler la partie libre autour du haut de la roue. Vérifiez que l'élastique entoure bien toute la circonférence du pneu et ajustez le centrage.



**Faites un test de roulage.** Roulez à une vitesse modérée (20 à 30 km/h) sur quelques centaines de mètres en ouvrant bien grand vos oreilles. A cette vitesse, aucun bruit suspect ne doit se faire entendre. Arrêtez-vous pour contrôler que le centrage automatique a bien opéré.



Faire reprendre son véhicule est un moment stressant pour un automobiliste. Réussir à en obtenir un prix juste face à un professionnel rodé à cet exercice, et dont l'intérêt est totalement opposé au vôtre, ne s'improvise pas.

Voici les étapes à suivre et les arguments à utiliser pour ne pas vous faire gruger.  
Par Pierre Audemar

# REPRISE

# Comment en tirer le

## Calculer un montant de reprise, comment ça marche ?



Si le calcul de la valeur de reprise d'une voiture peut sembler obscur, il répond en fait à des règles incontournables. Pour le pro qui se portera acquéreur de votre auto, le but est de la revendre dans les meilleurs délais en faisant un beau bénéfice... sans vous effrayer avec un prix trop bas ! Pour cela, il se base sur trois points majeurs.

### → LA COTE

Ce n'est plus toujours celle éditée par l'Argus qui fait foi : plusieurs organismes mettent également à la disposition des pros des outils censés être plus précis les uns que les autres. Lorsque la cote Argus sert de base au calcul, un forfait de 15 % (prétendument pour frais professionnels) est presque systématiquement décompté d'entrée de jeu.

### → LE KILOMÉTRAGE

A chaque catégorie et à chaque type de motorisation correspond un kilométrage annuel moyen (par exemple,

8000 km/an pour une citadine essence, 25 000 km/an pour une routière diesel). Si votre voiture affiche plus ou moins de kilomètres que la moyenne, sa valeur sera revue en conséquence.

### → LES FRAIS DE REMISE EN ÉTAT

Pas question, pour un pro, de proposer à la vente une auto ayant une aile cabossée ou un pare-brise fêlé. Pour que votre voiture soit présentable, il devra la remettre dans l'état le plus proche possible du neuf. Les sommes nécessaires à cette fin seront retirées du prix de rachat qu'il vous indiquera.

## Préparez votre face-à-face



### → SACHEZ CE QUE VAUT VOTRE AUTO SUR LE MARCHÉ

Les multiples cotes de l'occasion accessibles – gratuitement ou non – aux particuliers n'indiquent pas toutes le même prix. Celle de l'Argus, la plus connue, est davantage adaptée aux acheteurs professionnels, ce qui explique qu'elle soit généralement la plus basse. Pour affiner cette valeur, vous pouvez relever les annonces correspondant à des modèles très proches du vôtre (motorisation, finition, âge, kilométrage, options...), y compris sur le plan géographique. En effet, une voiture peut voir sa valeur différer sensiblement en fonction de la région où elle se trouve.

Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

SHUTTERSTOCK

# e maximum ?

## → RENSEIGNEZ-VOUS SUR LES OFFRES EN COURS

Certaines marques font régulièrement des promotions du type "reprise +", que vous retrouverez facilement sur leur site internet. La plupart du temps, ces offres sont assumées à parts égales entre le concessionnaire et la marque. Aussi, si l'on vous indique une valeur de reprise supérieure de 2000 € à ce qu'elle devrait être, cela ne coûtera au professionnel que 1000 €. Au moment de discuter du prix de rachat de votre véhicule, vous saurez donc qu'il en a encore un peu sous le pied.

## → FAITES-LA BRILLER COMME UN SOU NEUF

Une carrosserie couverte de boue, du sable sur les tapis de sol... voilà qui ne donne pas une première impression très favorable. Or, leur redonner un éclat proche de celui du neuf est à la portée de tous. Avec un aspirateur, un nettoyeur haute

pression, quelques dizaines d'euros de produits (nettoyant vitres, démoustiquant, rénovateur plastiques, détachant pour sièges, etc.) et un peu d'huile de coude, vous parviendrez à faire grimper la proposition de reprise de quelques centaines d'euros. De même, n'hésitez pas à vous charger vous-même des réparations les plus simples, telles que le remplacement des enjoliveurs de roue ou encore la pose d'une baguette latérale manquante.

## → FAITES-EN UN VÉHICULE NON-FUMEUR

S'il vous est arrivé d'en griller de petites à bord, l'odeur tenace vous trahira. En centre-auto, vous trouverez des produits qui élimineront les effluves de tabac en provenance des plastiques ou des tissus. Naturellement, il vous faudra aussi penser à vider le cendrier. Guettez les éventuels trous dans les sièges, causés par les cendres. Des

## Reprise cash : une solution crédible ?

■ D'abord proposé par quelques pros indépendants, le rachat "sec" est désormais une option disponible chez de nombreux concessionnaires de marques. Cela consiste à reprendre votre auto sans que vous en achetiez une autre. Pour les professionnels, cette méthode permet de disposer de toujours plus de voitures à revendre afin de répondre à la demande croissante en occasions. Pour les propriétaires vendeurs, c'est un moyen de récupérer facilement des liquidités. Mais d'un point de vue financier, est-il vraiment intéressant d'opter pour ce type de rachat ? Tout dépend de la voiture que vous avez à vendre et de votre acheteur. Après avoir fait réaliser des dizaines d'estimations, nous avons constaté, pour un même véhicule, des écarts de valeur compris entre 20 et 60 % d'un racheteur à un autre. Autre constat : pour un modèle très demandé en occasion, les propositions seront assez élevées (seulement 15 % sous la cote *Auto Plus*). Dans le cas contraire, on n'hésitera pas à vous faire une offre ridicule. Pour un Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 affichant de nombreux kilomètres et dont la cote *Auto Plus* était de 17 000 €, certains n'ont pas hésité à nous proposer moins de 8 000 € !



N. SOLER

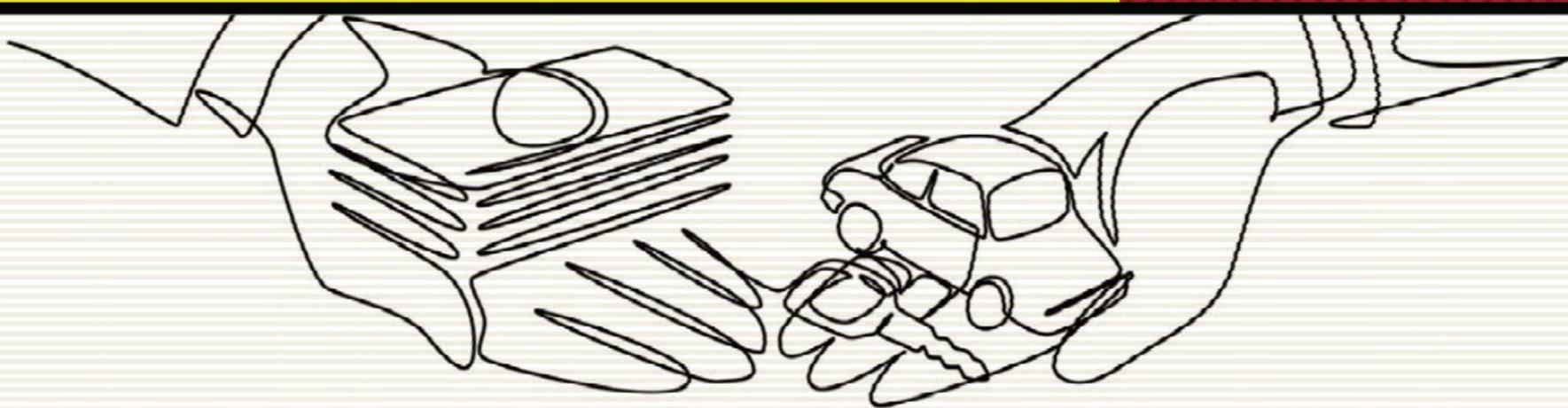
spécialistes en viendront à bout pour une somme raisonnable (de 100 à 250 €).

## → PRÉPAREZ UN DOSSIER COMPLET

Votre meilleur argument pour obtenir une valeur de reprise élevée consiste à démontrer l'état impeccable de votre auto. Esthétiquement, cela saute aux yeux (ou pas !). Mais en ce qui

concerne la partie mécanique, il vous faudra apporter des preuves concrètes. Dans une pochette, regroupez tous les documents relatifs aux révisions et réparations, et classez-les dans l'ordre chronologique, afin d'en faciliter la lecture. Si le carnet d'entretien a été régulièrement rempli et tamponné par les ateliers qui ont effectué les révisions, intégrez-le à votre dossier. Faites >>>

# Vendre une voiture d'occasion



SHUTTERSTOCK



A. SAUNIER

» de même avec le contrôle technique s'il est récent et, surtout, s'il ne fait apparaître aucun défaut. A noter, vous n'êtes pas obligé de fournir un rapport de moins de six mois dans le cas d'une reprise par un professionnel. Enfin, pensez au double des clés et aux écrous antivol.

## → FAITES CHIFFRER LA REMISE EN ÉTAT

Les imperfections visibles seront celles qui feront le plus baisser le montant que l'on vous soumettra. Outre la correction des défauts à réaliser soi-même (*listés p. 45*), il est crucial de savoir combien cela coûterait de faire disparaître les bosses, les rayures profondes ou encore les impacts sur le pare-brise. Pour ce dernier, si votre contrat d'assurance auto comprend l'option "bris de glace", cela ne vous reviendra presque rien – au pire, quelques dizaines d'euros de franchise (*voir Auto Plus n° 1899*). Concernant les problèmes de carrosserie, demandez à un professionnel indépendant de vous établir un devis. Si celui-ci est moins élevé que la décote annoncée par le repreneur, proposez à ce dernier de lui remettre la voiture dans un état irréprochable en échange d'un prix maximal.



ADOBE STOCK

## Lors du rendez-vous

### → ÉVOQUEZ LA REMISE AVANT LA REPRISE

En dissociant le geste commercial que vous obtiendrez sur l'auto que vous allez acheter – qu'elle soit neuve ou d'occasion – du rachat de votre véhicule actuel, vous maximisez vos chances de réaliser une très bonne affaire. La meilleure façon de vous y prendre consiste à d'abord négocier votre achat comme s'il ne s'accompagnait d'aucune reprise. Une fois les meilleures conditions obtenues, vous pourrez mettre en avant les atouts de votre future ancienne voiture pour en décrocher le meilleur prix.



A. SAUNIER

### → GLISSEZ-VOUS DANS LA PEAU DU VENDEUR

Au moment de discuter du montant de votre reprise, les rôles sont inversés: c'est désormais vous qui devez convaincre votre interlocuteur que votre auto mérite un bon prix. Le dossier relatif à l'entretien (*voir p. 45*) sera ici d'une aide précieuse. N'hésitez à mettre en avant tous les arguments qui vous paraissent "sauter aux yeux", mais qu'il n'est jamais inutile de rappeler – tels que la présence d'options valorisantes, comme un toit ouvrant ou une sellerie cuir, ou encore un kilométrage plus faible que la moyenne. N'hésitez pas non plus à mettre l'accent sur l'état impeccable (si c'est le cas, bien sûr!) de votre véhicule. Une fois que le professionnel en face aura validé tous ces points, il pourra difficilement se dédire en proposant un prix dérisoire pour votre voiture.

