

Actus

Belges, Espagnols, Néerlandais...  
**Qui sont les étrangers les plus flashés ?** P. 14



Exclusif

# Peugeot 2008



**Le futur SUV sera électrique ET hybride** P. 16

Premier comparatif P. 34



## RENAULT 5

Encore plus chouette  
que la Fiat 500 et la Mini!

Test lecteurs

Vous avez aimé  
le **Renault Symbioz**



Essai panoramique

**Ford Puma restylé**  
Toujours une référence ?



Essai

**VW Tiguan PHEV**  
272 ch et 6,6 l/100 km  
sur route



Dossier essais P. 24  
**Les petits moteurs**  
sont-ils suffisants ?



Guide occasion

**Faut-il encore acheter une Citroën ?** P. 46

+ **BMW X3 diesel**

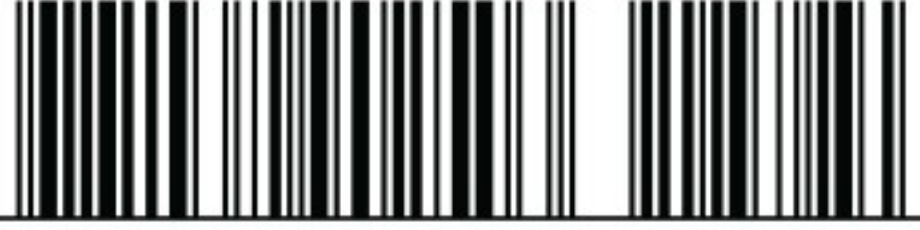
Les bons choix  
à moins de 20 000 €



Pratique

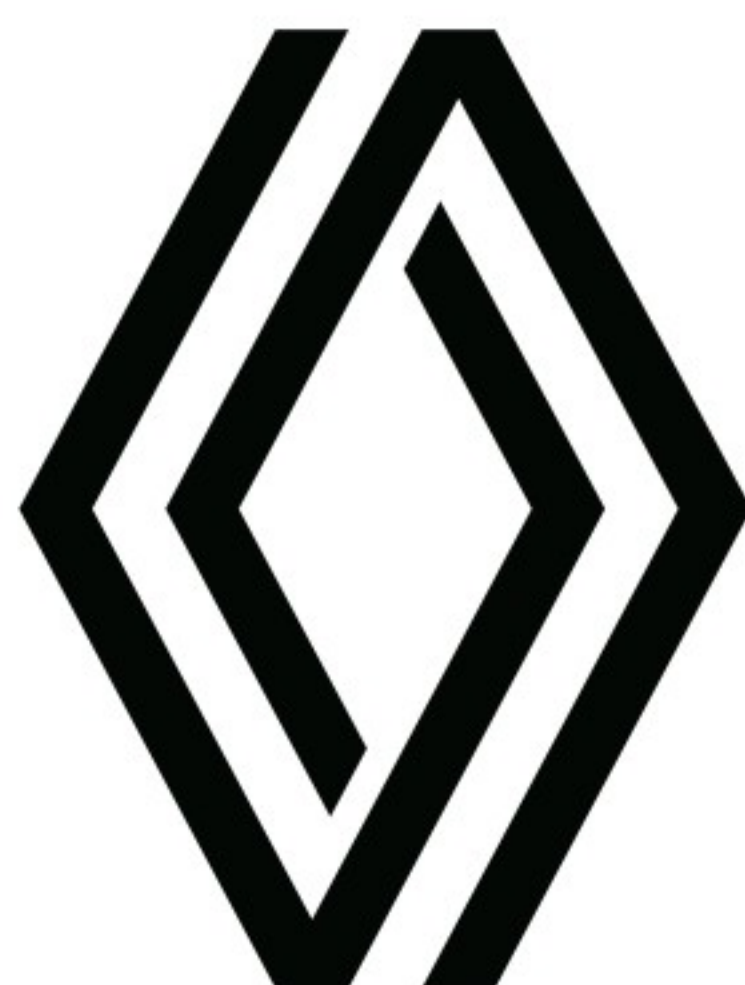
**Défendez-vous** grâce  
à nos courriers types P. 52

L 14629 - 1888 - 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 \$ - CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU





# RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte<sup>(1)</sup>

**4 000€ de bonus écologique avant changement des conditions<sup>(2)</sup>**

assemblée en France

jusqu'à 410 km d'autonomie<sup>(3)</sup>

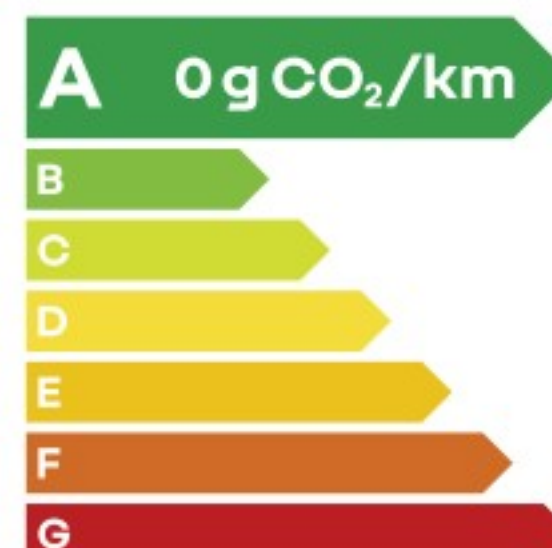
chargeur bidirectionnel

openR link avec Google intégré<sup>(4)</sup>

200 combinaisons de personnalisation

jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

profiter  
de l'offre







(1) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour toute commande de Renault 5 neuve + forfait comprenant borne et installation **du 1<sup>er</sup> au 30/11/24**. borne non substituable par une autre contrepartie, ni par une borne de recharge de nature équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle, valable pour toute commande d'un forfait borne Mobilize powerbox verso avec installation de Mobilize power solutions, via points de vente Renault participants. (2) sous réserve de confirmation et d'éligibilité selon conditions prévues par la réglementation applicable, voir sur [service-public.fr](https://service-public.fr). (3) selon données wltp. (4) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)\*: 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52 kwh. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\*: 0. \*selon norme wltp.**

[renault.fr](https://renault.fr)

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



# SiliGom

DU 1<sup>ER</sup> AU 30  
NOVEMBRE 2024

## LOI MONTAGNE

### À VOS MARQUES, PRÊTS,

## PARTEZ ÉQUIPÉS !

POUR L'ACHAT DE 2 OU 4 PNEUS VREDESTEIN



JUSQU'À

# 100€

## OFFERTS

EN CARTE CARBURANT\*



### CHAUSSETTES À NEIGE

## TVA OFFERTE\*\*



FREINAGE  
**-30%\*\*\***

## OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

### RDV SUR [SILIGOM.FR](https://siligom.fr)

\*Offre valable du 1er au 30 novembre 2024 pour l'achat de 2 ou 4 pneus Vredestein été, 4 saisons ou hiver montés et équilibrés dans un centre Siligom participant. Offre valable en carte carburant TOTAL Energies dans les stations TOTAL Energies, TOTAL Access et ELAN. Pour plus de détails, voir conditions de l'offre en points de vente Siligom participants ou sur [siligom.fr](https://siligom.fr). \*\*Offre valable du 1er au 30 novembre 2024 sur les chaussettes neiges de la marque AutoSock et Polaire dans la limite des stocks disponibles et selon approvisionnement dans les centres SiliGom participants. Prix hors pose et accessoires. Non cumulable avec une autre offre en cours. Voir conditions en magasins ou sur [siligom.fr](https://siligom.fr). \*\*\*Offre valable du 1er au 30 novembre 2024 dans les centres SiliGom participants. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom. Offre s'entendant sur les plaquettes et les disques de frein selon marque disponible, hors prix de la pose, effectuée dans l'atelier du centre SiliGom.



## ACTU

- 6 **L'événement** Epoqu'auto, le bouchon lyonnais!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 11 **La photo** de la semaine
- 14 **Les news**
- 16 **Les nouveautés**  
Peugeot prépare son futur 2008
- 20 **Les voitures** de la semaine:  
à bord de la nouvelle Série 2 Gran Coupé

## ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Stars du marché: les petits moteurs sont-ils suffisants?
- 30 **Panoramique** Le Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid de 125 ch
- 34 **Match** La Renault 5 E-Tech de 150 ch face aux Fiat 500e 3+1 de 118 ch et Mini Cooper E de 184 ch
- 40 **Essai** Le Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid de 272 ch
- 42 **Test lecteurs** Le nouveau Renault Symbioz 1.6 E-Tech de 145 ch

## GUIDE PRATIQUE

- 44 **Les coaches Auto Plus**  
8 nettoyeurs haute pression à l'essai
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**  
Faut-il encore choisir une Citroën?
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Un BMW X3 restylé diesel BVA (2014-2017) à moins de 20000 €
- 52 **Le coin des experts**  
Six lettres types pour réclamer justice

## MAGAZINE

- 54 **Le sport** Les courses les plus dingues de l'Histoire: Pikes Peak
- 56 **Auto Plus Classiques**  
La Talbot Samba (1981)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 16

R. DEMARETS



Page 30

N. SOLER



Page 44

F. GRUOT



Page 50

A. SAUNIER

## Trait d'humour

14-18: les taxis de la Marne ne reconnaîtraient pas leur descendance...



CIREBOX

## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 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.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec L'Auto-Journal.  
Ce numéro comporte une enveloppe First Voyage, un dépliant Reworld Media Magazines dépliant CROISIEUROPE\_2025 et un dépliant Multititres Noël ATR, posés en 4<sup>e</sup> de couverture sur la diffusion abonnés.

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## Code de la jungle ou loi de la route?

La route serait-elle devenue une jungle moderne? C'est en tout cas ce que semblent démontrer les chiffres de la quatrième édition de l'étude sur le partage de la route, publiée par la Fondation Vinci Autoroutes et Ipsos<sup>(1)</sup>. Et visiblement, le problème est que la route... ne se partage pas. Elle se conquiert et chaque centimètre – ou seconde – gagné sur un trajet est une victoire personnelle. Sauf que ce gain se fait souvent au détriment de quelqu'un. Ainsi, sur les 12 413 usagers européens interrogés, 92 % déclarent avoir peur des attitudes dangereuses des autres. Une proportion qui monte même à 95 % lorsque l'on considère le panel de 2 413 Français sondés dans cette étude. Un taux qui interpelle: si l'écrasante majorité appréhende le comportement d'autrui, c'est que, par la force des choses, on suscite, nous aussi, la peur à un moment donné. A méditer.