### → NE VOUS FOCALISEZ PAS SUR UN SEUL MODÈLE

Pour un professionnel, l'intérêt de vous vendre un véhicule plutôt qu'un autre n'est pas à prendre à la légère. En neuf, un exemplaire qui se trouve en stock correspond à de l'argent immobilisé, voire au paiement chaque mois d'intérêts à la banque qui finance le point de vente. De même, en occasion, il préférera voir partir un véhicule présent dans son parc depuis deux ou trois mois qu'un autre qu'il vient juste d'acquérir. Faites comprendre à votre interlocuteur que vous vous montrerez plus flexible quant à votre futur achat s'il est plus généreux pour votre reprise.

### → NE VOUS CONTENTEZ PAS D'UN SEUL AVIS

Pour votre acquisition, vous allez sans doute vous rendre dans plusieurs points de vente, afin de faire monter les enchères quant aux conditions commerciales proposées. Vous devez adopter la même démarche pour la reprise de votre véhicule actuel! Une fois que vous aurez recueilli plusieurs offres de rachat – qu'elles émanent de concessionnaires représentant la même marque ou non –, n'hésitez pas à présenter les plus élevées aux vendeurs qui se montrent, de prime abord, moins généreux. Les largesses de leurs concurrents les inciteront très probablement à ouvrir un peu plus grand leur portefeuille.

### → CONSERVEZ LA POSSIBILITÉ DE LA REVENDRE VOUS-MÊME

Même si le bon de commande de votre future voiture indique la reprise de l'actuelle, cette option n'est pas gravée dans le marbre. Vous pouvez parfaitement faire noter sur ce document que vous souhaitez conserver la possibilité de vous charger de la revente. S'il s'agit d'un modèle convoité par les acheteurs, le commercial aura à cœur de ne pas louer cette opportunité de gagner de l'argent. Il préférera alors vous faire une très bonne offre de reprise, quitte à rogner sur sa marge, plutôt que de voir cette affaire lui passer sous le nez et de ne rien gagner du tout.

## Volkswagen T-Roc

Alors qu'elle n'a jamais eu de gros problèmes avec ses précédentes voitures, Edith Comorassamy est dépitée face au manque de fiabilité de son T-Roc et au peu d'écoute de Volkswagen.



P. MARCHAL/ANDIA

# 3 609 € pour un problème d'embrayage à 44 000 km !

En métropole comme sur les territoires les plus éloignés de France, la mauvaise foi et l'absence d'empathie de certains constructeurs semblent être les mêmes. Car, si elle réside sur une île paradisiaque – en l'occurrence La Réunion – Edith Comorassamy, du Piton Saint-Leu (974), vit depuis quelques mois un enfer avec sa voiture. Il s'agit d'un Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 110 acheté neuf en 2021. Une auto dont elle était pleinement satisfaite il y a en-

core quelques semaines. Jusqu'à ce que, alors qu'elle se rend sur son lieu de travail, le SUV perde subitement de la puissance, tandis qu'un voyant au tableau de bord indique que la température de l'embrayage est trop élevée.

### Contrat à trous

Si elle est contrariée par ce contretemps, Edith n'est pas très inquiète quant à son issue. En effet, lors de l'achat, elle a pris soin de contracter une extension de garantie d'une durée de quatre ans. Un contrat qui, d'après

elle, prend en charge tous les problèmes. Aussi, lorsque son concessionnaire lui indique que le volant moteur de son T-Roc est défectueux et que son remplacement s'accompagne de celui du disque d'embrayage, elle est stupéfaite d'apprendre qu'un tel problème n'est pas couvert par la garantie. Pire, bien que l'auto n'ait que 44 000 km, Volkswagen refuse de prendre en charge, même en partie, la facture de 3 609 €. Pourtant Edith considère que cette défaillance est trop précoce. **Pierre Audemar**

## Notre stratégie de défense

Selon le barème de nos experts, la durée de vie d'un volant moteur est de 200 000 km et celle d'un disque d'embrayage, de 150 000 km. Deux données qui confirment que la panne du T-Roc d'Edith est anormale. D'autant que, au moment des faits, ce SUV vient tout juste d'avoir 3 ans. Un âge qui ne permet pas de mettre en avant une quelconque vétusté. Aussi Volkswagen doit ici prendre en charge la totalité de l'intervention relative au volant moteur et 85 % de l'embrayage.

## LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

### BMW Série 4 Gran Coupé

#### SOS à plat

La batterie du dispositif de détresse de ma BMW 420d Gran Coupé de 2018 (100 000 km) vient de rendre l'âme. Son remplacement est coûteux (369 €) et BMW refuse de le payer.

Jean-François Angonin, 21800 Quetigny

**NOTRE CONSEIL** Contrairement à la batterie de servitude (que l'on appelle communément la batterie 12 V), celle-ci est censée avoir une durée de vie très longue (250 000 km). Au vu de l'âge et du kilométrage de votre Série 4 Gran Coupé, il est donc parfaitement justifié que BMW prenne une partie de ce changement à sa charge. Exigez un geste à hauteur de 60 %.

### Renault Captur

#### Tablette en grève

Mon Captur 1.3 TCe 155 de 2021 n'a que 32 800 km. Pourtant, le système multimédia est déjà capricieux et s'éteint parfois sans raison. Seule solution : le remplacer (2 293 €), avec une participation de Renault à hauteur de 60 %.

Nicole Schnoebelen, 68210 Balschwiller

**NOTRE CONSEIL** Le barème de nos experts, qui tient compte de l'âge et du kilométrage de votre Captur, est parfaitement clair : Renault doit payer la totalité du devis qui vous est présenté. Vous devez donc les mettre en demeure, par lettre recommandée avec AR, d'effectuer cette intervention gratuitement.

## AFFAIRE RÉGLÉE !

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

### Opel a payé 91 % de la sonde lambda

Retour sur notre n°1883 dans lequel Chantal Bedotti, de Combs-la-Ville (77), nous faisait part de la défaillance de la sonde lambda de son Opel Adam 1.4 Twinport de 2019. Notre lectrice considérait alors que la proposition de la marque était insuffisante au vu du faible kilométrage (24 300 km) de son auto. En effet, Chantal avait déboursé 362 €, soit un rabais de 19 % sur le devis global de 446 €. Après notre intervention, Opel a revu sa position et octroyé, en plus, à sa cliente un bon d'achat de 335 €, soit au total un geste de 91 %.



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

PHOTOS: N. SOLER



BIEN CHOISIR UNE...

## Volkswagen Passat CC (2008-2016) à moins de 12 000 €

La déclinaison coupé à quatre portes de la Passat permet, en occasion, de rouler dans une familiale originale sans se ruiner. Reste à connaître ses particularités pour dénicher la bonne version.

La CC a inauguré le concept de berline coupé chez Volkswagen et est associée à l'appellation Passat jusqu'à son restylage, en novembre 2011. Autre date cruciale à retenir: janvier 2010. C'est à ce moment-là que VW rectifie une lacune importante de son auto: sa banquette arrière qui, depuis le lancement en 2008, ne peut accueillir que deux passagers. L'ajout d'une place centrale est salutaire pour cette familiale, même si le relief inchangé de l'assise ne convient qu'aux petits gabarits. En revanche, l'es-

pace demeure fort correct aux places latérales: des adultes de 1,80 m y seront bien installés, bénéficiant de suffisamment de hauteur sous le pavillon. Côté coffre, rien à redire, la capacité de chargement est tout bonnement royale! Il faut rappeler que l'élégante berline atteint 4,80 m de long. Un "détail" à prendre en compte dans la circulation urbaine, d'autant plus que la surface vitrée réduite a tendance à limiter la vision vers l'arrière. Les radars de stationnement aident, certes, mais la caméra de recul, option rare sur

les Passat CC proposées dans les annonces, se montre bien plus efficace. Cette dernière n'est hélas livrée de série que sur la finition haut de gamme Carat Edition de la version restylée.

### Une phase 2 à privilégier

Identifiable à sa face dont la calandre joint les phares, la CC inaugure par ailleurs la connexion Bluetooth et la détection de fatigue du conducteur. Elle étend aussi l'écran central tactile et les phares bixénon à l'ensemble de la gamme, tandis qu'un pack Drive Assist (régulateur de vitesse adaptatif, surveillance des angles morts, assistant de maintien dans la voie) intègre la liste des options. L'habitacle, lui, reste identique et la qualité de fabrication, de haut niveau. Seuls les renforts latéraux des

sièges habillés de cuir montrent parfois de légers signes d'usure. Dénuées de fibre sportive, les CC s'apprécient néanmoins pour le caractère imperturbable de leur châssis. Côté mécanique, la version restylée tire une nouvelle fois son épingle du jeu. Outre une insonorisation plus poussée, elle bénéficie de l'évolution, en 2012, du bas moteur des 2.0 TDI 140 et 170 ch (qui passent à 177 ch). Notre sélection retient les déclinaisons très majoritaires sur le marché, écartant ainsi les versions 4Motion et TDI 170 à boîte manuelle. Dans le clan de l'essence, on trouve surtout des 1.8 TSI 160. Mais quelle que soit la motorisation, s'assurer d'un passif limpide reste primordial, des modèles importés et/ou au compteur trafiqué étant assez présents... *Par Guillaume Jean*

Rigoureusement construite, la planche de bord ne craint pas les affres du temps et offre une ergonomie encore exemplaire du poste de conduite.



Nombre de places: 5



Volume: 610 dm<sup>3</sup>

Largeur généreuse et garde au toit correcte permettent aux passagers des places latérales de voyager confortablement. Accessible malgré l'absence de hayon, le (très) vaste coffre intègre des manettes pour rabattre la banquette.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

## Coté équipements

■ Correcte, sans plus, la dotation de l'entrée de gamme (baptisée CC) s'enrichit sérieusement avec le restylage de 2012. Le GPS reste toutefois l'apanage de la finition Carat, comme la sellerie Alcantara-cuir. Une phase 2 ajoute les sièges chauffants. La Carat Edition se distingue par ses roues en 18", des phares bixénon, sa sellerie cuir et ses sièges avant électriques, mais seule la version restylée offre la caméra de recul de série.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**CC:** • ABS + AFU + ESP • Airbags front, lat. AV, rideaux AV/AR • Aide au parking AV/AR<sup>(1)</sup> • Bluetooth<sup>(1)</sup> • Clim' auto. • Ecran tactile 5" <sup>(1)</sup> • Jantes alu 17" • Phares bixénon <sup>(1)</sup> • Phares et essuie-glaces auto. • Radio-CD MP3 • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétros électr. dégivrants • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Volant multifonction.

**Carat:** • Aide au parking AV/AR • Ecran tactile couleur 5" • GPS • Rétroviseurs rabattables électriquement • Sellerie Alcantara-cuir • Sièges chauffants <sup>(1)</sup>.

**Carat Edition:** • Caméra de recul <sup>(1)</sup> • Ecran tactile 6,5" • Jantes alu 18" • Phares bixénon • Sellerie cuir • Sièges AV électriques et chauffants.



## Coté moteurs



LES CHIFFRES	Essence		Diesels	
	1.8 TSI 160	2.0 TDI 140	2.0 TDI 140 DSG6	2.0 TDI 170 DSG6
Vitesse maxi	213 km/h	198 km/h	195 km/h	211 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s	31s9	32s3	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	7s4/10s/12s6	7s5/9s/11s4	7s5 en Drive	6s2 en Drive
Consommation moyenne	8,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,7/7,8/9,8 l/100 km	6,2/5,6/7,5 l/100 km	6/5,7/7,6 l/100 km	6,7/6,8/7,5 l/100 km
Poids	1 496 kg	1 522 kg	1 539 kg	1 588 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	66 m	66 m	69 m
Moteur turbo	4 cylindres en ligne, 16S			
Cylindrée	1 798 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	160 ch à 5 000 tr/mn	140 ch à 4 200 tr/mn	140 ch à 4 200 tr/mn	170 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	350 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air <sup>(2)</sup>	172 g/km/1	146 g/km/2	158 g/km/2	144 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

Pour un budget inférieur à 12 000 €, notre sélection intègre le moteur essence d'entrée de gamme et le 2.0 TDI dans trois de ses variantes les plus répandues sur le marché.

**1.8 TSI 160 ch:** sans réelle prétention sportive, ce bloc essence assez vif propose néanmoins un bel agrément. Pour les petits rouleurs, sa consommation paraît même acceptable, hors cycle urbain. On trouve des exemplaires totalisant environ 170 000 km affichés de 9 000 € pour une Passat CC (2008-2010), à 11 000 € en CC (2012-2016).

**2.0 TDI 140 ch:** ce moteur le plus diffusé doit son succès à un compromis tonus-sobriété assez remarquable. Il se montre également discret. Gare toutefois à sa fiabilité, perfectible jusqu'en 2012. Destinés aux gros rouleurs, les modèles en vente comportent des kilométrages souvent supérieurs à 180 000 km dont les prix débutent autour de 9 000 €.

**2.0 TDI 140 ch DSG6:** grande berline chic oblige, la boîte auto. (double embrayage) à six rapports se marie parfaitement avec ce bloc diesel, par ailleurs toujours aussi frugal.

Et si en neuf, cette transmission imposait un surcoût supérieur à 1 700 €, en occasion, elle réclame un supplément de 500 € environ, seulement.

**2.0 TDI 170 ch DSG6:** version musclée du 2.0 TDI, elle offre un net gain de performance, mais sa conso s'en ressent assez nettement sur voie rapide. Ici aussi, les soucis ont pu contrarier les propriétaires de modèles avant 2012. Moins présent sur le marché, ce bloc se trouve à des tarifs similaires à ceux du 2.0 TDI 140 DSG6, mais avec plus de kilomètres.

## Coté fiabilité

### A surveiller

**Injecteurs.** L'adoption d'une rampe commune (à la place des injecteurs pompes) sur cette génération du 2.0 TDI n'évite pas les soucis jusqu'en 2012 (500 € l'unité).

**Pompe à eau.** Sur les 2.0 TDI 140 et 170, avant l'évolution du bas moteur en 2012, un niveau d'eau bas et une température élevée annoncent son remplacement et, par conséquent, celui de la distribution (800 €).

**Vanne EGR.** Particulièrement pour les modèles circulant en ville, des ratés à l'accélération ou fumée noire sont les signes de son encrassement. Cette pièce intégrant un radiateur de refroidissement, la facture s'élève à 1 500 €.

**Volant moteur.** Sur le 2.0 TDI 140 à boîte de vitesses manuelle, avant 2012, des tremblements et/ou claquements indiquent qu'il est défectueux. Comptez environ 1 400 €, voire plus de 2 000 € lorsqu'il a entraîné l'usure prématurée de l'embrayage.

## Nous vous conseillons

### Une CC 2.0 TDI 140 DSG6 à partir de 2013

Ce tandem diesel boîte automatique va comme un gant à la CC. Outre sa fiabilité améliorée, une version restylée optimise sa dotation et ses prestations.

A la limite du budget, on trouve des Carat, voire Carat Edition, totalisant 160 000 km.



VOLKSWAGEN

1. Version restylée à partir de 2012. 2. Depuis octobre 2009 (modèle avant cette date : pastille 2 en essence et 3 en diesel).

VOITURE DE COLLECTION,  
YOUNGTIMER...

# Quel assureur choisir pour une auto ancienne ?



Après avoir craqué pour un véhicule "d'époque", vient la question du choix de l'assurance. Doit-on privilégier une compagnie ou une mutuelle traditionnelle, ou vaut-il mieux se tourner vers un "spécialiste" des anciennes ? Afin de trouver la formule qui convienne à votre profil, voici les avantages et les inconvénients de chacune.

**P**our les collectionneurs quasi compulsifs d'automobiles anciennes, de prestige ou de luxe, la question peut paraître saugrenue. Ceux-là savent depuis longtemps qu'un assureur ou un courtier dédié (AMV Légende, Hervé Clavel...) est idéal pour couvrir leur flotte au meilleur prix. Seuls ces acteurs sont en effet capables d'offrir des remises imbattables pour assurer plusieurs véhicules (- 30%, et même parfois bien plus). Là où le choix de l'assurance est moins évident, c'est lorsqu'on

possède une youngtimer des années 1990 ou une auto plus ancienne qui n'est ni une rareté, ni en parfait état, ni d'une valeur folle. D'où notre idée d'effectuer quelques devis (16 au total) pour nous forger notre opinion. Verdict.

### Avant tout, posez-vous les bonnes questions

Comme pour toute souscription chez un assureur, il est impératif de cibler au préalable ses besoins afin d'opter pour la formule la plus adaptée à son profil. Selon la valeur du véhicule, son

## L'expertise de la valeur de l'auto, un passage quasi incontournable

- Inutile, bien sûr, de faire expertiser la valeur de votre vieille guimbarde pas chère qui vous dépanne à la campagne. En revanche, si votre voiture est un modèle rare, relativement cher et en excellent état, faire appel à un expert est fortement conseillé.
- Une telle expertise (de moins de trois ans) est même exigée pour couvrir une auto dont la valeur est d'au moins 30 000 € (50 000 € chez AMV) chez un spécialiste des véhicules de collection. Dans tous les cas, il y va de votre intérêt. A condition bien sûr d'avoir souscrit à ces garanties, vous serez ainsi indemnisé au plus juste en cas de pépin (destruction, vol, incendie). Comptez de 200 à 300 € environ l'expertise sur place (152 € chez Mascotte assurances).
- La valeur de certains modèles pouvant exploser en dix ans, pensez à l'actualiser tous les trois ans et à avertir votre assureur.

ancienneté, sa rareté, son état, l'usage auquel vous le destinez (loisirs, trajets domicile-travail occasionnels ou non), le lieu où il est stationné (garage clos, jardin, voie publique...) et votre budget, vous opterez pour un contrat "au tiers" simple ou étendu au bris de glace, au vol, à l'incendie, avec ou sans assistance ou encore "tous risques". **Bon à savoir** Nul besoin d'avoir une carte grise de collection (CGC) pour s'assurer chez un courtier dédié, du moment que l'auto a plus de 9 ans, 10 ans ou 15 ans, selon l'enseigne. Muni d'une CGC (possible dès les 30 ans de l'auto), sachez toutefois que vous êtes exempté de bonus, mais aussi de malus. Le coefficient réduction/majoration (CRM) déclaré à la souscription du véhicule "de collection" (relevé d'information à l'appui) restera ainsi figé. Exemple, un CRM de 0,5 ou de 0,54 (50 ou

46% de bonus) ne changera pas, que vous ayez été exemplaire ou que vous accusiez un ou plusieurs sinistres à vos torts (article A.121-1 du code des assurances).

### L'assureur "tradi" : un contrat classique sans prise de tête

La logique veut qu'un non initié commence par contacter son assureur habituel. Comme nous le verrons plus loin, celui qui n'est pas assuré depuis plus d'un an, voire plus de deux ans, comme conducteur principal d'un véhicule d'usage quotidien n'aura d'ailleurs pas d'autre solution.

**Avantages** Conçus pour des voitures utilisées régulièrement, les contrats "traditionnels" sont en majorité plus étoffés que ceux proposés chez un spécialiste "collection". A moins de souscrire à l'assurance minimale obligatoire – la responsabilité civile (RC) –, les garanties "assistance", "bris de glace" et

### Comment nous avons procédé

■ Notre choix s'est porté sur deux icônes : une Peugeot 205 (modèle XS) de 1991 qui agrège à elle seule 85 437 unités en circulation (source AAA Data), et une Citroën DS 20 de 1970. Leur valeur respective est de 5 000 et 18 000 € (cote *Auto Plus Classiques*).

■ Nous avons retenu un profil type : un homme de 60 ans avec 50 % de bonus, sans sinistre depuis trois ans, ni suspension ou retrait de permis, le prérequis pour souscrire chez un assureur dédié "collection". Il vit à Orléans (45), une ville choisie pour ses primes dans la moyenne nationale. Il souhaite une formule au tiers étendu au vol/incendie maxi pour sa 205 ; une tous risques pour la DS. La première est destinée à un usage privé + trajets domicile-travail occasionnels, la seconde aux loisirs.

■ Nous avons ensuite sélectionné sur le comparateur d'assurances Assurland.com les meilleurs tarifs (Direct Assurance, Eurofil, GMF et MMA), et choisi les courtiers "collection" les mieux référencés : AMV, Hervé Clavel (Axa), Mascotte assurances et Rétro+, avant d'enchaîner les devis.



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



**Docteur Romaric Pagnard**  
Médecin généraliste



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

“protection du conducteur” sont ici souvent incluses dans les contrats au tiers vol/incendie ou tous risques. Pour une auto des années 1990 sans grande valeur, comme notre Peugeot 205 XS, cela peut dès lors valoir le coup, a fortiori si elle est fréquemment utilisée. Ainsi, une “tiers étendu au vol/incendie” démarre à 140 €, 172 €, 231 € et 179 € chez Direct Assurance, Eurofil, GMF et MMA. Respectivement 129 €, 217 €, 326 € et 210 € pour couvrir la DS 20 en tous risques.

**Inconvénients** Le montant des primes est plus élevé que chez un spécialiste et ne tient pas compte de la valeur réelle de votre auto. En cas de destruction, de vol ou d'incendie, l'indemnisation se basera sur la valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE). Soit trois fois rien, à moins d'avoir anticipé et prévu l'expertise de sa valeur (voir encadré), et prévenu votre assureur afin qu'il ajuste la prime en conséquence.

**Bon à savoir** A l'instar de tout véhicule motorisé, la RC est obligatoire même si l'auto “végète” au fond d'un hangar.

**Le spécialiste : pour les prix de base canon et les flottes**

Il faut montrer patte blanche (voir “Inconvénients”), mais il a de quoi séduire...

**Avantages** La prime, qui tient compte de la valeur de votre “ancienne”, est adaptée au plus juste. En outre, si vous visez un tarif annuel au ras des pâquerettes et préférez avoir le choix de souscrire ou non aux garanties “assistance”, “bris de glace”, “protection du conducteur” et/ou couvrir plusieurs automo-

biles de plus de 15 ans (voire moins parfois), vous frappez à la bonne porte. La 205 XS en responsabilité civile + défense pénale coûterait jusqu'à deux à trois fois moins que chez un assureur classique: 44 €/an chez Mascotte assurances et Rétro+, 60 € et 78 € chez Hervé Clavel (Axa) et AMV. En vol/incendie, comptez 67 €, 155 €, 93 € et 111 €. Pour la “tous risques” de la DS 20 (respectivement 214 €, 309 €, 280 € et 182 €), l'économie est moins flagrante, d'autant que “l'assistance” et le “bris de glace” ne sont pas toujours inclus. Mais la fidélité à son courtier dédié paie. Des tarifs dégressifs ou des remises confortables sont la règle si vous décidez de couvrir plus d'un véhicule de collection. Ainsi, chez Rétro+, assurer un quatrième véhicule de plus de 31 ans est gratuit. Il faut dire que les risques de sinistres avec de telles voitures, moins sollicitées, sont moindres.

**Inconvénients** Les garanties optionnelles font vite grimper la facture et les conditions d'admission sont drastiques. Vous devez:

- Avoir au moins 21 ans et être assuré sans interruption depuis 12 à 36 mois (selon l'assureur) et n'avoir eu ni accident responsable, ni retrait de permis ces derniers 24 mois. Cela suppose de posséder obligatoirement un véhicule couvert pour vos trajets quotidiens.
- Avoir un bon niveau de bonus.
- Destiner ce véhicule à un usage privé. Ou avec trajets domicile-travail occasionnels seulement\*.
- Garer le véhicule dans un lieu clos.
- Protéger contre le vol un véhicule d'au moins 25 000 €, voire 35 000 €.