Autre enseignement de l'enquête: il n'y a pas d'usagers de la route vraiment sereins. Parmi les automobilistes français, 95 % redoutent les attitudes à risque des autres. Mais c'est pour les cyclistes que le sentiment de sécurité est le plus faible avec 59 %, alors qu'il atteint 93 % aux Pays-Bas. Les piétons ne sont pas plus rassurés: 93 % d'entre eux craignent qu'un automobiliste ne s'arrête pas pour les laisser passer et 80 % ont déjà été frôlés par un vélo ou une trottinette sur un trottoir. 72 % des cyclistes réguliers reconnaissent d'ailleurs circuler parfois sur les trottoirs.

L'origine de ces tensions réside principalement dans le non-respect des règles qui définissent le "vivre ensemble" lors des déplacements: le code de la route. Et on constate, malheureusement, que plus l'usager est difficilement "verbalisable", plus il s'octroie des libertés. Dans les grandes agglomérations (plus de 200 000 habitants), 44 % des cyclistes avouent avoir déjà grillé un feu, alors que 80 % des piétons traversent parfois en dehors des passages protégés. Les conducteurs font un peu mieux, sans être exemplaires pour autant: 68 % d'entre eux franchissent l'orange ou le rouge.

Comme souvent, et cela dépasse largement le cadre des déplacements, les tensions entre les différentes catégories de population naissent de la méconnaissance des autres. L'étude démontre ainsi que les multi-usagers sont ceux qui font preuve de la plus grande prudence par rapport aux autres (à 86 %). Il ne faut pas oublier que le piéton d'aujourd'hui est l'automobiliste de demain ou le cycliste d'après-demain.

Mathieu





# 95 000 VISITEURS ATTENDUS CE WEEK-END POUR LA 45<sup>e</sup> ÉDITION

# EPO le bou

Depuis sa création en 1979, le Salon Epoqu'auto est passé du statut de modeste rassemblement régional à celui de plus grand Salon français consacré aux véhicules de collection. Une grand-messe incontournable si vous passez par Lyon ce week-end. Demandez le programme !

**E**xceptionnel par son ampleur, Epoqu'auto réunit du 8 au 10 novembre quelque 900 exposants – dont 200 clubs – répartis sur les six halls d'Eurexpo Lyon.

Prévoyez de bonnes chaussures de marche, car cela représente 88 000 m<sup>2</sup> à visiter ! Soit 8 000 m<sup>2</sup> de plus que l'an dernier – preuve de l'immense succès de ce Salon – mais aussi 13 000 m<sup>2</sup>

## FORD MUSTANG, LA SEXAGÉNAIRE SEXY



En vedette sur l'affiche du Salon, la célèbre sportive américaine a droit à sa rétrospective. Parmi les dix modèles exposés à l'occasion de son 60<sup>e</sup> anniversaire (dont de rares Shelby), le public ne pourra pas passer à côté de la réplique de la version Fastback 1968 que conduisait Steve McQueen dans le film *Bullitt*. Car son propriétaire français ne l'a pas reproduite à l'état neuf, mais telle qu'elle a été retrouvée il y a une dizaine d'années : avec de la rouille, des bosses et une peinture fanée ! C'est d'ailleurs dans cet état que le modèle original a été adjugé 3,74 millions de dollars aux enchères, en 2020.

## BEAUX COMME DES CAMIONS



Les occasions de croiser des poids lourds des années 1950-1960 ne sont pas légion. On comprend mieux pourquoi quand on se rend compte du gabarit de certains engins ! Alors ne manquez le hall 6 sous aucun prétexte, d'autant que vous pourrez y découvrir cette année, parmi les nombreux camions et autobus exposés, les trois Berliet conduits par Lino Ventura, Bernard Blier et Jean-Paul Belmondo dans *Cent mille dollars au soleil*.

## HOTCHKISS : LE CONSTRUCTEUR OUBLIÉ



Créé en 1904, Hotchkiss a définitivement baissé pavillon en 1969, alors qu'il ne produisait déjà plus que des utilitaires et engins militaires (dont la célèbre Jeep) depuis 1954. La marque tricolore "du juste milieu" s'adressait, durant l'entre-deux-guerres, aux familles bourgeoises en quête d'élégance, de discrétion, de confort et de robustesse. Un plateau d'une vingtaine de modèles de tous âges vous permettra de redécouvrir ce constructeur aux productions un brin austères mais parfois rhabillées par les grands noms de la carrosserie française, à l'instar d'Anthem ou de Chapron.

## MATRA : LA RÉTROSPECTIVE

Célèbre marque automobile française, Matra fête également ses 60 ans cette année. L'occasion pour les organisateurs de réunir 17 véhicules, répartis en trois tableaux : la compétition (F1, F3, sport-prototype), les concept-cars (avec les M25 et M72) et, bien sûr, les modèles de série : une douzaine d'autos de la Djet des années 1960 aux Renault Espace III (1996) et Avantime (2001), les derniers modèles produits à Romorantin. Les 530, Bagheera, Murena et Rancho seront évidemment de la fête !

## YOUNGTIMERS : LA VAGUE NIPPONE

Après les breaks survitaminés en 2022 et les modèles homologués en Groupe A l'an dernier, l'espace dédié aux youngtimers sera cette fois 100 % japonais. Un plateau éclectique, puisque, aux côtés des Honda NSX, Mitsubishi 3000 GT et Toyota Supra, vous pourrez voir la légendaire Mazda 787B des 24 Heures du Mans 1991, ainsi qu'une série de kei cars (de petites citadines de moins de moins de 3,40 m et 660 cm<sup>3</sup>) : les amusantes AutoZam AZ1 (1994), Tommy Kaira (1997), Honda Beat (1994), Daihatsu Copen (2010) et Nissan Figaro (1991).





# EPOQU'AUTO, Salon lyonnais !



## Infos pratiques

**Dates :** 8, 9 et 10 novembre 2024

**Lieu :** Eurexpo Lyon, boulevard de l'Europe, 69680 Chassieu

**Horaires :** ouverture à 9 h. Fermeture vendredi à 20 h, samedi à 19 h et dimanche à 18 h.

**Tarif :** 17 € le ticket d'entrée (13 € avec une carte étudiant ou invalidité). Gratuit pour les moins de 12 ans.

**Billetterie en ligne :**

[www.epoquauto.com](http://www.epoquauto.com)

de plus qu'à Rétromobile en février de cette année... Si le rendez-vous parisien fait toujours figure de porte-drapeau, avec ses 130 000 visiteurs et sa portée internationale, il est aussi considéré comme trop élitiste par un grand nombre d'amateurs de véhicules anciens.

Bien sûr, les belles carrosseries, les modèles de compétition comme les prestigieux constructeurs sont également les bienvenus à Epoque'auto. Mais si

ce Salon est aujourd'hui si fréquenté, c'est avant tout parce que les voitures populaires y occupent une place de choix.

### Entre prestige et popularité

Ici, les besogneuses berlines de notre enfance, les utilitaires, les petites sportives et les young-timers sont autant mis en valeur que les Ferrari, Mercedes ou Aston Martin des marchands de rêve. Et si vous avez un faible pour les deux-roues ou les vieux

camions, là encore vous ne trouverez pas meilleur endroit pour en prendre plein les mirettes : un hall entier leur est consacré ! Autre particularité qui rend le Salon lyonnais si attractif : son immense bourse d'échange (hélas réduite à peau de chagrin à Rétromobile), où se côtoient une foule de vendeurs de pièces, de miniatures et d'automobilia en tout genre. L'endroit idéal pour chiner les Dinky Toys de votre enfance, des catalogues, une

belle affiche des années 1930 ou une vieille pompe à essence pour décorer votre garage. S'il vous reste de la place dans le coffre !

A ce propos, sachez que, si vous débarquez au volant d'une voiture ou moto de plus de 30 ans d'âge, un immense parking gratuit vous attend face à l'entrée. Alors, prêt pour la visite ? Voici un échantillon de ce que cette prometteuse édition 2024 vous réserve.



MUSÉE MATRA - ROMORANTIN

### MG : UN CENTENAIRE EN GRANDE POMPE



Déjà mise en lumière à Rétromobile au début de l'année, la marque MG, centenaire en 2024, revient en force à Lyon, avec un plateau de 37 voitures !

Toute l'histoire du constructeur britannique passée au peigne fin, des années 1920 (MG M) à 2005 (X-Power SV-R) avec, bien sûr, les célèbres roadsters des sixties.

### HOMMAGE AU CARROSSIER BERTONE



Il s'agit peut-être de l'exposition la plus spectaculaire :

24 créations du carrossier italien Bertone ! L'occasion d'admirer les courbes

sensuelles de la Lamborghini Miura ou le profil tendu de la Lancia Stratos. Mais aussi des concept-cars tombés dans l'oubli. Et parfois très étranges, comme des Porsche 911 Karisma (1994), Cadillac Villa (2005) ou BMW Z7 Birusa (2003). On compte même deux Citroën dans cette collection : les GS Camargue (1972) et BX 4TC Zabrus.

### 60 ANS DE FORMULE 3

Antichambre de la F1, la Formule 3 a mis le pied à l'étrier d'innombrables pilotes de légende : Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart, Niki Lauda, Jean-Pierre Beltoise ou encore Henri Pescarolo. Une douzaine de monoplaces ayant fait les belles heures de la catégorie, qui fête ses 60 ans cette année, s'exhiberont sur le stand du magazine *Autodiva* : Lotus 41, Alpine A330, Brabham BT18, Martini, De Sanctis, Merlin, Crosslé, etc.