Par Pascale Gétin

\*Dans le langage assureur, cela suppose un ou deux trajets mensuels. Pas plus.



AUTOMOBILES PEUGEOT

Toutes les youngtimers ne nécessitent pas systématiquement une assurance spécifique. Le choix de l'assureur et du contrat auto va dépendre de la valeur du véhicule, de sa rareté et de l'usage que vous en faites.

# VOS QUESTIONS

## Expertise Retour au cadre légal

**“J'ignorais qu'il était illégal d'augmenter la puissance de son auto. Je veux revenir en arrière. Comment faire ?”**

Christophe R., par e-mail

**Antoine Jacquot.** Modifier les caractéristiques techniques d'un véhicule le rend en effet totalement impropre à un usage sur la voie publique. Et ce, en vertu de l'article R.321-16 du code de la route, relatif aux “transformations notables”. Il est généralement possible de revenir en arrière, et de retrouver les caractéristiques d'origine, lorsque l'augmentation de la puissance s'est effectuée via le calculateur de l'auto. S'il s'agit d'une “eprom”<sup>(1)</sup> qui a été ajoutée, il convient de la faire retirer par un spécialiste. L'idéal est que l'opération soit réalisée par la société qui a effectué la pose initiale, si celle-ci existe toujours. Lorsque la puissance a été augmentée en modifiant le programme interne du calculateur via la prise OBD, il est possible de demander à un concessionnaire de la marque “d'écraser” les données modifiées et de télécharger à nouveau le logiciel d'origine (de 120 à 250 €).

1. Erasable Programmable Read Only Memory (mémoire morte programmable).

## Assurance Accident non responsable

**“Ayant subi un choc arrière par un jeune permis en excès de vitesse, mon auto de 18 ans va se retrouver à la casse et moi avec moins de 1000 € d'indemnisation. Révoltant !”**

Alain R., 84110 Crestet

**Pascale Gétin.** Oui, mais c'est la suite logique lorsqu'une victime fait un peu trop confiance à son assureur et qu'elle choisit de se laisser “porter”. D'où l'intérêt de ne pas déclarer illico l'accident (vous avez cinq jours), et d'aller faire établir un devis chez un réparateur non agréé. Une fois celui-ci en poche, vous saurez s'il faut avertir votre assureur ou préférer exercer un recours direct à l'encontre de la partie adverse<sup>(2)</sup>.



ADOBE STOCK

Les victimes dans une situation telle que la vôtre (auto âgée) voient souvent, grâce à cette alternative, leurs dommages et préjudices mieux indemnisés, bien qu'il soit conseillé d'être épaulé par un spécialiste<sup>(3)</sup>. Hélas pour vous, un tel recours est désormais impossible. Et vous ne pouvez pas non plus conserver votre auto en l'état, l'impact, sans doute violent, ayant touché des éléments de sécurité.

2. Article L.211-5-1 du code des assurances. 3. Tel Reflexe-accident.fr ou un expert indépendant (Seai.eu et Securite-routiere.gouv.fr).

## Loi Perte de papiers auto

**“A la suite de la perte de mes papiers, l'administration réclame ma nouvelle carte d'identité pour déclarer la perte de mon permis et de la carte grise. Je fais comment ?”**

Gwenaël R., par e-mail

**M<sup>e</sup> Frank Samson.** Avez-vous déposé plainte pour la perte de tous vos documents auprès de la gendarmerie ou d'un commissariat ? Si non, foncez. Il doit bien vous rester des papiers (livret de famille, avis d'imposition, facture d'EDF, etc.) prouvant votre identité. La date du dépôt de plainte fera foi si, par malheur, quelqu'un usurpait entre-temps votre identité ou si vous faisiez l'objet d'une doublette. Téléchargez également sur Mespoints.permisdeconduire.gouv.fr une attestation qui prouve que vous avez votre permis. Elle vous servira à en créer un nouveau sur l'application France Identité.



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

## "Compteur" d'histoires



Par Jean-Christophe Piot

Floride, 15 février 1978. Après des années de recherche, la police arrête le très séduisant, très souriant et très criminel Ted Bundy. Celui qui pouvait incarner le gendre idéal a préféré tuer – en série. Exécuté en 1989, l'homme avait fait de sa Volkswagen l'accessoire clé de sa trajectoire meurtrière.

**E**té 1974. Des femmes disparaissent de Seattle à San Francisco – beaucoup de femmes – sur un rythme qui s'accélère. La plupart ont la vingtaine et se volatilisent le long d'une route ou près des dortoirs de leur campus. En mars, Donna Gail Manson, 19 ans, s'évapore le soir d'un concert de jazz au beau milieu du collège d'Etat Evergreen, à Olympia; en avril, c'est au tour de Susan Elaine Rancourt d'être portée manquante à la sortie d'un cinéma d'Ellensburg. Le 6 mai, Roberta Kathleen Parks quitte l'université d'Etat de l'Oregon pour aller prendre un café avec des amis, qui ne la verront jamais arriver. En juillet, on en est à six – et encore, c'est l'hypothèse basse.

Que des femmes disparaissent n'a rien de rare dans l'Amérique de l'époque, les enquêteurs ne le savent que trop bien. Mais leur profil interpelle: aucune n'est en rupture de ban ni travailleuse du sexe – caractéristiques classiques des victimes de viol, enlèvement ou violences. La plupart sont des étudiantes qui ne se connaissent pas et ont en commun d'être jeunes, jolies, blanches et de porter des cheveux longs, séparés au milieu. Et il y a autre chose: peu de temps avant leur disparition, toutes ont été vues en train de discuter en fin de journée avec un jeune homme séduisant, grand, brun, au léger accent canadien ou britannique, portant un nom banal: Bill, Bob ou Ted, peut-être. A chaque fois, c'est le même refrain: l'homme semblait blessé, avec un bras en écharpe, parfois des béquilles. On l'a vu réclamer de l'aide pour porter des livres ou sortir une maquette de bateau de sa voiture, une vieille Beetle de couleur pâle, sable ou beige. Un modèle de 1968, avec le toit ouvrant.

C'est d'autant plus maigre que des Volkswagen, il y en a littéralement partout sur les campus, comme à travers toute l'Amérique d'ailleurs. Au milieu des années 1970, on ne fait pas plus familier que cette sympathique silhouette tout en rondeurs qui a valu à la petite allemande le surnom de "Coccinelle" en France et de "Bug" (insecte) ou de "Beetle" (scarabée) chez les Anglo-

L'homme semble blessé, avec un bras en écharpe ou des béquilles



QUAND UN JEUNE TOMBEUR ASSASSINAIT DES ÉTUDIANTES

# Bundy, l'homme la complice de sa

Saxons. Tout le monde a depuis longtemps oublié ses origines quelque peu sulfureuses – la Volkswagen type 1 doit son existence à Ferdinand Porsche, qui l'avait mise au point en 1938 à la demande expresse d'Adolf Hitler.

Mais de l'eau a coulé sous les ponts: la "voiture du peuple" est aux Trente Glorieuses ce que la Ford T est au début du siècle: le symbole d'une auto débonnaire, accessible à tous. C'est souvent la seconde du foyer, une petite européenne que les épouses peuvent s'offrir, pratique et dix fois plus maniable que les mastodontes de Buick ou Ford. C'est aussi le premier modèle que l'on s'achète en entrant à l'université, idéal pour les étudiants modestes. Et puis, c'est une star: on l'aperçoit sur la jaquette de l'album *Abbey Road*, sagement garée derrière le passage piéton que traversent les Beatles, et on la retrouve sur grand écran depuis que la Walt Disney Company en a fait l'héroïne

du film *Un amour de Coccinelle* (1968), avec sa VW modèle Sedan blanc crème de 1963 et son numéro 53 peint sur la portière. Une sympathique petite bagnole, en somme, rassurante et chaleureuse, dont le seul tort est d'avoir tapé dans l'œil du fameux jeune homme au bras en écharpe. "Ted", c'est Theodore Robert Bundy, celui qui a fait d'une banale Coccinelle une scène de crimes. Au pluriel.

Aurait-on pu mettre la main sur Bundy cet été-là? On ne le saura jamais, car en août 1974, ce dernier déménage à Salt Lake City suivre des cours de droit à l'université d'Utah. Il ne faut pas trois semaines pour que le cycle recommence: des femmes disparaissent et la Beetle continue de servir de traquenard, avec un modus operandi qui ne varie guère. Soit Bundy prétexte une blessure au bras ou à la hanche pour inciter ses victimes à l'aider à décharger un objet quelconque de sa voiture, soit il s'arrête le long d'une route pour les inviter à monter à bord. Là, les jeunes filles voient le piège



**S DANS L'AMÉRIQUE DES ANNÉES HIPPIES**

# qui fit d'une Cox es crimes

se refermer sur elles: la portière passager est trafiquée, impossible d'actionner la poignée. Quant à la banquette arrière, elle a carrément disparu – bien pratique pour étendre sa victime sous une couverture, une fois celle-ci assommée, ligotée et bâillonnée. Bundy n'a alors plus qu'à rejoindre l'un des coins isolés qu'il affectionne pour exécuter sa victime en l'étranglant ou en lui défonçant le crâne, avant d'abandonner sa dépouille en pleine nature – quitte à revenir prendre quelques Polaroid. Un parcours meurtrier qui va durer encore... quatre ans.

En 1975, pourtant, le boulet passe tout près. Le 15 août, dans l'Utah, un policier local repère une Coccinelle qu'il ne connaît pas et décide de procéder à un contrôle de routine. Le conducteur démarre sur les chapeaux de roues et tente de semer son poursuivant, avant de s'arrêter sur un parking et de sortir les mains en l'air. Contrit

**La portière passager est trafiquée, impossible d'actionner la poignée!**

et bien élevé, le jeune homme explique qu'il fumait un joint et qu'il a paniqué, mais le policier procède tout de même à un contrôle d'identité et jette un œil à l'intérieur de la Coccinelle de ce Theodore Bundy. Surpris par l'absence de siège passager avant – celui-ci est posé à l'arrière –, il lui fait ouvrir le coffre et découvre un pied de biche, un masque en laine, une cagoule de ski, du fil de fer, de grands sacs-poubelles verts, une corde, des gants... Le parfait attirail du petit cambrioleur, pense le policier. Soupçonné de vol, Bundy est pourtant vite relâché – sans antécédents judiciaires et sans butin à bord, l'affaire semble mineure.

Mais quelque chose titille les forces de l'ordre, qui décident de suivre Bundy de près. Le 19 septembre, lorsqu'il vend sa Beetle à un étudiant, la police de l'Utah confisque la voiture et la confie au FBI. Bingo: les techniciens du Bureau y retrouvent les

cheveux de trois jeunes femmes disparues, Caryn Campbell, Melissa Anne Smith et Carol DaRonch. Une drôle de coïncidence, mais il n'y a pas de cadavres. Soupçonné de meurtres mais jugé pour simples enlèvements, Bundy est incarcéré en février 1976 avant de parvenir à s'enfuir, deux fois. Et de recommencer à tuer, plus que deux fois.

Sa cavale meurtrière ne s'arrête qu'en 1978, lorsque Ted Bundy monte encore d'un cran dans ses pulsions homicides. Dans la nuit du 14 au 15 janvier, il pénètre dans la résidence Chi Omega, à Tallahassee. Quand il en ressort, trois étudiantes sont grièvement blessées et deux autres sont mortes – Margaret Bowman et Lisa Levy, sur laquelle Bundy s'est particulièrement acharné: violée, la jeune fille a été frappée à la tête avec une bûche, et le serial killer l'a profondément mordu sur la fesse et la poitrine. Trois semaines plus tard, le 9 février, c'est la jeune Kimberly Leach, une écolière de 12 ans, qui disparaît près de son école. Le 10, Bundy est identifié grâce à plusieurs témoignages et placé sur la liste des dix criminels les plus recherchés des Etats-Unis. Le 15, l'officier de police David Lee l'arrête à Pensacola au volant d'une autre Beetle, volée, cette fois.