EPOQU'AUTO

### 400 M<sup>2</sup> CONSACRÉS AU RALLYE

Les voitures de rallye (WRC et rallye-raid) ont toujours été à l'honneur dans ce Salon. Mais, cette année, les organisateurs ont mis le paquet, puisque 400 m<sup>2</sup> leur sont consacrés. 16 modèles de la discipline feront le déplacement, avec un pilote de légende en guise de fil conducteur : Guy Fréquelin. Se côtoieront une douzaine de Citroën datant de ses années en tant que directeur de la compétition (ZX Baja et Dakar, Xsara WRC, Saxo Kit Car, etc.), ainsi que les 205 Turbo 16, Opel Manta 400 et Talbot Sunbeam Lotus au volant desquelles le Français a brillé en rallye dans les années 1970-1980.



LAVENTURE CITROËN

## Rétromobile 2025 : prenez date !

Il ouvre traditionnellement le bal des grands rendez-vous internationaux consacrés aux véhicules de collection : le Salon Rétromobile se tiendra, comme de coutume, à Paris Expo, à la Porte de Versailles, du 5 au 9 février 2025. Les organisateurs ménagent encore le suspense à propos des temps forts de cette 49<sup>e</sup> édition, mais l'affiche ne laisse planer aucun doute sur l'identité de la principale vedette : la Citroën DS, qui soufflera ses 70 bougies l'an prochain. Les Peugeot 604 et Renault 30 y fêteront pour leur part leurs 50 ans. Le Salon rendra également hommage à l'ingénieur Adolphe Kégresse, l'inventeur de l'autochenille. Bien sûr, les plus prestigieux marchands de la planète, clubs et maisons de ventes aux enchères seront de nouveau de la partie. Rendez-vous fin janvier pour en savoir plus !





DES PLAQUES  
D'IMMATRICULATION  
PERSONNALISÉES  
PAYANTES ?



SHUTTERSTOCK

Une plaque à la carte

## Une manne potentielle ?

**Le gouvernement cherche par tous les moyens à combler ses déficits... en taxant les automobilistes. Alors, pourquoi ne pas proposer, comme en Belgique ou aux Etats-Unis, aux propriétaires de tous types de véhicules de personnaliser leurs plaques d'immatriculation ? Certains seraient ravis de payer pour avoir cette possibilité et cela rapporterait autant qu'une énième taxe, non ?**

Eric DB., Cholet (49)

**Pierre Audemar.** La réponse de nos dirigeants à cette question est toujours la même : "Cela ne serait pas démocratique, puisque seuls les plus aisés pourraient se

permettre cette dépense." Certes... Quoi qu'il en soit, pas sûr que cela puisse réduire les déficits. Chez nos voisins belges, choisir son immatriculation coûte 1 000 €. Et, en 2023, seuls 13 000 automobilistes d'outre-Quévrain ont fait ce choix sur les 481 079 ayant acquis une voiture neuve cette année-là. En proportion, en France, cela permettrait de récolter moins de 50 millions d'euros... une paille. A moins, qu'à l'instar de Dubaï, certaines immatriculations soient vendues aux enchères. L'an dernier, un Dubaïote a ainsi déboursé 13 millions d'euros pour acquérir la plaque portant un chiffre porte-bonheur dans le pays "P7" !

## Montée en gamme

**Dans votre dossier "Qualité de fabrication" (voir Auto Plus n° 1886), vos notes sont-elles comparables d'une catégorie à une autre ? Par exemple, la Renault Clio obtient à l'instar du Volvo XC40, une note moyenne de 14,2/20.**

Roland C., par e-mail

**Pierre-Louis Champeaux.** Comme dans tous nos comparatifs, les notes attribuées à un véhicule le sont par rapport aux standards de sa catégorie. Ainsi, dans l'exemple que vous citez, malgré une même note relative, le SUV compact Volvo XC40 offre bien, dans l'absolu, des prestations supérieures à celles de la citadine, en l'occurrence la Clio.



N. SOLER

**Entre les automobilistes qui ne respectent pas les distances de sécurité, ceux qui "squattent" la voie de gauche, les inconscients qui déboîtent sans mettre le clignotant ou se croient prioritaires parce qu'ils l'ont mis... Rouler sur autoroute n'est pas une sinécure.**

Bertrand D., Rouen (76)

## Jouer ou conduire ?

**Je suis surpris que vous vous réjouissiez, dans votre essai de la nouvelle BMW Série 1 (voir Auto Plus n° 1885), de la possibilité de s'abonner à un service de jeux et de vidéos en ligne qui sont projetés sur l'écran central. Il me semble qu'il y a déjà suffisamment de sources de distraction dans les autos modernes pour ne pas rajouter des options qui feront que certains conducteurs ne regarderont plus la route.**

Adrien J., Chantepie (35)

**Thierry Réaubourg.** De plus en plus connectées, nos voitures peuvent désormais devenir de véritables lieux de loisir... mais les automobilistes sont supposés en profiter uniquement à l'arrêt ! En effet, les options divertissement (jeux, films...) du BMW Digital Premium ne peuvent être utilisées que lorsque l'auto est stationnée et ce pour d'évidentes raisons de sécurité. BMW n'est d'ailleurs pas le premier constructeur à proposer, gratuitement ou via un abonnement, ce genre d'applications. L'un des pionniers fut même Renault.



N. SOLER

## Indisponible mais possible

**Je vais remplacer ma thermique par une électrique. Sauf que j'ai besoin d'utiliser une remorque et le modèle qui me séduit, la Citroën ë-C3, ne propose pas d'option attelage.**

balpuj321, par e-mail

**Clément Raoul-Réa.** Si Citroën ne commercialise pas (encore ?) d'option attelage, cela ne signifie pas pour autant que l'ë-C3 ne peut pas tracter. Au contraire, la petite française peut remorquer jusqu'à 550 kg, freinés ou non. Les équipementiers ne devraient donc pas tarder à vendre des attelages pour ce modèle.



F. GROUT

## LA QUESTION DE LA SEMAINE

A la suite des incendies d'électriques, diriez-vous qu'elles sont :

96%

– Moins sûres que les thermiques ?

4%

– Aussi sûres ?

0%

– Plus sûres ?

Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr

Moyennant finances, aimeriez-vous pouvoir personnaliser votre plaque d'immatriculation ?

- Carrément !
- Ça dépend du prix
- Non, aucun intérêt





# CE QUI VOUS TRANSPORTE

# TRANSPORTE LE MONDE

Pour tourner dans le bon sens, le monde a besoin de métiers qui mettent l'innovation technologique au service du plus grand nombre.

Découvrez les métiers des services de l'automobile et de la mobilité sur [unmondeaffairetourner.fr](https://unmondeaffairetourner.fr)

LES MÉTIERS  
DES SERVICES  
**AUTO / MOTO**  
**CAMION / VÉLO**





## CAMÉRA CACHÉE

## Citröen propose (de nouveau) un check-up gratuit : vaut-il le détour ?

## LA MISSION DE NOTRE ESPION

Comme à chaque saison, la marque aux chevrons offre un bilan sécurité. Jusqu'au 31 décembre, Citroën contrôle ainsi visuellement et "à l'œil" votre auto. Cela tombe à pic, notre C4 Picasso a besoin d'être inspecté.



Les trois premiers garages contactés nous accordent un rendez-vous sous 15 jours au minimum. Mais le quatrième est le bon : il nous cale la prestation sous 48 heures. Sur place, le sympathique patron nous accueille. "Vous avez un souci à signaler sur votre auto ?"



Nous indiquons à notre hôte que nous souhaitons juste faire un état des lieux de notre vieux C4 Picasso. C'est parti et, d'emblée, il inspecte méticuleusement les freins. "A l'avant, les disques et plaquettes sont usés à plus de 70%." Bien vu. "A l'arrière, RAS." Exact.



"Selon votre usage, les freins peuvent encore tenir 3000 km sans problème, mais il faudra les remplacer avant le prochain contrôle technique." Il poursuit avec les gomme. "A l'avant, elles sont quasiment neuves. Mais les pneus arrière, à moitié de vie, sont un peu craquelés..."



Pour autant, il ne nous conseille pas de les changer tout de suite. "Vos gomme arrière sont encore bonnes, il faut juste les faire inspecter régulièrement." Agréable, notre garagiste du jour n'est pas du tout pousse-conso. Il ouvre ensuite le capot pour vérifier les niveaux.



Comme indiqué dans l'offre, le mécano ne fait pas l'appoint des liquides, mais signale que leur niveau est bas. Il redémarre plusieurs fois pour contrôler la batterie : "Tout est OK." Puis il inspecte le pare-brise tandis que sa collègue ajuste la pression des pneus.



Après une demi-heure de contrôles, le bilan est terminé. Dommage, notre homme ne repère pas l'ampoule de phare grillée et ne scrute pas les soubassements. Il nous remet un devis de 430 € pour le freinage avant, un prix un peu élevé mais dans la moyenne de ceux des concessionnaires.



## A quelques points - de contrôle - près...

La prestation de notre charmant hôte du jour frôle la perfection : l'accueil est chaleureux, les diagnostics, précis et les conseils, pertinents. Cependant, l'oubli des contrôles de l'éclairage et des soubassements est regrettable pour un "bilan sécurité".

## BON PLAN OU PAS ?



## SPÉCIAL SÉRIE INÉDITE

## Peugeot : touche de "Style" pour la 308



**La promesse :** L'entrée de gamme de la compacte sochaliennaise est désormais assurée par une série spéciale baptisée Style.

➔ Hormis le nom, rien ne change. La Style reprend exactement la dotation de la défunte Active Pack. Les fondamentaux (régulateur

de vitesse adaptatif, clim' auto, bizona, radar de recul, rétroviseurs rabattables électriquement...) sont bien présents, mais cette nouvelle appellation aurait mérité de se démarquer. On se consolera en relevant que les tarifs sont, eux aussi, identiques à ce qu'ils étaient avant l'arrivée de cette série qui n'a rien de spécial. En compensation, Peugeot applique des remises (de 1 250 € à 1 420 €) cumulables avec une aide à la reprise (de 1 300 € à 2 400 €), soit un gain total pouvant atteindre - 11 %.