La suite est l'histoire d'un double procès: ceux des meurtres de Tallahassee et de Kimberly Leach, qui finissent par envoyer Bundy sur la chaise électrique dix ans plus tard, en 1989. A chaque fois, l'homme – qui se défend lui-même, fort de sa formation en droit – stupéfait une Amérique qui découvre un tueur au visage de star hollywoodienne, souriant et souvent moqueur: celui d'un homme qui avait tout pour lui. Edward Wowart, l'un des juges qui l'envoient dans le couloir de la mort, lui adresse quelques mots célèbres juste après le verdict: *"Vous êtes un jeune homme intelligent. Vous auriez fait un bon avocat. J'aurais beaucoup aimé vous voir exercer devant moi. Mais vous avez choisi une autre voie, mon pote."*

Jusqu'au bout, le tueur aura tenté de repousser son exécution en négociant ses aveux ou en promettant d'aider les enquêteurs à retrouver les dépouilles d'un nombre de victimes qui reste flou – 37 meurtres lui sont attribués, mais le total dépasse peut-être la centaine. Mais ce petit jeu macabre finit par lasser la justice. Le 24 janvier 1989, Ted Bundy est exécuté quelques heures après sa dernière interview, au cours de laquelle il déclare: *"Les gens comme moi ne sont pas des monstres-nés. Nous sommes vos fils, nous sommes vos maris."* Quant à la Volkswagen passablement déglinguée du tueur – elle porte encore des traces de rouille et sa peinture est amochée –, elle a été rachetée par des policiers de l'Utah quelques années plus tard, pour 975 dollars. Moralement, le coup se discute. Financièrement, moins: revendue 25000 dollars, elle est désormais exposée dans le musée du crime de Pigeon Forge, dans le Tennessee. Toujours aussi sympathique. ■



AUCUNE VICTOIRE EN NEUF PARTICIPATIONS

# Loeb : la malédiction du Dakar

Disqualifié par la FIA<sup>(1)</sup> à l'issue de la troisième étape, Sébastien Loeb a vu une nouvelle fois ses espoirs de gagner le Dakar s'envoler. C'est la troisième fois depuis ses débuts dans la discipline qu'il ne figure pas à l'arrivée, mais c'est surtout la neuvième fois que cette épreuve se refuse à lui. Qu'est-ce qui cloche ?

**D**ans l'épreuve d'Endurance des 24 Heures du Mans, on a coutume de dire que c'est Le Mans qui choisit son vainqueur. En serait-il de même pour cette autre épreuve légendaire qu'est le Dakar ? En tout cas, cette année, elle a décidé de sacrer l'un des "siens" (la course se déroulant pour la sixième année consécutive en Arabie saoudite), le Saoudien

Yazeed Al-Rajhi (*voir ci-dessous*). Une chose est sûre, c'est que – pour le moment – elle ne veut pas de Sébastien Loeb. Peut-on parler d'une malédiction ? Ce terme ne devrait pas plaire à l'Alsacien, mais force est de reconnaître que le sort s'acharne sur lui. Excepté lors de sa première participation en 2016 et ses abandons en 2018 et 2021, il a toujours figuré sur le podium final (trois fois

deuxième en 2017, 2022, 2023 et deux fois troisième en 2019 et 2024). Le tout, en engrangeant 28 victoires d'étapes, mais sans jamais atteindre le graal.

## Un parcours semé d'embûches

Hyperactif et toujours désireux de se lancer de nouveaux défis (après le rallye, les 24 Heures du Mans, les courses sur circuit, etc.), Sébastien Loeb décide de participer au Dakar, en 2016, avec le 2008 DKR de Peugeot Sport. Après avoir été leader de l'épreuve, il part en tonneaux à la 8<sup>e</sup> étape, mais termine tout de même 9<sup>e</sup> (quatre victoires d'étapes). En 2017, à bord du 3008 DKR, il remporte cinq étapes, occupe la tête du classement général, mais après quelques problèmes

## Dakar 2025 : l'avènement des "outsiders"

■ Avant même de débiter, cette 47<sup>e</sup> édition s'annonçait déjà un peu particulière. En effet, les têtes d'affiche telles que Sainz (vainqueur en 2024), Al-Attiyah ou Loeb ayant migré vers de nouvelles équipes, et en l'absence du roi incontesté Stéphane Peterhansel (14 fois victorieux, un record), il était bien difficile d'établir un pronostic. Et cela s'est confirmé au cours de l'épreuve. Alors que Henk Lategan (Toyota Hilux) a occupé la première place du classement général pendant neuf des douze étapes pour sa quatrième participation seulement, c'est

finalement le Saoudien Yazeed Al-Rajhi (Toyota Hilux) qui l'a emporté sur ses terres avec 3'57" d'avance seulement sur Lategan ! Al-Rajhi n'est toutefois pas un débutant (11<sup>e</sup> Dakar) et il est vice-champion du monde des rallyes-raids (W2RC) 2023 et 2024, derrière Al-Attiyah. Le podium est complété par Mattias Ekström (Ford Raptor), qui s'est emparé de la troisième place dès l'étape 3 pour ne plus la quitter. Sur les quatre autos engagées, Ford place un deuxième Raptor (Mitchell Guthrie) en cinquième position, après avoir perdu, dès le troisième jour, son leader Carlos

Sainz, parti à la faute. Rendez-vous manqué, en revanche, pour les nouvelles Mini essence, avec une série de tonneaux pour Guerlain Chicherit et une 17<sup>e</sup> place seulement pour Guillaume de Mévius. Enfin, après la disqualification de Loeb (*voir ci-dessus*), les espoirs de Dacia ne reposaient plus que sur Nasser Al-Attiyah. Mais celui-ci, pourtant bien parti (2<sup>e</sup> au général après l'étape 4) a ensuite été victime d'une panne mécanique puis a écopé d'une pénalité. Il n'a pu faire mieux que 4<sup>e</sup> au général, en offrant tout de même une victoire d'étape à Dacia.



# Sébastien Loeb en chiffres

## 9

Le nombre (record) de ses titres de champion du monde des rallyes (WRC), obtenus consécutivement de 2004 à 2012.

Son nombre de participations au Dakar depuis 2016 (sans victoire).

Sa position au classement général de son premier Dakar (2016).

Le nombre de disciplines dans lesquelles il s'est officiellement engagé : WRC, Dakar, 24 Heures du Mans, WTCC<sup>(2)</sup>, Rallycross, GT Séries, Porsche Cup, XTreme E, Pikes Peak.

Le nombre d'années entre ses deux derniers succès au rallye de Monte-Carlo (2013 et 2022).

Le nombre de lettres dans son prénom.

## 8

Le nombre (record) de ses victoires au rallye de Monte-Carlo (jusqu'en 2024), à égalité avec Sébastien Ogier<sup>(3)</sup>.

## 28

Le nombre d'étapes remportées au Dakar (depuis 2016).

## 80

Le nombre (record) de ses victoires en WRC.

## 50

Son âge lors de cette 47<sup>e</sup> édition du Dakar.

techniques et une erreur de navigation, il "échoue" à la 2<sup>e</sup> place, à cinq minutes seulement de Peterhansel. En 2018, c'est le premier abandon, après un accident et la blessure de son copilote Daniel Elena. En 2019, des errances dans le désert péruvien, de

**Le Dakar 2025 s'est terminé prématurément pour l'équipage Loeb-Lurquin.**

**Malgré un vol plané, le Sandrider a réussi à terminer l'étape, mais il a ensuite été disqualifié pour des raisons de sécurité.**



F. GOODEN / DPPI

multiples crevaisons et une transmission défaillante le conduisent à la troisième marche du podium. En 2020, il fait l'impasse sur le Dakar, mais revient en 2021, avec Prodrive et le Hunter BRX. Lassé par de nombreux soucis mécaniques, il décide d'abandonner. En 2022 et 2023, il rate de nouveau le coche, encore entravé par des pannes et des crevaisons, mais il finit tout de même deuxième (avec sept victoires d'étapes en 2023). Enfin, l'année dernière, de nouveau victime de nombreux pépins mécaniques et d'un certain manque de professionnalisme de son équipe, il n'accède qu'au troisième rang final.

Bilan : huit participations, huit déceptions. Déception, parce que même s'il n'a pas à rougir de ses résultats, Sébastien Loeb n'est pas du genre à se contenter de places d'honneur. Il est un insatiable gagneur !

### Le 9 impair et manque

Le chiffre "9" revêt une importance toute particulière pour Loeb, et pour cause : il représente, avant tout, le nombre de titres de champion du monde des rallyes (WRC) qu'il a obtenus, record absolu à ce jour. Et il suffit d'aller voir sur son site personnel (sebastienloeb.com) pour noter qu'il en a fait sa "signature", et c'est bien légitime. De plus, comme vous pouvez le constater dans l'encadré ci-contre, le neuf est très présent dans sa carrière sportive... Alors, sans être forcément superstitieux, tout laissait à penser que pour sa neuvième participation au Dakar, il arriverait enfin à vaincre le signe indien. Et ce, même s'il se lançait dans un nouveau défi en intégrant l'équipe Dacia, totalement novice dans le monde des rallyes-raids (voir Auto Plus n° 1896). Sachant, de plus, que jamais le Dakar de l'époque moderne n'a été remporté par un constructeur faisant ses débuts. Mais, il est vrai aussi que le doublé réalisé par Al-Attiyah et Loeb au rallye du Maroc en octobre dernier, pour la première sortie officielle du Sandrider, avait un peu ouvert le champ des possibles. Cependant, le miracle n'a pas eu lieu. Cette 47<sup>e</sup> édition du Dakar, annoncée redoutable, l'a été encore plus que prévu, et pour tous les équipages. D'autant plus que, cette année, la stratégie a pris une part importante dans les résultats, ne permettant pas toujours d'avoir une vision claire des classements. En effet, dans certains cas, les concurrents préféraient lever le pied pour ne pas gagner l'étape et éviter ainsi d'ouvrir la piste le lendemain. En ce qui concerne Loeb, les choses se sont malheureusement gâtées très vite. Dès le premier jour du



B. BAUDIN / DPPI

**En 2012, Sébastien Loeb remportait son neuvième et dernier titre (consécutif) de champion du monde des rallyes au volant de sa Citroën DS3.**

fameux 48h Chrono (2<sup>e</sup> étape), il a rencontré des problèmes de ventilateurs (déjà survenus au rallye du Maroc), lui faisant perdre plus de trente minutes, qu'il rattrapa en partie le lendemain, pointant 6<sup>e</sup> au général. Mais au douzième kilomètre de l'étape 3, surpris par une saignée, il partait en tonneaux. Voiture endommagée mais équipage indemne, il se relançait après quelques minutes seulement, avant de subir une casse de biellette de direction (conséquence de l'accident). Malgré cela (réparation effectuée en une heure), il réussissait à rejoindre le bivouac. C'est dire la ténacité du bonhomme. Ces efforts n'ont toutefois pas été récompensés puisque, quelques heures après son arrivée, les commissaires techniques de la Fédération internationale de l'automobile (la FIA, qui régit le Dakar) disqualifiaient le Sandrider n° 219 (encore un 9!) de Loeb et Lurquin, après avoir constaté une déformation de l'arceau de sécurité. C'en était donc fini des espoirs de l'Alsacien, à qui, pour une fois, son fameux chiffre "fétiche" n'a vraiment pas porté bonheur...