## VW : nouvelle tenue de sport pour la Polo



**La promesse :** Volkswagen coiffe la gamme de sa citadine avec une série spéciale R-Line Edition.

➔ C'est, sans surprises, la finition R-Line (jantes alliage de 17", kit carrosserie, phares matriciels à leds...) qui sert ici de base. Les Park Assist, Side Assist, Pre-Safe Assist,

chargeur de smartphone à induction, caméra de recul, vitres arrière surteintées et peinture métallisée complètent la dotation. Cela représente 1 970 € d'options. Cette série étant facturée 45 € de moins que la R-Line, le gain total est donc de 2 015 €, soit - 7 %. De plus, VW octroie un rabais de 1 000 €, portant l'avantage à - 10 % sur le 1.0 TSI 116 DSG et à - 11 % sur le 1.0 TSI 95, seules motorisations dispos. Notez que sur la finition R-Line, la remise possible accordée actuellement peut atteindre - 13 %.



Une série qui n'a d'intérêt que grâce à ses rabais



Mieux vaut négocier une R-Line "tout court"



## La photo de la semaine



### Cheminer vers le succès...

Décidément, Nissan veut faire prendre de la hauteur à son Qashqai. Après l'avoir mis au saut à l'élastique\* à Paris début septembre pour fêter son 17<sup>e</sup> anniversaire, le constructeur a installé, quelques semaines plus tard, son best-seller en altitude à Londres. Garé sur la cheminée de 49 m de hauteur de la brasserie Truman, le SUV, 1,5 fois plus grand que l'original (6,5 m sur 2,7 m), est malgré tout beaucoup plus léger (seulement 750 kg) grâce à sa construction en fibre de verre. Un coup de pub pour célébrer le lancement de la nouvelle génération. En route vers les étoiles ?



### 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)



Arbre à moteur en rade ? A Nantes, les autos ont une drôle d'allure...

Par D. L.



"Range le garage, il n'y a plus de place pour notre Fiat 500". Illusion d'optique repérée en Allemagne.

Par Pascal Ruffin



Alpine volante ? D'après notre lectrice, simplement remorquée sur un camion de dépannage... Vue dans la Loire (42).

Par Francesca M.

\* Voir Auto Plus n° 1882 "Une année de records".





# PEUGEOT

## NOUVEAU E-3008

### 100 % ÉLECTRIQUE



**8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE**



**Le SUV français nouvelle génération**  
**Nouveau Peugeot i-Cockpit® panoramique <sup>(1)</sup>**  
**527 <sup>(2)</sup> et 700 <sup>(3)</sup> km d'autonomie**





**Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0**

(1) De série ou en option selon les versions. (2) pour une version Allure (3): pour une version Allure (2)(3): Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. (4) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie supplémentaire activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr.

**A** 0g CO<sub>2</sub>/km

**B**

**C**

**D**

**E**

**F**

**G**

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer





Les conducteurs non français contribuent à hauteur de 16 % du total des contraventions émises par nos radars automatiques pour excès de vitesse ou feu rouge grillé. Un souvenir de leur visite en France dont ils se passeraient bien...

## RADARS AUTOMATIQUES

# Les étrangers les plus flashés

De passage dans l'Hexagone, nombre d'automobilistes venus de toute l'Europe goûtent à notre spécialité : le "serial flasheur". L'an dernier, 2,6 millions de contraventions ont ainsi été envoyées hors de nos frontières.

Sur nos routes, les conducteurs français ne sont pas les seuls à avoir le pied lourd lorsqu'il s'agit d'appuyer sur le champignon. Le dernier rapport de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière) vient de tomber et l'on y apprend que, en 2023, sur les 16,8 millions d'avis de contraventions émis,

un peu plus de 2,6 millions ont été adressés à des automobilistes étrangers. Soit 16 % des verbalisations par radars automatiques pour excès de vitesse ou feu rouge grillé. Cependant, si le nombre global de procès-verbaux a augmenté (+ 1,7 %) par rapport à 2022, la part attribuée aux étrangers, elle, recule (- 8 %). Il faut dire que la plupart

de nos voisins européens savent désormais, et ce depuis plusieurs années, que l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) a les moyens de leur faire parvenir leurs contredanses.

### Des données accessibles

Depuis 2015, une directive européenne facilite en effet les échanges transfrontaliers d'informations concernant les infractions à la sécurité routière. Et, désormais, la France comptabilise 20 pays partenaires. Notamment l'Espagne,

la Roumanie et la Pologne depuis 2015, l'Italie, l'Autriche et le Luxembourg depuis 2016, la Hongrie, la République tchèque, la Slovaquie et le Portugal depuis 2017, la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie depuis 2018, la Suède et l'Irlande depuis 2019, le Danemark depuis 2020... La France échange également ses données avec la Belgique, la Suisse et Monaco. Même si le nombre de PV envoyés en dehors de nos frontières est en baisse, 2023 reste un bon millésime pour les recettes fiscales nationales, avec 100 000 avis distribués de

## CARBURANT

### Les (légères) baisses se poursuivent à la pompe.

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 31 octobre 2024.

Cours du baril de Brent: 66,69 € (- 3,96 €).

<b>GAZOLE</b> 1,629€ - 0,3 ct en une semaine - 23,7 cts en un an	<b>SP95-E10</b> 1,727€ - 0,9 ct en une semaine - 11,8 cts en un an
<b>SP95</b> 1,761€ - 0,1 ct en une semaine - 9,7 cts en un an	<b>SP98</b> 1,833€ - 0,8 ct en une semaine - 8,9 cts en un an
<b>E85</b> 0,811€ - 0,4 ct en une semaine - 21,3 cts en un an	<b>GPL</b> 0,995€ - 1,3 ct en une semaine + 0,4 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: ↘ EN BAISSÉ

## VOITURES IMPORTÉES DE CHINE

### Surtaxes confirmées pour cinq ans

La Commission européenne a officialisé fin octobre l'entrée en vigueur de droits de douane supplémentaires pour des modèles "made in China". Pour mémoire, l'UE avait lancé une enquête il y a un an, soupçonnant l'empire du Milieu de subventionner illégalement des véhicules assemblés sur son territoire et destinés au marché européen. Cet été, l'institution a mis en place des surtaxes provisoires en attendant le résultat de son étude. Elle a fini par statuer: depuis le 31 octobre et pendant cinq ans, s'ajoutera aux droits de douane de 10 % déjà en place une dîme, dont le taux varie en fonction des constructeurs incriminés. Ainsi Tesla (et donc la Model 3) écope d'une surtaxe de 7,8 %, BYD 17 %, Geely (Lynk & Co, Smart, Volvo...) 18,8 % et SAIC (GM), le plus lourdement imposé, à 35,3 %. D'autres marques doivent subir une taxe de 20,7 % (notamment la Dacia Spring). Mais l'Empire contre-attaque: la Chine a saisi l'Organisation mondiale du commerce pour contester cette décision.

Saïda Djerrada



FEATURECHINA / MAXPPP



## Les Belges, champions européens !

	Pays	PV émis en 2023	Évolution sur un an
1	Belgique	347 623	- 21 %
2	Espagne	338 854	+ 22 %
3	Pays-Bas	277 934	- 22 %
4	Allemagne	246 312	- 17 %
5	Italie	243 472	+ 0,1 %
6	Roumanie	228 691	+ 1,4 %
7	Suisse	176 905	+ 0,4 %
8	Pologne	148 646	- 14 %
9	Royaume-Uni*	62 780	+ 5 %
10	Luxembourg	45 274	- 37 %
11	Lituanie	40 235	+ 2 %
12	Portugal	37 893	- 51 %
13	Rép. tchèque	25 973	+ 1 %
14	Bulgarie*	5 853	- 18 %
15	Grèce*	2 920	+ 14 %
	Autres pays	388 018	+ 7,5 %
	<b>TOTAL</b>	<b>2 617 383</b>	<b>-8%</b>

37 % des PV distribués aux étrangers en 2023. Avec l'Allemagne et l'Italie, le top 5 représente près des deux tiers du contingent. **Le Royaume-Uni toujours en lice:** 2019 est l'une des rares années durant laquelle la Belgique a été coiffée au poteau, et ce par les Britanniques. Mais, à la suite du Brexit, la France et le Royaume-Uni ne disposent plus d'accord officiel d'échanges d'infos depuis 2021. Et si les "British" ne sont certes plus dans le top 5 des étrangers les plus flashés, ils demeurent néanmoins en bonne position (9<sup>e</sup>) dans le classement, avec même une progression de + 5% de PV par rapport à l'an dernier. **Des partenariats prolifiques.** La France peut compter sur 20 pays avec lesquels elle bénéficie d'un accord d'échanges de données permettant l'envoi en 2023 de plus de 2,2 millions de PV vers ces nations. Près de 385 000 avis ont été envoyés vers des états non partenaires, dont la Bulgarie et la Grèce.

\*Pays avec lesquels la France n'a pas mis en place d'échanges d'informations.

plus qu'en 2019. Et en scrutant le bilan des années précédentes, on relève une quasi-constante: malgré une forte baisse de leurs infractions, les Belges restent

les "champions" des étrangers les plus flashés dans l'Hexagone. Voyons ci-dessus les plus gros contributeurs aux finances publiques. **Saïda Djerrada**

### LA QUESTION INATTENDUE

## Combien y a-t-il de Renault Talisman en circulation ?



Après un peu moins de sept années de service, la berline familiale du Losange, peu rentable, a pris sa retraite en 2022. Juste le temps pour quelques dizaines de milliers d'automobilistes de l'acquérir. On dénombre à ce jour moins de 43 500 propriétaires. Parmi les versions qui sillonnent nos routes, 17 % roulent à l'essence, et une écrasante majorité au gazole, soit 35 863 exemplaires.



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

FLASH  
INFO

## Radars & compagnie

### Les voitures privées passent aux SUV et à l'essence

■ Les voitures radars détenues par la Sécurité routière et confiées aux sociétés privées roulent énormément: 250 km par jour en moyenne! En conséquence, elles doivent être remplacées régulièrement, soit environ tous les quatre ans. Et une partie d'entre elles est justement en passe d'être renouvelée. Ainsi, après les petits modèles des débuts (Peugeot 308, Seat Leon, Ford Focus), la Sécurité routière a dernièrement mis l'accent sur les grosses berlines (Volkswagen Passat, Skoda Octavia, Ford Mondeo). ■ Aujourd'hui, la diversification se poursuit avec l'arrivée d'un SUV compact dans la flotte des voitures radars privatisées: le Citroën C5 Aircross. Les deux premiers véhicules ont été repérés dans le Pas-de-Calais (GT-524-TY) et dans le Haut-Rhin (GW-720-EN). Et au moins une vingtaine d'autres engins similaires vont être déployés progressivement dans les départements privatisés. ■ Dans une démarche de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la Sécurité routière a souhaité, en outre, que les nouveaux modèles soient



REPORTERS AUTO PLUS

équipés d'un moteur essence bénéficiant d'une vignette Crit'Air 1. En effet, jusqu'alors seuls les véhicules diesels classés Crit'Air 2 composaient la flotte de voitures radars privatisées. ■ C'est désormais chose faite, puisque les derniers C5 Aircross sont dotés d'un moteur 1.2 PureTech 130. Un beau test de fiabilité en perspective pour le moteur tant décrié de Stellantis, les voitures radars affichant généralement 300 000 km au compteur après quatre années de service.

**Nicolas Lourdin**

### CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

#### Contrôle aux jumelles - Pas-de-Calais (62)

RN17, plusieurs policiers aux jumelles sur le pont de La Glissoire, juste avant la sortie Eleu-dit-Leauwette. Contrôle dans le sens Arras vers Lens. Limitation 90 km/h. 50°24'57.2"N 2°49'22.0"E Stéphane M.

#### Hibou embarqué - Manche (50)

RD971, contrôle radar à partir de cette voiture stationnée 150 m avant la sortie de l'agglomération de Muneville-sur-Mer quand on se dirige vers Coutances. Limitation 50 km/h. 48°56'06.9"N 1°29'25.8"W



REPORTERS AUTO PLUS

### SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

départemental de l'Eure a décidé de relever la limite de vitesse. En 2026, toutes les départementales repasseront à 90 km/h. **ZFE.** Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025, Nîmes prévoit d'instaurer une zone à faibles émissions, interdisant les véhicules (d'avant 1997) sans vignette Crit'Air.

PLAQUE:  
LA SÉRIE DU  
MOMENT

HA - 123 - AB 55





Sorti en 2020, le 2008 adoptera, dès 2027, le nouveau style Peugeot caractérisé par ce "masque" s'étalant sur toute la largeur de la face. Il pourrait croître de quelques centimètres (4,35 m environ).

STRICTEMENT ÉLECTRIQUE ?

# Peugeot prép



R. DEMARETS

L'actuel 2008



F. GROUT



PAS SÛR...

# are son futur 2008

ILLUSTRATION **Auto Plus**

Restylé l'année dernière, le Peugeot 2008 devrait vivre une nouvelle vie à horizon 2027. Il profitera d'un design inédit et d'un habitacle high-tech. Et s'il était initialement prévu uniquement en électrique, il se pourrait que cela change... On vous dit tout !

Absent des derniers Salons automobiles (Munich 2023, Genève 2024), Peugeot a fait son retour au Mondial de l'auto à Paris, en mettant à l'honneur sur son stand tous ses modèles électriques. On pouvait y voir ou revoir les actuels e-208, e-2008, e-308, ainsi que les derniers e-3008 et e-5008 proposés en version "Long Range", équipés d'une batterie de 93 kWh pour une autonomie étendue (jusqu'à 700 km). Pas vraiment de "grosses" nouveautés donc, car même l'e-408 présentée pour la première fois – bloc de 210 ch et batterie de 58,2 kWh (utiles) pour une autonomie de 453 km – était annoncée depuis... 2022 ! Pour se faire une idée du futur de la marque, les visiteurs devaient en fait se tourner vers l'Inception Concept. Rien de vraiment inédit pour autant, puisqu'il a été dévoilé au CES de Las Vegas en janvier 2023 et qu'il était aussi présent au Salon VivaTech (à Paris) en mai dernier. Mais ces deux événements étant spécifiques aux nouvelles technologies, on peut considérer

que c'était sa première apparition devant le grand public... Au-delà de sa belle plastique, cet Inception valait vraiment le détour puisqu'il préfigure la prochaine génération de véhicules électriques de Peugeot. En effet, une grande partie de ses innovations – tant esthétiques que technologiques – se retrouveront sur des modèles de série, et notamment le futur 2008.

## Changement radical

Si l'on se fie à la trajectoire stylistique annoncée par ce concept-car, et matérialisée par les images de notre illustrateur "maison", le prochain >>>

## En Bref

**Lancement:** mi 2027

**Longueur:** 4,35 m\*

**Moteurs électriques:**  
de 136 à 210 ch\*

**Moteur essence\*:** 136 ch  
à hybridation légère 48 V

**Tarif:** à partir de 30 000 €\*  
et de 36 000 €\* en électrique

\*Estimation Auto Plus.

**INCEPTION CONCEPT**  
La source d'inspiration



A. SAUNIER

Non destiné à une version de série, ce concept-car, dévoilé en janvier 2023, est un manifeste du design des futurs modèles électriques de Peugeot.



ILLUSTRATION

Auto  
Plus

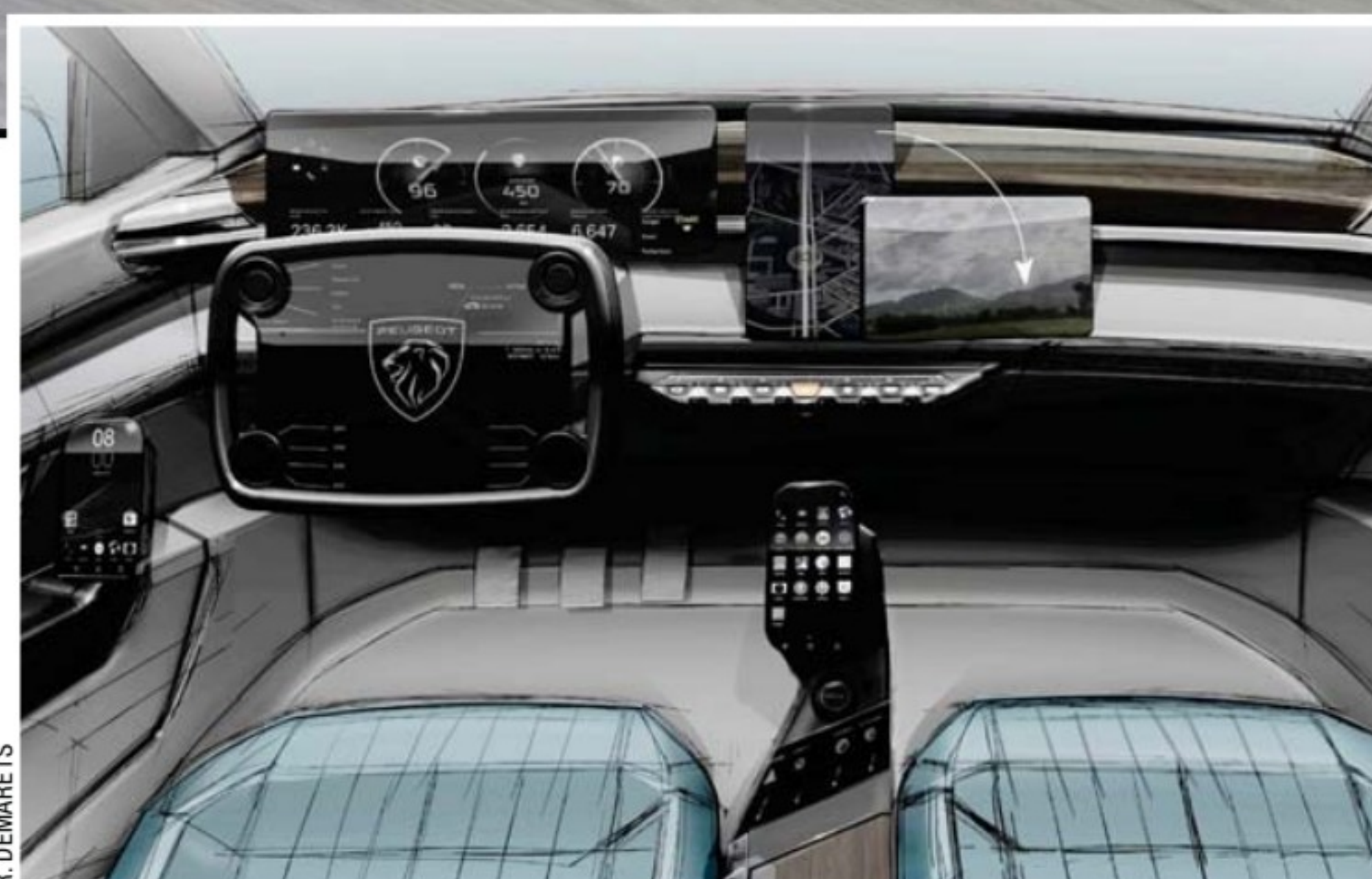
Les lignes du profil sont plus douces et, à l'arrière, le bandeau lumineux prend de l'ampleur : il recouvre les trois griffes verticales et le nom Peugeot rétro-éclairé. On relève aussi une forme inversée de la partie basse du hayon.

» 2008 va connaître une véritable révolution de style. Un pari toujours risqué lorsqu'il s'agit d'un best-seller. Pour rappel, l'actuelle génération (la deuxième), commercialisée depuis début 2020 et restylée en mai 2023, rencontre un réel succès. Elle figure à la cinquième place des meilleures ventes en France (toutes catégories confondues) et à la première des SUV, devant son rival de toujours, le Renault Captur. Pour se maintenir aux avant-postes, Peugeot va une fois de plus faire preuve d'audace en matière de design. Ainsi ce futur 2008 arborera une silhouette différente, sensiblement plus basse et devrait gagner quelques centimètres en longueur (4,35 m environ, soit + 5 cm). Mais c'est surtout sa face qui marquera une vraie rupture, en adoptant le "Fusion Mask" de l'Inception, cette calandre qui

s'étend sur toute la largeur et qui intègre les optiques avec les trois griffes et le logo désormais rétro-éclairé. Un dessin très horizontal, plus épuré que l'actuel, et qui n'est sans rappeler certains modèles du passé (comme la 504). A l'arrière, le bandeau lumineux sera un "reflet" du masque avant, avec cette fois-ci, les lettres Peugeot illuminées.