### Malchance ou erreur ?

Si le pilote de rallye (WRC) a toujours fait l'unanimité au sujet de son inégalable talent dans la discipline, ainsi que l'admiration de tous, celui de rallye-raid (W2RC) pose question chez certains. La critique étant facile en cas d'échec (et encore, peut-on vraiment considérer que ses résultats en sont ?), d'aucuns évoquent un pilotage où la performance prend parfois le pas sur la prudence. Mais, à n'en pas douter, Loeb ne devrait pas tarder à faire taire les mauvaises langues. D'ailleurs, pour l'anecdote, il paraîtrait qu'en numérologie, le "9" annonce la fin d'un cycle et la naissance de quelque chose de nouveau... Dès lors, pourquoi ne pas parier sur le fait que sa dixième participation au Dakar sera la bonne ?



TOYOTA

1. Fédération internationale de l'automobile. 2. Championnat du monde des voitures de tourisme. 3. Sébastien Ogier totalise en réalité 9 victoires au Monte-Carlo, mais sa première, en 2009, était hors championnat du monde des rallyes WRC et n'est donc pas officiellement comptabilisée.



**Moteur:** 4 cylindres en ligne, arbre à cames en tête  
**Cylindrée:** 954 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 46 ch à 6 000 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 135 km/h  
**Production:** 1 624 992 exemplaires (1972-1987)  
**Cote actuelle:** 1 500 à 2 500 €

Compacte, mais aussi fine et fluette. Pare-chocs maigrelets et fragiles, calandre en plastique noir qui se veut sérieuse, encadrée par deux phares carrés bien petits... L'ensemble offre aujourd'hui un charme rétro. A l'époque, ça faisait surtout radin.



IL Y A 53 ANS, PEUGEOT LANCE LA PETITE 104

## Tellement de talent et de... pingrerie!

Oh, oh! Mais voici une toute petite Peugeot: la berline la plus courte d'Europe! Futée, bien motorisée, bien suspendue, plus moderne que la Renault 5, elle restera pourtant toujours dans l'ombre de sa rivale.

**J**usqu'au début des années 1970, Peugeot n'avait jamais produit de modèle aussi modeste: 3,58 m de long, c'est vraiment petit! La carrosserie ultracompacte abrite une conception des plus modernes: moteur tout en aluminium à arbre à cames en tête implanté transversalement pour être le moins encombrant possible, suspension à quatre roues aimablement indépendantes, silhouette engageante avec son profil "deux volumes" et son pan arrière coupé. Hélas, mille fois hélas, Peugeot a oublié de la doter d'un hayon. Quelle erreur! Pendant quatre années, la puce sochaliennaise va traîner cette lacune comme un boulet. Alors que sa rivale, la Renault 5, va faire le plein de louanges – et de ventes – grâce à son volet arrière tellement plus pratique! Malgré ses qualités dynamiques au top et sa supériorité technique par rapport à la R5, les critiques vont pleuvoir: sur les



Pour accéder aux modestes 228 dm<sup>3</sup> du coffre, un minable couvercle qui s'articule sous la lunette. Ouverture petite et trop basse. Une calamité. Le hayon de la R5 est autrement plus pratique!

premiers modèles, pas de dossiers réglables sur les sièges et banquette non rabattable. Impardonnable. Ajoutez aussi que la finition intérieure est basique, avec ses plastiques si fins et une légèreté générale qui n'a rien de gratifiant. Sans oublier une insonorisation, disons... imparfaite. A tout cela, une raison aussi mauvaise que véridique: la mise au point technique a épuisé les budgets prévus. Plus d'argent disponible pour quelques aménagements jugés secondaires et un habitacle mieux présenté. Les ingénieurs, eux, ont tout lieu d'être contents: leur "bébé" se comporte extrêmement bien sur la route, son confort est surprenant et inédit sur un

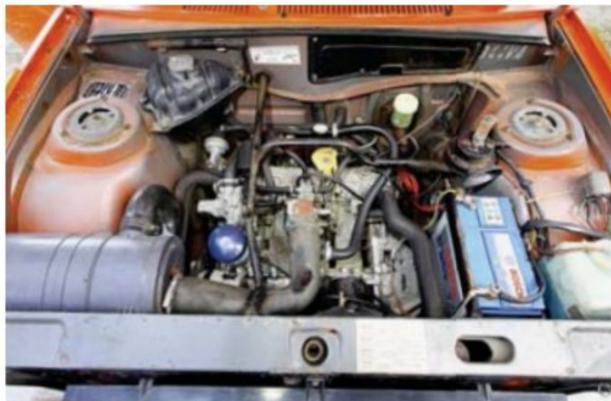
petit modèle, la vitalité du moteur réjouit. La boîte de vitesses se commande par un levier au plancher qui fait très moderne, mais dont le maniement flou n'atteint pas des sommets d'agrément.

### Talenteuse sur route

A conduire, la 104 vaut quand même infiniment mieux que la R5, qui a hérité d'un châssis de 4L, de quatre cylindres totalement dépassés et d'une architecture avec moteur longitudinal qui fait protubérance dans l'habitacle. Sans oublier ses quatre minables freins à tambour en version de base... Mais la clientèle est plus éblouie par



Planche de bord basique et gringalette ! Service archi-minimum sur les instruments, plastiques échappant nettement à toute tentative de luxe : la présentation fait vraiment pauvre.



Quel talent, ce 4 cylindres Peugeot "X", issu des 204 nées en 1965 ! Construction tout alu, arbre à cames en tête, l'ensemble couronné par un joli tempérament. Les 46 ch initiaux restent modestes, mais, pour 760 kg, ils suffisent.



PHOTOS: N. SOLER

Son profil "deux volumes" sans coffre proéminent fait vraiment moderne au début des années 1970. Ce sera la silhouette adoptée par tous les modèles de ce gabarit.

## 1972, cette année-là



Le principe de l'égalité de rémunération entre hommes et femmes s'inscrit dans la loi. Une loi dont l'application à la lettre est toujours en devenir... Pour sa fin de carrière, la Citroën

DS s'offre une apothéose : les DS 23 profitent d'un accroissement de cylindrée, même si le gain par rapport aux DS 21 n'est pas énorme. En carburateur ou avec injection électronique.

D. MEUNIER

la Renault que par la 104, qui a la réussite moins tapageuse. Pour ne rien arranger, à sa sortie, elle s'affiche à 12 200 francs. Pas donné ! La R5 vaut de 7 à 17% de moins. Toute sa vie, la 104 a souffert la comparaison avec la R5, née la même année et qui savait davantage jouer les aguicheuses. Surtout en 4/5 portes, la Peugeot est restée dans l'ombre. Y compris en collection jusqu'à ces dernières années. Aujourd'hui, quelques amateurs ont envie de la redécouvrir. Surtout dans ses versions du tout début de carrière, comme celle-ci, qui date de 1973, ou dans ses sportives déclinaisons S, ZS et ZS2 (66 à 93 ch DIN).



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

# À ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Nouveautés** : la future Dacia Sandero (2027) révèle déjà ses lignes sous le crayon de notre illustrateur.
- **Match** : la Renault 5, dotée de sa petite batterie (311 km d'autonomie) face à la Citroën E-C3.
- **Dossier spécial occasion** : 12 pages pour faire le bon choix, notre baromètre fiabilité, nos astuces...

En kiosque le vendredi 7 février



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

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

### Rédaction

**Directeur de la rédaction**

Mathieu Chevalier

**Rédacteur en chef**

Nicolas Bernard

**Assistante de la rédaction**

Karine Roumestand (5594)

**Rédacteurs en chef adjoints**

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

**Directeur artistique**

Cédric Niel (5781)

**Secrétaire générale de la rédaction**

Laurence Combes

**Chefs de service**

Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

**Actualité**

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

**Nouveautés**

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria

**Essais**

Rédaction : David Bouillaux (5582), Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

**Magazine experts**

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

**Correspondants particuliers**

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

**Magazine coaches**

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

**Sport**

Laurent Dupin

**Secrétariat de rédaction**

1<sup>er</sup> secrétaire de rédaction : Lydia Mas

**Maquette**

Chef de studio :

Nathalie Barriaud (5018)

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

**Photo**

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

**Rédacteur photo** : Sébastien Besse (5239)

**Photographes** : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

**Illustrateurs**

Cirebox, Christophe Igounet

**Attachée de presse**

Agnès Lasbarrères (5109)

**Ont collaboré à ce numéro**

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumont, Jean-Christophe Piot, François Stagnaro

En SR : Raphaëlle Malaurent, Sophie Pertus

En photo : Caroline Hazard

### Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

**Hors-série**

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

**Direction - édition**

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Editeur : Tommaso Albinati

**Marketing**

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

**Abonnements et diffusion**

**Marketing direct**

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champagne

Chef de produit : Julie Duarte

**Ventes au numéro**

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

**Publicité commerciale**

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

**Marchés directs**

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

**Fabrication**

Chef de fabrication : Didier Biron

**Finance manager**

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux

**Co-gérants**

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

**Co-directeur de la publication**

Gautier Normand

**Actionnaires principaux**

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

**Imprimeur** : Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1024 K 85544 -

Dépôt légal : janvier 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

**Affichage environnemental**

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

Impact sur l'eau : Ptot 0,015 kg/tonne



Président : REWorld MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

### SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)

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

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

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

## Le barème

Les modèles émettant plus de 118 g/km de CO<sub>2</sub> sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1 800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2 000 à 4 000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Electricité jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4 000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3 000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2 000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	Montant
Electricité au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

MALUS			
Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus	Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus
118 g	50 €	156 g	3 331 €
119 g	75 €	157 g	3 552 €
120 g	100 €	158 g	3 784 €
121 g	125 €	159 g	4 026 €
122 g	150 €	160 g	4 279 €
123 g	170 €	161 g	4 543 €
124 g	190 €	162 g	4 818 €
125 g	210 €	163 g	5 105 €
126 g	230 €	164 g	5 404 €
127 g	240 €	165 g	5 715 €
128 g	260 €	166 g	6 126 €
129 g	280 €	167 g	6 537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7 959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1 074 €	179 g	20 569 €
142 g	1 172 €	180 g	22 380 €
143 g	1 276 €	181 g	24 291 €
144 g	1 386 €	182 g	26 302 €
145 g	1 504 €	183 g	28 413 €
146 g	1 629 €	184 g	30 624 €
147 g	1 761 €	185 g	32 935 €
148 g	1 901 €	186 g	35 346 €
149 g	2 049 €	187 g	37 857 €
150 g	2 205 €	188 g	40 468 €
151 g	2 370 €	189 g	43 179 €
152 g	2 544 €	190 g	45 990 €
153 g	2 726 €	191 g	48 901 €
154 g	2 918 €	192 g	51 912 €
155 g	3 119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