### Révolution à bord

L'habitacle ne sera pas en reste avec une planche de bord totalement réinventée. Ici aussi, l'inspiration proviendra de l'Inception, avec une nouvelle génération de l'i-Cockpit, symbolisée par l'Hypersquare. Cette "commande" rectangulaire, avec un angle de rotation à 150°, remplacera le volant et les commodos classiques et sera associée à la technologie "steer-by-wire" (une direction



R. DEMARETS

sans liaison mécanique). Si le "volant" du concept-car est composé de quatre alvéoles autour d'une tablette en verre affichant les différentes fonctions, cette dernière ne sera pas reconduite sur le modèle de série. En effet, pour des raisons de sécurité, cet emplacement sera réservé à l'airbag. L'Hypersquare sera surmonté d'une dalle pour les

compteurs numériques séparée de l'écran multimédia qui pourra pivoter, le tout toujours souligné de touches physiques pour les raccourcis.

### Exclusivement électrique ?

Le futur 2008 bénéficiera de la nouvelle plate-forme du groupe Stellantis, baptisée STLA Small. Celle-ci a été conçue, dès le dé-





F. GROUT



R. DEMARETS

La planche de bord du futur 2008 se caractérisera par ce "volant" rectangulaire (baptisé Hypersquare), doté de quatre alvéoles permettant d'activer les fonctions du véhicule par simples impulsions des pouces. Il sera surmonté d'un écran panoramique pour les compteurs et d'un second, central et rotatif, pour le multimédia.

part, pour accueillir des motorisations 100% électriques. Et c'est avec ce seul type d'énergie que le 2008 était initialement prévu, la génération actuelle devant même continuer sa carrière en parallèle (hors version électrique, bien sûr). Or, étant donné le contexte économique et les incertitudes quant à l'avenir du tout électrique (les ventes

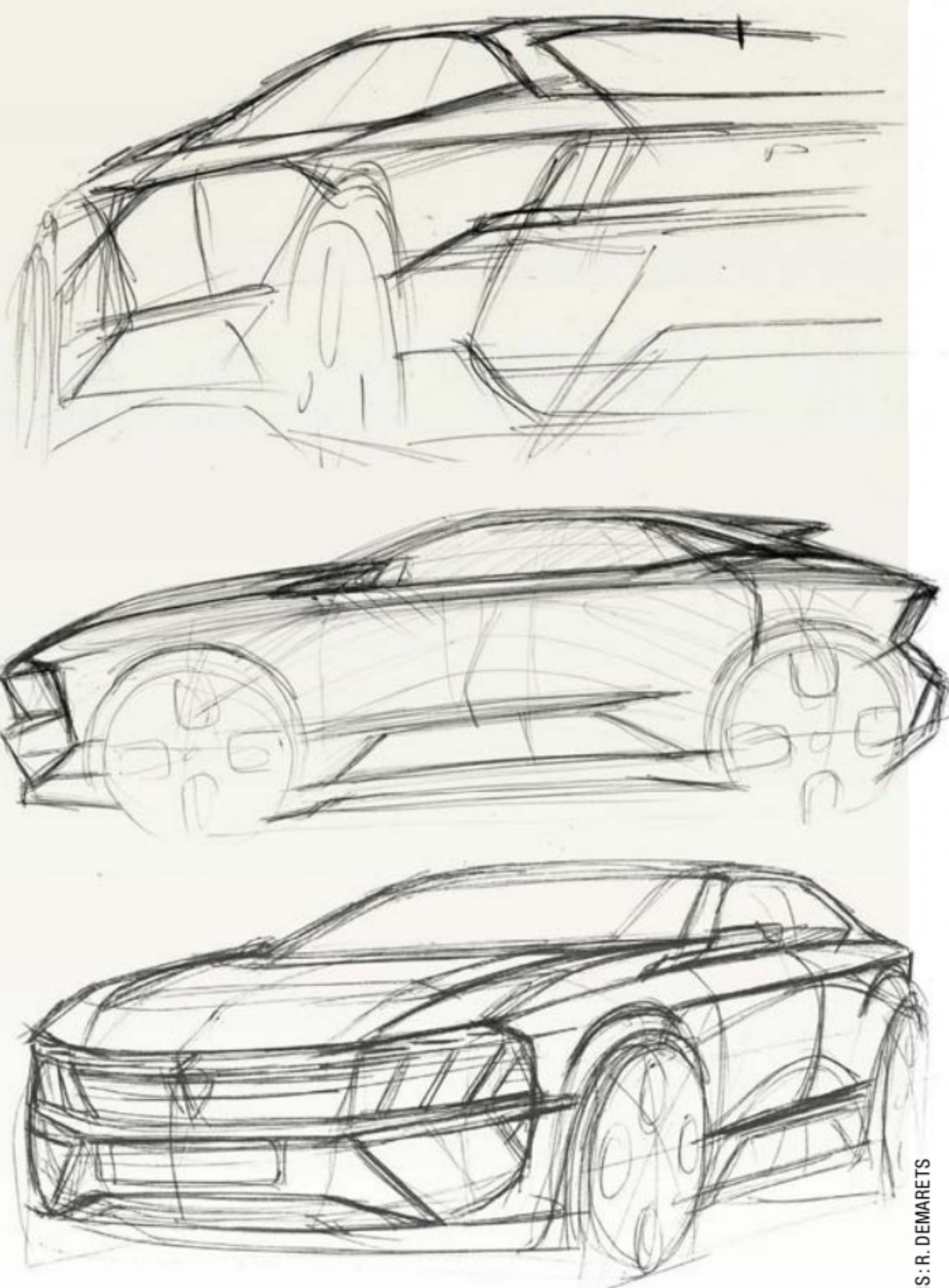
sont en dessous des attentes), il semblerait que Peugeot soit en train de revoir sa copie. En effet, d'après nos informations, le lancement de la production de ce nouveau modèle serait retardé de neuf mois environ... La raison ? D'importantes modifications sur le véhicule seraient envisagées pour pouvoir intégrer une motorisation à hybridation légère 48 V (sa base technique le permet). Et cela a aussi des conséquences sur la chaîne de production (le 2008 devrait être fabriqué à l'usine de Vigo en Espagne). Bref, il serait donc proposé en 100% électrique (moteurs de 136 à 210 ch) avec de nouvelles batteries (de 50 à 70 kWh) mais aussi en mild hybride 48 V de 136 ch ! Mais d'ici à la mi-2027, date finalement prévue pour le lancement, nous aurons l'occasion d'en reparler dans nos colonnes...



René Demarets, notre expert design

## Jeu de lumières et sens du spectacle

Dans la continuité des concept-cars e-Legend et Inception, le nouveau 2008 affichera un design moins clivant, mais toujours spectaculaire. Les lignes fluides et les surfaces sculptées jouent avec la lumière par des variations concaves et convexes, notamment sur les flancs et la ligne d'épaule pour un effet musclé et sophistiqué. Notons quelques clins d'œil au passé, comme le regard évoquant la 504 ou le capot élargi à hauteur du train avant façon 106 et 306...



DESSINS : R. DEMARETS





Plus long de 18 cm que la Série 1 dont il dérive, le coupé 4 portes adopte une ligne de toit très plongeante, qui accentue la sportivité et le dynamisme sur le plan esthétique.



PHOTOS: F. KIRCHBAUER / BMW

## À BORD DE LA NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

### Plus c'est long...

Dans la foulée de la nouvelle Série 1, BMW dévoile la déclinaison coupé quatre portes. Au menu : un style, sportif, des moteurs micro-hybrides et de la high-tech.

**B**MW a présenté la Série 2 Gran Coupé à Munich, son siège, à l'occasion des premiers essais de la Série 1 (voir Auto Plus n° 1885). Comme pour la première génération (apparue en 2019), il s'agit d'une version à carrosserie trois volumes, dérivée de la Série 1. Elle mesure 4,55 m de long, soit 18 cm de plus que la berline. Ce qui profite au

coffre (360 dm<sup>3</sup>), en hausse de 50 dm<sup>3</sup> par rapport à celui de la cinq portes, sans pénaliser le style, élégant et sportif avec une poupe ramassée et un pavillon plongeant.

#### Arrivée de l'hybridation 48 V

Au lancement en février prochain, la gamme comprendra deux moteurs essence de 170 (en

#### En Bref

**Lancement:** février 2025

**L x l x h (en m):**  
4,55 x 1,80 x 1,44

**Moteurs essence:**  
170 et 300 ch

**Moteur diesel:** 163 ch

**Tarifs:** de 42 450 à 60 750 €

version 220) et 300 ch (M235 xDrive), et un diesel de 163 ch (218d). Les deux plus "modestes" reçoivent une micro-hybridation de 48 V. A bord, le Gran Coupé est un copier-coller de la Série 1. On retrouve les mêmes équipements high-tech, dont la moderne et impressionnante grande dalle numérique (de série). Cela dit, la navigation interactive à réalité augmentée, l'accès mains libres, l'affichage tête haute ou même la recharge par induction pour smartphone restent en option, souvent au sein de packs onéreux, qui font encore grimper la note. La Série 2 Gran Coupé démarre à 42 450 €, soit 3 500 € de plus que la Série 1 équivalente.



A la différence de l'actuelle Série 2 Coupé – une propulsion dérivée des Séries 3 et 4 –, la Série 2 Gran Coupé est une traction (plate-forme de la Série 1).

#### L'actuelle Série 2 Gran Coupé



PHOTOS: BMW



La grande dalle numérique, commune à toutes les nouvelles BMW, modernise visuellement l'habitacle. Les options high-tech sont nombreuses... et chères !

## Et aussi...

### Jeep annonce son futur Compass

Jeep a confirmé l'arrivée d'un nouveau Compass pour 2025. Fabriqué en Italie, dans l'usine de Melfi, il reposera sur la plate-forme STLA Medium, déjà utilisée par le dernier Peugeot 3008. Comme lui, il sera décliné en hybride 48 V, hybride rechargeable et 100% électrique. Ce nouveau Compass sera révélé au deuxième trimestre 2025 et sortira à l'automne de la même année.