Prix en €	Bonus (0) ou malus	Remise possible	Energie
<b>ALFA ROMEO</b>			
<i>Junior (nouveau)</i>			
1.2 Ibrida 136	29500	0	3% PHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34500	0	nc PHEV
Eletrica 156	38500	-3000	4% Elec
Eletrica 156 Premium	43500	-3000	4% Elec
Eletrica 280 Veloce	46900	-3000	4% Elec
<b>Tonale</b>			
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+540	5% PHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+240	5% PHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48700	+818	3% PHEV
PHEV 190 Sprint	50800	+750	6% PHEV
PHEV 280 Sprint 04	53300	+750	6% PHEV
PHEV 280 Veloce 04	58800	0	6% PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1 829	5% D
<b>Giulia</b>			
2.0T 280 Sprint 04	57800	+15 736	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+310	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint 04	55300	+1 172	5% D
2.2 Diesel 210 Veloce 04	60800	+1 901	12% D
<b>Stelvio</b>			
2.0T 280 Sprint 04	63300	+43 979	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+2 429	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint 04	60800	+5 476	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce 04	66300	+5 476	4% D
<b>ALPINE</b>			
<i>A290 (nouveau)</i>			
180 GT	38700	-3000	0% Elec
180 GT Premium	41900	-3000	0% Elec
220 GT Performance	41700	-3000	0% Elec
220 GTS	44700	-3000	0% Elec
220 Première Edition	46200	-3000	0% Elec
<b>A110</b>			
A110	65000	+2 726	1% E
A110 GT	70000	+2 918	0% E
A110 S	77500	+3 552	0% E
A110 R Turini	106000	+3 331	0% E
<b>ASTON MARTIN</b>			
Vantage	199700	+60 000	nc E
DB12	227000	+60 000	nc E
DBS Volante	244538	+60 000	nc E
DBX 707	252100	+60 000	nc E
Valkyrie	2700000	+60 000	nc E
<b>AUDI</b>			
<i>A1 Sportback</i>			
25 TFSI Design	27230	+210	2% E
30 TFSI Design	28240	+230	2% E
30 TFSI S line	30940	+1 770	7% E
35 TFSI S line S tronic	34670	+330	7% E
35 TFSI S line Plus S tronic	36670	+330	nc E
40 TFSI S line Plus S tronic	38430	+2 049	nc E
<b>A1 Allstreet</b>			
30 TFSI	29840	+330	nc E

35 TFSI S tronic	33570	+540	nc E
<b>Q2</b>			
30 TFSI Design	34480	+360	3% E
35 TFSI Design	36500	+400	3% E
35 TFSI S line	38900	+740	3% E
SQ2	56150	+40 468	11% E
30 TDI Design	36390	+210	3% D
35 TDI S line S tronic	43540	+898	3% D
35 TDI S line Plus S tronic	46290	+898	3% D
<b>A3 Sportback (nouveau)</b>			
30 TFSI Design	34800	+260	0% E
30 TFSI S line	36550	+260	7% E
30 TFSI Hybride S line	41790	+150	7% E
30 TFSI S line	40850	+260	7% E
35 TFSI Hybride S line	43030	+125	7% E
S3	63000	+51 912	0% E
RS 3	76000	+60 000	0% E
40 TFSI e Design	47900	0	0% PHEV
40 TFSI e S line	52850	0	0% PHEV
45 TFSI e S line	56900	0	0% PHEV
35 TDI Design	40800	+260	0% D
35 TDI S line	46550	+260	7% D
<b>A3 Allstreet (nouveau)</b>			
35 TFSI Design	37800	+330	0% E
35 TFSI S line	42250	+330	6% E
35 TFSI Hybride Avus	44430	+190	6% E
40 TFSI e Avus	54250	0	nc PHEV
35 TDI Design	42500	+330	0% D
<b>A3 Berlina (nouveau)</b>			
30 TFSI Design	35185	+190	5% E
30 TFSI S line	40 115	+190	6% E
30 TFSI Hybride S line	42285	+75	6% E
35 TFSI S line	41 415	+210	6% E
35 TFSI Hybride S line	43 595	+75	6% E
S3	63 585	+32 935	0% E
RS 3	77 000	+60 000	0% E
35 TDI Design	41 165	+230	5% D
35 TDI S line	46 115	+230	6% D
<b>Q3</b>			
35 TFSI Design	40 890	+1 172	10% E
35 TDI Design	46 790	+1 360	10% D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 590	+7 104	7% D
<b>Q3 Sportback</b>			
35 TFSI Design	43 390	+1 386	5% E
35 TDI Design	48 290	+950	5% D
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+7 415	7% D
<b>Q4 e-Tron</b>			
45	46 990	-3000	nc Elec
55 S line Quattro	65 790	0	5% Elec
<b>Q4 Sportback e-Tron</b>			
45	46 990	-3000	nc Elec
55 S line Quattro	72 490	0	4% Elec
<b>A5 (nouveau)</b>			
2.0 TFSI Design	45 600	+3 749	0% E

2.0 TFSI 150 S line	54 670	+3 749	4% E
2.0 TFSI 204 S line	59 570	+3 749	4% E
S5	79 750	+11 959	2% E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 800	+2 160	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62 770	+2 160	4% D
<b>A5 Avant (nouveau)</b>			
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+4 394	0% E
2.0 TFSI 150 S line	56 170	+4 394	7% E
2.0 TFSI 204 S line	61 070	+4 576	7% E
S5	81 250	+14 992	0% E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+2 390	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+2 390	7% D
<b>Q5 (nouveau)</b>			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	67 590	+4 051	0% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	66 960	+4 051	0% E
S05	96 930	+41 221	0% E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+7 431	0% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	68 670	+7 431	0% D
<b>Q5 Sportback (nouveau)</b>			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	69 750	+4 051	nc E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68 150	+4 051	nc E
S05	101 130	+41 221	nc E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63 670	+7 519	nc D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72 070	+7 519	nc D
<b>Q6 e-tron (nouveau)</b>			
251 Design	72 170	0	0% Elec
251 S line	76 270	0	5% Elec
Performance S line	81 500	0	5% Elec
Quattro S line	87 550	0	5% Elec
SQ6	99 870	0	0% Elec
<b>Q6 e-tron Sportback (nouveau)</b>			
251 Design	74 570	0	nc Elec
251 S line	78 670	0	nc Elec
Performance S line	83 900	0	nc Elec
Quattro S line	89 950	0	nc Elec
SQ6	102 270	0	nc Elec
<b>A6</b>			
45 TFSI S line	66 380	+5 305	8% E
50 TFSI e S line	76 540	+2 150	7% PHEV
55 TFSI e Competition	79 750	+2 150	10% PHEV
35 TDI S line	62 150	+1 098	8% D
40 TDI S line	66 930	+1 274	8% D
40 TDI Design	66 430	+1 274	nc D
45 TDI Design Quattro	74 180	+8 126	nc D
45 TDI Avus Quattro	84 880	+8 126	7% D
50 TDI Avus Quattro	88 350	+10 770	7% D
S6	93 320	+35 385	7% D
<b>A6 Avant</b>			
45 TFSI S line	70 980	+8 809	12% E
RS 6 Performance	161 050	+60 000	1% E
50 TFSI e S line	78 140	+3 125	8% PHEV
55 TFSI e Competition	82 350	+3 125	15% PHEV
35 TDI S line	64 780	+2 236	12% D
40 TDI S line	66 830	+2 611	12% D
40 TDI Design	66 030	+2 611	nc D
45 TDI Design Quattro	76 780	+13 817	nc D
45 TDI Avus Quattro	87 480	+13 817	7% D
50 TDI Avus Quattro	90 950	+15 989	7% D
S6	96 920	+36 360	7% D
<b>A6 Allroad</b>			
40 TDI Design	76 780	+5 119	nc D
45 TDI Design	83 550	+18 225	nc D
45 TDI Avus	93 850	+18 225	7% D
50 TDI Avus	97 320	+19 636	7% D
55 TDI Avus	102 780	+33 613	7% D
<b>A7 Sportback</b>			
45 TFSI S line	78 920	+8 709	7% E
RS Performance	157 580	+60 000	7% E
50 TFSI e S line	87 690	+4 300	7% PHEV
55 TFSI e Competition	93 820	+4 300	8% PHEV
40 TDI S line	76 780	+2 651	7% D
50 TDI S line Quattro	86 400	+13 873	7% D
50 TDI Design Quattro	82 400	+13 873	nc D
S7	102 700	+45 668	7% D
<b>A6 e-tron Sportback (nouveau)</b>			
285 Design	66 420	0	nc Elec
285 S line	73 310	0	nc Elec
Performance S line	84 090	0	nc Elec
Quattro S line	91 210	0	nc Elec
S6	105 020	0	nc Elec
<b>A6 e-tron Avant (nouveau)</b>			
285 Design	67 920	0	nc Elec
285 S line	74 810	0	nc Elec
Performance S line	85 590	0	nc Elec
Quattro S line	92 710	0	nc Elec
S6	106 520	0	nc Elec
<b>e-Tron GT (nouveau)</b>			
S Base	128 250	0	0% Elec
S	138 250	0	1% Elec
RS	162 400	0	0% Elec
RS Performance	175 350	0	3% Elec
<b>Q7 (nouveau)</b>			
SQ7	133 130	+60 000	0% E
55 TFSI e S line	97 170	+12 800	6% PHEV
55 TFSI e Avus	110 320	+12 800	6% PHEV
60 TFSI e Competition	106 480	+12 800	9% PHEV
50 TDI S line	91 150	+60 000	0% D
<b>Q8 (nouveau)</b>			
SQ8	137 720	+60 000	6% E
RS Performance	161 550	+60 000	6% E
55 TFSI e S line	106 990	+13 700	7% PHEV
55 TFSI e Avus	116 990	+13 700	7% PHEV
60 TFSI e Competition	116 280	0	8% PHEV
<b>Q8 e-Tron</b>			
50 S line	89 100	0	12% Elec
55 S line	98 000	0	12% Elec
55 Avus	107 300	0	5% Elec
S	111 100	0	8% Elec
<b>Q8 e-Tron Sportback</b>			
50 S line	91 700	0	5% Elec
55 S line	101 400	0	5% Elec
55 Avus	109 900	0	0% Elec
S	113 700	0	15% Elec
<b>A8</b>			
S8	170 967	+60 000	8% E
60 TFSI e Advanced	136 749	+11 000	28% PHEV
50 TDI Advanced	118 185	+33 813	8% D
<b>BENTLEY</b>			
<i>Série 1 (nouveau)</i>			
Flying Spur V8	212 773	+60 000	nc E
Flying Spur Speed	280 975	+60 000	nc E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+60 000	0% E
Flying Spur Hybrid	219 128	+14 150	nc PHEV
Continental GT V8	228 992	+60 000	0% E
Continental GT S	253 650	+60 000	nc E
Continental GT Speed	262 454		

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.0 Tc 90 Expression	17250	+230	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	4%	GPL
1.0 Tc 110 Extreme	19000	+190	4%	E
<b>Jogger</b>				
1.0 Tc 110 Expression	20700	+330	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25200	0	3%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	25800	0	3%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	2%	GPL
<b>Duster (nouveau)</b>				
1.0 Eco-G 100 Essential	19900	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21900	+230	0%	GPL
1.2 Tc 130 Extreme	24900	+190	1%	E
1.2 Tc 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.6 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV
<b>Bigster (nouveau)</b>				
1.2 Tc 140 Essential	24900	+150	nc	E
1.2 Tc 140 Expression	25900	+150	nc	E
1.2 Tc 130 4X4 Expression	29300	+450	nc	E
1.2 Tc 130 4X4 Extreme	31110	+450	nc	E
1.8 Hybrid 155 Expression	31700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extrême	31700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	nc	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	28500	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	nc	GPL
<b>DS AUTOMOBILES</b>				
<b>DS 3</b>				
1.2 Hybride 136 Pallas	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35900	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Antoine de St Exupéry	40700	0	1%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
<b>DS 4</b>				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Etolie - Alcantara	42750	+818	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39550	0	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etolie - Alcantara	44250	0	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etolie - Clair Nappa	48750	0	3%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etolie - Alcantara	61000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etolie - Clair Nappa	63500	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63800	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Pallas	39400	+740	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Etolie - Alcantara	43700	+740	nc	D
<b>DS 7</b>				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	66650	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry	69350	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etolie AWD	70000	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry	74550	+850	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Pallas	49750	+1504	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Antoine de St Exupéry	54350	+1504	nc	D
<b>FERRARI</b>				
<b>Roma</b>				
12Cilindri	246524	+60000	nc	E
12Cilindri Spider	387781	+60000	nc	E
296 GTB	427058	+60000	nc	E
296 GT	315377	+2049	nc	FHEV
296 GT	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3600000	+60000	nc	FHEV
Purosangue	384229	+60000	nc	E
<b>FIAT</b>				
<b>Panda Classic (nouvelle)</b>				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	0	7%	E
<b>500e</b>				
23,8 kWh	30400	-3000	6%	Elec
42 kWh	33900	-3000	6%	Elec
42 kWh La Prima	36900	-3000	7%	Elec
Abarth	36900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	36900	-3000	13%	Elec
<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh	32400	-3000	3%	Elec
42 kWh	35900	-3000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-3000	7%	Elec
<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh	33800	-3000	6%	Elec
42 kWh	37300	-3000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	10%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
Electric 113 (RED)	24900	-3000	nc	Elec
Electric 113 La Prima	27900	-3000	nc	Elec
<b>600 (nouveau)</b>				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	8%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	8%	Elec
<b>Tipo (nouvelle)</b>				
1.6 Multijet 130	16900	+100	nc	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+150	nc	D
<b>FORD</b>				
<b>Puma (nouveau)</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+650	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	nc	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	nc	Elec
<b>Focus</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11%	E
ST	41400	+28413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11%	D
<b>Focus Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8%	D
<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	5%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	5%	E
ST	41400	+28413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	36750	nc	5%	D
<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	36750	nc	9%	D
<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
<b>Explorer (nouveau)</b>				
170 Standard Range	43900	-3000	3%	Elec
204 Extended Range	45900	-3000	3%	Elec
286 Extended Range	46900	-3000	3%	Elec
340 Extended Range	53900	0	3%	Elec
<b>Capri (nouvelle)</b>				
170 Standard Range	46400	-3000	2%	Elec
286 Extended Range	49400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56400	0	2%	Elec
<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	59300	+60000	0%	E
Dart Horse	71300	+60000	0%	E
<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63800	+60000	0%	E
<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	66990	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	10%	Elec
GT	61990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
<b>Tourneo Connect</b>				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7%	D
2.0 EcoBoost 102 Titanium	32000	+260	7%	E
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D
<b>HONDA</b>				
<b>Jazz (nouvelle)</b>				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
<b>Jazz Crosstar (nouvelle)</b>				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
<b>HR-V</b>				
eHEV Executive	34340	+150	18%	FHEV
<b>e:NY1 (nouveau)</b>				
Advance	47700	0	28%	Elec
<b>Civic (nouvelle)</b>				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	57220	+35346	7%	E
Type RS	65800	+32935	7%	E
<b>ZR-V (nouveau)</b>				
eHEV Sport	45950	+330	4%	FHEV
<b>CR-V (nouveau)</b>				
eHEV Executive	54990	+1750	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1880	2%	FHEV
<b>HYUNDAI</b>				
<b>i10</b>				
1.0 63 Eco Intuitive	18050	0	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18950	+75	10%	E
1.0 63 Creative BVR	20000	+75	9%	E
1.2 79 N Line	20150	0	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20900	+190	15%	E
<b>Instar (nouvel)</b>				
42 kWh	25000	0	nc	Elec
42 kWh Intuitive	26500	0	nc	Elec
49 kWh Intuitive	26250	0	nc	Elec
49 kWh Creative	29250	0	nc	Elec
<b>i20</b>				
1.2 79 Initia	19700	0	nc	E
1.2 79 Intuitive	21000	0	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22300	0	9%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23800	0	6%	E
<b>Bayon (nouveau)</b>				
1.0 T-GDi 100 Initia	22500	0	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24300	0	5%	E
<b>Kona</b>				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	27800	+280	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	29950	+280	6%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	32800	+1074	6%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	35950	+1074	nc	FHEV
Hybrid 129 Intuitive	34000	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36950	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	8%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40280	-3000	8%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	8%	Elec
<b>i30 (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	28700	+310	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36150	+1504	nc	E
<b>i30 SW (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	29700	+310	nc	E
<b>ioniq 5</b>				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	0%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
<b>Tucson (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Initia	37100	+260	13%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39000	+260	10%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
<b>ioniq 6</b>				
229	52400	0	nc	Elec
325 HTrac	65400	0	nc	Elec
<b>Nexo</b>				
Executive	80800	0	0%	Hyd
<b>Santa Fé (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Intuitive	49900	+4876	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	53800	+4876	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4880	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	67700	+4880	8%	FHEV
<b>Staria (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Creative	57400	+20942	nc	FHEV
<b>JAGUAR</b>				
<b>E-Pace</b>				
P270e S R-Dynamic	63800	+5550	3%	FHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5550	3%	FHEV
D200 S R-Dynamic	68400	+8495	nc	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+8495	nc	D
<b>F-Pace</b>				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	+6050	7%	D
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+8891	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+48339	4%	D
<b>I-Pace</b>				
EV400 SE R-Dynamic	83100	0	nc	Elec
<b>JEEP</b>				
<b>Avenger</b>				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24750	+260	4%	E
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude	26750	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude	26750	0	3%	FHEV
1.2 Turbo T3 136 Upland 4xe	32750	+150	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 136 The North Face 4xe	36750	+150	nc	FHEV
Electric 156 Longitude	38500	-3000	5%	Elec
<b>Renegade</b>				



**Auto  
Plus**

# LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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



**MASCOTTE**  
assurances



**Nous allons vous aider à  
prendre soin de votre jouet,  
et plus encore ...**

A partir de

**16€**  
par an\*

**COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ  
JUSQU'À 30%**

- # Véhicules anciens et de collection
- # Automobile de prestige
- # Automobile moderne
- # Habitation principale et secondaire
- # Associations de collectionneurs
- # Professionnels de l'automobile de collection

Devis gratuit et assurance immédiate 24h/24  
sur [mascotte-assurances.fr](http://mascotte-assurances.fr)\*\*



**04 94 09 79 70**

Prix d'un appel local

Mascotte Assurances - Siège social : 1191 Avenue de la Résistance CS 40573 83041 Toulon Cedex 09 - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 €  
RCS Toulon B 799 646 203 - N° Orias 14001768 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest - CS92459 - 75436 Paris cedex 09  
Compagnie souscriptrice Generali. Garanties d'assistance souscrites auprès de Mondial Assistance.

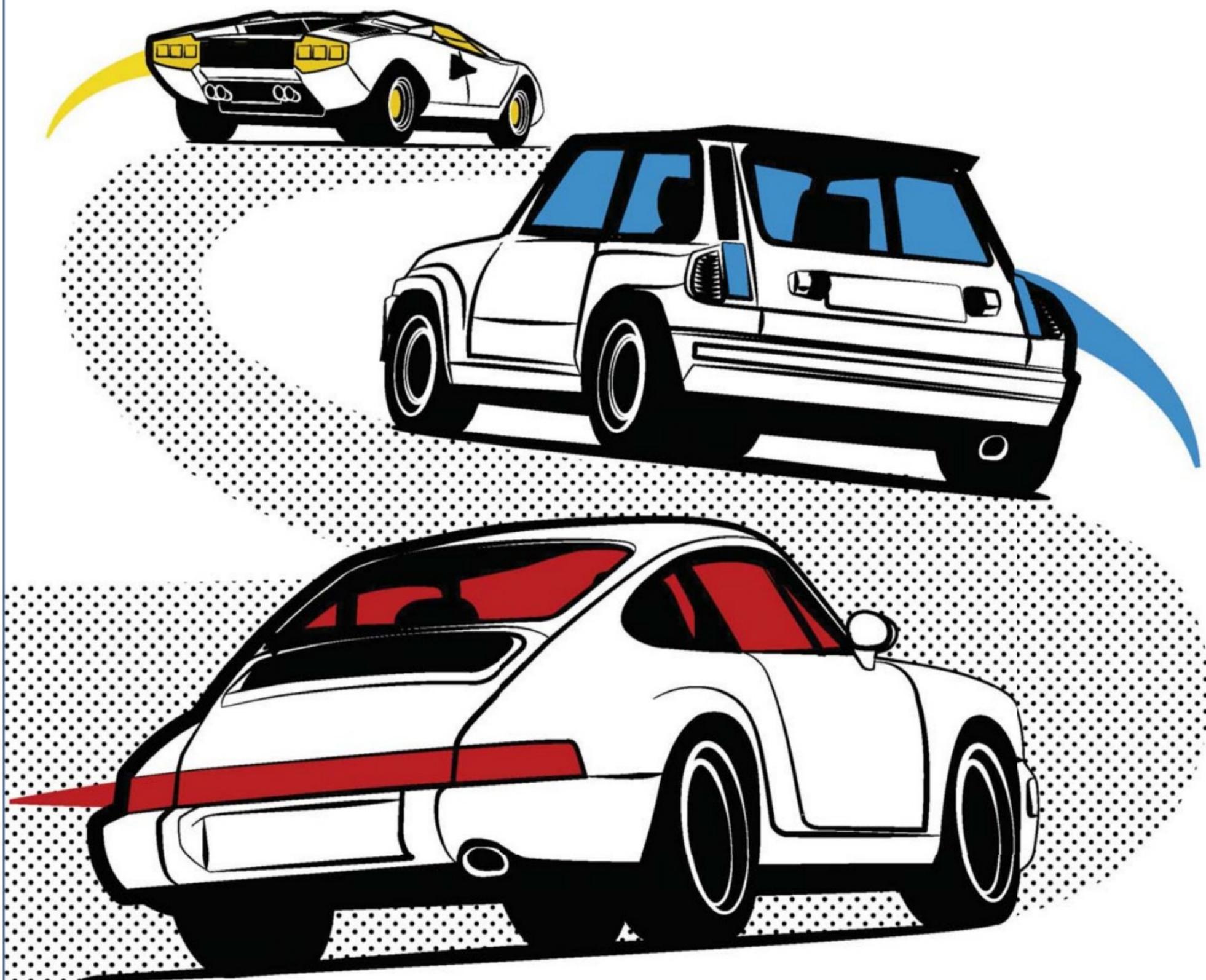
\* Tarif annuel TTC au 01/01/2024 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. \*\* Sous réserve d'acceptation.

2ÈME ÉDITION

# TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE  
LE 20 JUIN 2025

**Auto** **Young**  
**Plus** **timers**



**JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION**

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

[billetweb.fr/autoplustrackday2](http://billetweb.fr/autoplustrackday2)





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

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

E.Leclerc 



# TOUT CE QUI COMPTE POUR VOUS EXISTE À PRIX E. LECLERC



UN PNEU,  
BEAUCOUP,  
PASSIONNÉMENT



**-50%**

Sur le 2<sup>e</sup> pneu<sup>(1)</sup>  
**WEST LAKE**

**DU 28 JANVIER  
AU 22 FÉVRIER 2025**



**nos animaux**  
E.Leclerc 

**13€<sub>,90</sub>**

dont 0,26 €  
d'éco-participation mobilier

**Arbre à chat**

Matière : en particules de  
bois, en sisal et en polyester.  
Dim : L.30 x l.30 x H.60 cm.



**LA TOUR  
DE SA MAJESTÉ**

## OFFRES DISPONIBLES DANS NOS MAGASINS SPÉCIALISÉS

(1) Offre valable dans les centres l'auto E.Leclerc et sur le site <https://www.auto.leclerc/> participants à l'opération : -50% sur le 2<sup>e</sup> pneu West Lake, segments été et 4 Saisons. Liste disponible en point de vente. Offre valable pour les pneus achetés et posés dans le centre l'auto E.Leclerc vendeur pendant la durée de l'opération et non cumulable avec les promotions en cours. Pour connaître la liste des magasins participants, les dates et les modalités, appelez : **ALLO E.Leclerc**