JEEP

### Le MG Cyberster est disponible en France

MG Motor ouvre les commandes de son roadster 100% électrique. La version de 510 ch à transmission intégrale – la seule disponible pour l'instant – est proposée à partir de 67 990 €. A ce prix, l'équipement est généreux : portes à ouverture en élytre, sièges sport, jantes de 20", système audio Bose à 8 HP. Une version Propulsion de 340 ch viendra étoffer la gamme par le bas en 2025.



MG MOTOR



**Volume:** 360 dm<sup>3</sup> (1)

L'habitabilité aux places arrière reste proche de celle de la Série 1, sauf en hauteur, limitée pour les plus grands. Le volume de coffre, lui, progresse de 50 dm<sup>3</sup>, ce qui n'est pas du luxe...



# SKODA

## Autant d'espace, ça rapproche.



### Nouveau Škoda Kodiaq Plus de place pour l'aventure.

7 places ou 910 litres de volume de coffre :  
à vous de choisir.



Disponible en motorisations  
hybride et hybride rechargeable.

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer





# PLACE AUX FÊTES

## 7 MOIS OFFERTS

sur votre abonnement



## OFFREZ VOUS UN MAGAZINE AUTO

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur [kiosquemag.com](https://kiosquemag.com)

**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :  
[bit.ly/ap\\_1888](https://bit.ly/ap_1888)

ou flashez le Qr code  
pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1669647

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

#### ☒ FORMULE ANNUELLE -62%

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **69 € seulement** au lieu de 182,91 €\*.

Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(1)</sup>.

(1)

#### ☐ FORMULE MENSUELLE -50%

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + 2 hors-séries / an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **8,20 € seulement** pendant 6 mois<sup>(1)</sup> puis 8,60 €/mois au lieu de 16,55 €\*. **Résiliable sans frais à tout moment**<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.

Date et signature  
obligatoires

Le:

**Par carte bancaire** (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : [bit.ly/ap\\_1888](https://bit.ly/ap_1888) 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](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 € sans les HS et 146,97 € avec les HS), des frais de port (23,92 € sans les HS et 25,62 € avec les HS) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de résilier 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. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8,60 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos 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](https://www.kiosquemag.com).





## Tous les modèles testés cette semaine



N. SOLER

P. 24, STARS DU MARCHÉ: LES PETITS MOTEURS SONT-ILS SUFFISANTS ? Avec les **BMW X1**, **Dacia Sandero** et **Duster**, **Fiat 500e**, **Peugeot 208** et **408**, **Renault Clio** et **Captur**, **Toyota Yaris Cross** et **Volkswagen T-Cross**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE: le **Ford Puma** restylé.

P. 34, MATCH: première confrontation chiffrée de la nouvelle **Renault 5 E-Tech** face aux **Fiat 500e 3+1** et **Mini Cooper E.w**

P. 40, ESSAI: le **Volkswagen Tiguan** hybride rechargeable.

P. 42, TEST LECTEURS: ils ont essayé le **Renault Symbioz**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes: des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

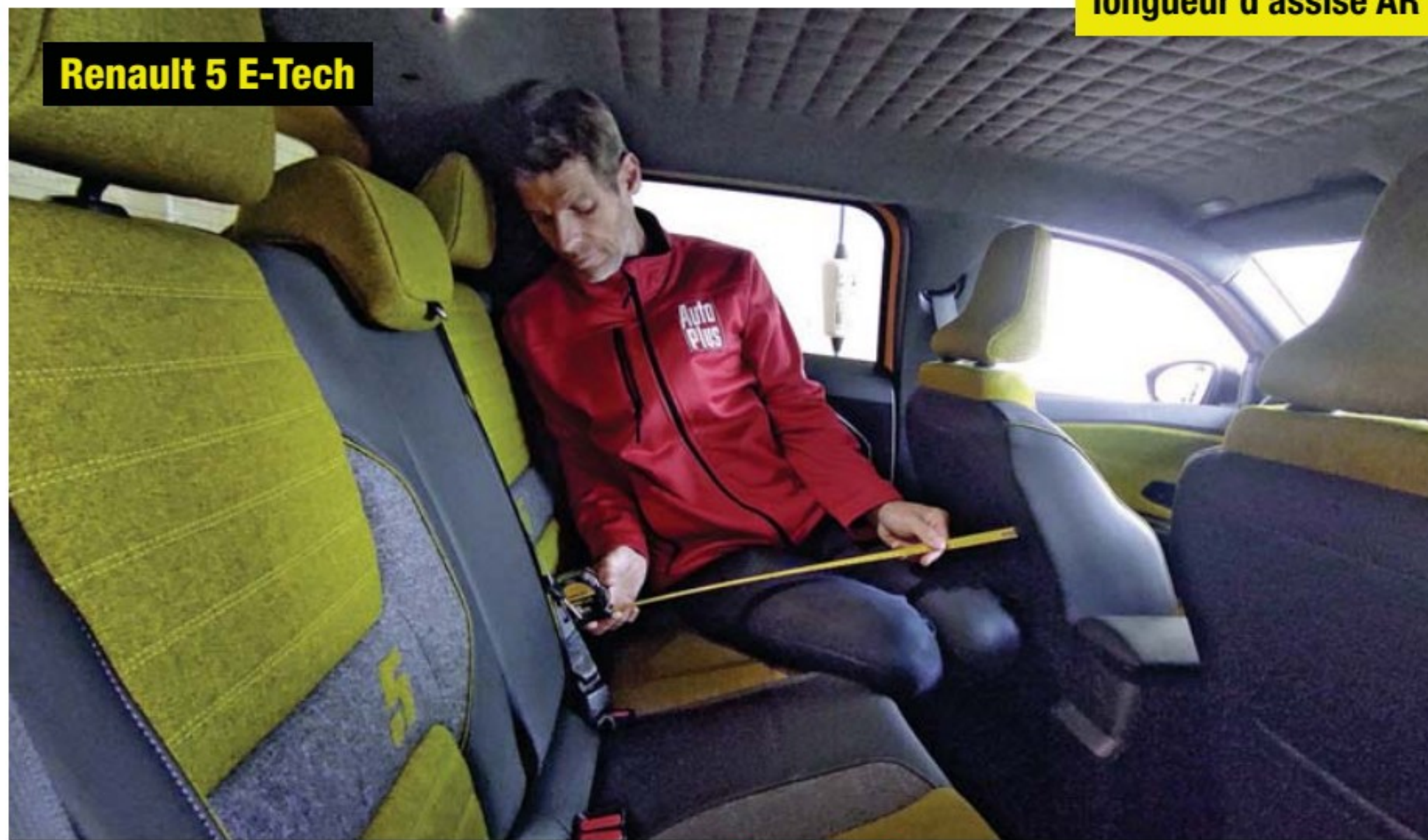
Une grille de notation impitoyable

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

## Le chiffre à retenir 68 cm

longueur d'assise AR

Renault 5 E-Tech



C. RAOUL-REA

C'est sans aucun doute la nouveauté la plus attendue de l'année: dans ce numéro, la nouvelle Renault 5 E-Tech affronte ses deux grandes rivales, les Mini et Fiat 500 électriques (voir p. 34). Mais que vaut-elle en matière d'habitabilité arrière? Avec ses dimensions plutôt compactes (3,93 m de long, soit 13 cm de moins qu'une Clio), il ne fallait pas s'attendre à des miracles sur ce plan. De fait, la R5 figure en fin de peloton, avec 68 cm (et le plancher n'étant pas creusé, elle oblige à relever les sièges avant pour que les passagers parviennent à glisser les pieds dessous). Elle se retrouve ainsi loin des références que sont les Honda Jazz (une vraie limousine: 76 cm de longueur d'assise!), MG3 et Seat Ibiza (72 cm), qui occupent le podium. Pour autant, malgré leurs dimensions extérieures plus imposantes, les Renault Clio (67 cm) et Peugeot 208 (66 cm) ne font pas mieux. Seule la nouvelle Citroën C3 se démarque, avec ses 70 cm de longueur aux jambes à l'arrière (6<sup>e</sup> au classement). **Vincent Desmonts**



A. SAUNIER

TOP 20

La nouvelle Renault 5 E-Tech face aux autres citadines

Longueur aux jambes à l'AR (en cm)

1 <sup>re</sup>	Honda Jazz	76
2 <sup>e</sup>	MG3	72
2 <sup>e</sup> ex æ	Seat Ibiza	72
4 <sup>e</sup>	Mazda 2 Hybrid	71
4 <sup>e</sup> ex æ	Toyota Yaris	71
6 <sup>e</sup>	Citroën C3	70
6 <sup>e</sup> ex æ	Dacia Sandero	70
6 <sup>e</sup> ex æ	Hyundai i20	70
6 <sup>e</sup> ex æ	Mazda 2	70
6 <sup>e</sup> ex æ	Skoda Fabia	70
6 <sup>e</sup> ex æ	Suzuki Swift	70
6 <sup>e</sup> ex æ	Volkswagen Polo	70
13 <sup>e</sup>	Mini Cooper	69
14 <sup>e</sup>	Hyundai i10	68
14 <sup>e</sup> ex æ	Kia Rio	68
14 <sup>e</sup> ex æ	Mitsubishi Space Star	68
14 <sup>e</sup> ex æ	<b>Renault 5 E-Tech</b>	<b>68</b>
18 <sup>e</sup>	Mitsubishi Colt	67
18 <sup>e</sup> ex æ	Renault Clio	67
20 <sup>e</sup>	Peugeot 208	66

◀ Avec pas moins de 76 cm d'espace aux jambes à l'arrière, la Honda Jazz est plus accueillante que certains SUV familiaux!









J. UGUZZOLI / GARAGE DE L'USINE SAINT PIERRE EN RETZ

## STARS DU MARCHÉ

# Les petits moteurs sont-ils suffisants ?

Boîtes automatiques, moteurs hybrides, voire hybrides rechargeables, finitions hautes... Les modèles mis en avant par les constructeurs sont rarement les plus abordables. Et avec des tarifs souvent hors sol, ils peuvent vite paraître inaccessibles. Bien tentant dès lors de se rabattre sur les petits moteurs d'entrée de gamme. Mais est-ce une bonne idée ? Nos réponses pour dix stars du marché.

**E**ntre les modèles d'entrée de gamme et ceux mis en avant dans les publicités, il y a souvent un gouffre tarifaire, qui s'élève à plusieurs milliers d'euros. Certes, profiter des performances et de l'agrément des hauts de gamme peut paraître alléchant, mais avec des prix toujours extrêmement élevés en 2024, c'est généralement au mieux déraisonnable et au pire inaccessible. Le bon sens dicterait que l'achat malin reste la motorisation d'entrée de gamme. D'autant que, avec les progrès techniques des dernières années, et la généralisation des moteurs turbo, l'agrément progresse sur les petits blocs, en particulier les fameux trois cylindres qui se généralisent. Avec des valeurs de couple plus généreuses et une souplesse à bas régime les rendant plus serviables en ville, ils ne sont plus systématiquement des punitions. De quoi envisager un usage polyvalent même avec de très faibles cylindrées ou des puissances bien en dessous des 100 ch ? Pas forcément, car tous

ces petits moteurs ne se valent pas : agrément ou performances trop faibles, consommations élevées... Il est facile de faire l'économie de trop, qui dégrade réellement le confort d'utilisation. En outre, en toute logique commerciale, les constructeurs ne facilitent pas toujours l'accès à ces petits moteurs. Il est bien souvent impossible de les coupler à une boîte automatique,

par exemple. Et si vous souhaitez profiter du confort moderne des finitions hautes sans faire des folies côté moteur, là aussi, c'est bien souvent interdit. Pour vous aider à y voir plus clair et à faire votre choix, nous avons pris pour exemples 10 stars du marché et étudié les différences entre les moteurs d'entrée de gamme et ceux proposés juste au-dessus.

### Au sommaire

<b>BMW X1</b>	P. 26
<b>Dacia Sandero</b>	P. 26
<b>Dacia Captur</b>	P. 26
<b>Fiat 500e</b>	P. 27
<b>Peugeot 208</b>	P. 27
<b>Renault Clio</b>	P. 28
<b>Renault Captur</b>	P. 28
<b>Peugeot 408</b>	P. 28
<b>Toyota Yaris Cross</b>	P. 29
<b>Volkswagen T-Cross</b>	P. 29





N. SOLER

## BMW X1 - sDrive18i - 136 ch

ESSENCE



N. SOLER

En version premier prix, le BMW X1 s'équipe d'un petit trois cylindres turbo-essence de 136 ch, associé à une boîte auto double embrayage à sept rapports. D'emblée, cette mécanique séduit par son agrément et sa douceur exemplaires. Le couple moteur/boîte ne délivre aucun à-coup et se montre ultra-polyvalent. Les performances se révèlent par ailleurs convenables, et la consommation moyenne ne

dépasse que très rarement les 7 l/100 km. Néanmoins, la version sDrive20i de 170 ch, qui dispose par ailleurs du même ensemble mécanique, en plus puissant, mérite le détour. Tout d'abord, son malus est moins élevé. De ce fait, cette version coûte au final 900 €\* de plus que le X1 sDrive18i. Surtout, ce moteur permet d'obtenir des performances nettement supérieures, pour une consommation moyenne similaire.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	sDrive18i 136 ch	sDrive20i 170 ch
		43 700 € / 43 300 €* Moteur turbo-essence	45 700 € / 44 200 €* 3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée		1 499 cm <sup>3</sup>	1 499 cm <sup>3</sup>
Couple maxi		230 Nm à 1 500 tr/mn	280 Nm à 2 900 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus		144 g/km/+ 1 386 €	130 g/km/+ 310 €
Transmission boîte		Auto., 7 vitesses	Auto., 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.		31s	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		6s1	5s5
Consommation moyenne		7 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		6,9/6,3/7,7 l/100 km	6,7/6,6/7,5 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	900 €* Agrément de conduite
Performances	Bon
Consommation	Correctes
LE VERDICT	Modérée

Suffisant, mais à peine moins cher

## Dacia Sandero - 1.0 S Ce - 65 ch

ESSENCE



DACIA

Disponible à partir de 12 000 €, la Sandero débute avec un modeste trois cylindres essence de seulement 65 ch. Dépourvu de turbo, ce bloc 1.0 ne réalise pas de miracle hors des centres-villes et impose de rétrograder assez souvent lors des relances ou des dépassements. Cela dit, sa douceur et son appétit modéré (6 l/100 km) peuvent malgré tout séduire ceux qui ne roulent pas beaucoup. Doté d'un turbo, le

1.0 Eco-G 100 monte forcément d'un cran les prestations de la citadine. Gage de polyvalence, il assure des relances plus toniques et un agrément plus élevé. Surtout, il est synonyme d'économies à la pompe. En effet, ce 1.0 peut carburer au GPL (environ 1 € le litre). Le seul petit bémol concerne le surcoût, non négligeable, de 1 800 €. Pour l'amortir, il faudra ainsi parcourir 75 500 km, au prix actuel des carburants.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	1.0 S Ce Essential 65 ch	1.0 Eco-G Essential 100 ch
		12 240 € / 12 000 €* Moteur essence	14 250 € / 13 800 €* 3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée		999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Couple maxi		95 Nm à 3 600 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus		120 g/km/+ 100 €	105 g/km/0 €
Transmission boîte		Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.		37s8	33s5 <sup>(2)</sup>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup>		15s3/26s4	10s7/17s2 <sup>(2)</sup>
Consommation moyenne		6 l/100 km	6 <sup>(3)</sup> /7,9 l/100 km <sup>(2)</sup>
Route/Autoroute/Ville		5,5/6,5/6,1 l/100 km	7,7/8,1/8 l/100 km <sup>(2)</sup>

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	1 800 €* Agrément de conduite
Performances	Correct
Consommation	Décevantes
LE VERDICT	Modérée

Suffisant pour les petits rouleurs



## Dacia Duster - 1.0 Eco-G - 100 ch

Cette entrée de gamme joue à fond la carte de l'économie. En plus d'un tarif de moins de 20 000 € (19 900 €\*), le Duster hérite ici de la fameuse motorisation à bicarburant essence/GPL. Certes, les performances ne sont pas tonitruantes, mais une fois au volant, on apprécie malgré tout une certaine souplesse. C'est encore plus vrai lorsqu'il ingurgite du GPL. Dans ces conditions, le 1.0 développe 10 ch de plus qu'en essence. Et si le GPL engendre une surconsommation par rapport au sans-plomb, son prix plus

attractif à la pompe permet d'abaisser les coûts d'utilisation. Comptez 95 € pour effectuer 1 000 km, soit une quinzaine d'euros de moins que le 1.2 TCe 130. Ce dernier garantit, il est vrai, des accélérations et des reprises plus vives, appréciables notamment pour ceux qui voyagent à plusieurs et coffre chargé. Mais avec ce moteur, qui impose le deuxième niveau de finition Expression, le Duster revient tout de même à 23 600 €. Soit 3 700 €\* de plus que le 1.0 Eco-G 100 Essential et 2 000 € à finition équivalente.

## Fiat 500e - 23,8 kWh - 95 ch

ÉLECTRIQUE



Difficile de ne pas craquer pour la jolie bouille de la 500e! Sauf que le coup de cœur n'est pas donné. Il faut en effet déboursier 24 000 €\* pour cette entrée de gamme et ses 95 ch. D'une puissance déjà suffisante, la 500e procure un bon agrément de conduite, et son couple de 220 Nm permet de s'extraire de la plupart des situations avec facilité. Néanmoins, la petite batterie (23,8 kWh) de cette version de

base limite le rayon d'action à 145 km seulement en moyenne. L'hiver, lorsque les températures baissent, c'est plutôt 120 km. Un peu juste pour les départs en week-end! Facturée 3 200 €\* supplémentaires, la "grosse" batterie (42 kWh), associée à un moteur de 118 ch, impose un effort financier assez important mais avec 230 km d'autonomie, le stress de la panne se révèle moins présent.

NOS MESURES	23,8 kWh 95 ch	42 kWh 118 ch
	30 400 € / 24 000 €*	33 900 € / 27 200 €*
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion (capacité utile)	21,3 kWh	37,3 kWh
Couple maxi	220 Nm	220 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Transmission boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	33s6	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s4	6s6
Autonomie moyenne	145 km	230 km
Route/Autoroute/Ville	160/110/170 km	260/180/260 km

### QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	3 200 €*
Agrément de conduite	Bon
Performances	Bonnes
Autonomie	Trop limitée
LE VERDICT	Trop juste en autonomie

NOS MESURES	1.0 Eco-G Essential 100 ch	1.2 TCe Expression 130 ch
	19 690 € / 19 900 €*	23 400 € / 23 600 €*
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S <sup>(1)</sup>	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	126 g/km/+ 230 €	124 g/km/+ 190 €
Transmission boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	35s <sup>(2)</sup>	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	9s8/12s2/17s8 <sup>(2)</sup>	7s4/10s5/15s4
Consommation moyenne	6,8 <sup>(3)</sup> /9,6 l/100 km <sup>(2)</sup>	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	9,1/10/9,7 l/100 km <sup>(2)</sup>	6,2/6,3/6,8 l/100 km

### QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	3 700 €*
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Coût à l'usage	Modéré
LE VERDICT	Suffisant

## Peugeot 208 - 1.2 BVM6 - 100 ch

ESSENCE



La version sans turbo (75 ch) a disparu et il ne s'appelle plus PureTech! Pourtant, le trois cylindres de base de la 208 reste le même, avec sa courroie. Il doit désormais, en interne, faire face à sa version modernisée (chaîne de distribution) et hybride, baptisée Hybrid e-DCS6, de même puissance. Avec sa boîte auto. à double embrayage et, surtout, l'aide d'un moteur électrique de 28 ch, ce nouvel ensemble est bien

plus agréable au quotidien. Il gagne un peu en performances et s'avère encore plus sobre. Pas de question à se poser, dès lors? Si, car dans les faits, l'écart de prix élevé rend l'hybride compliqué à rentabiliser, surtout pour une citadine pas forcément amenée à accumuler rapidement un gros kilométrage. Et "l'ancien" 100 ch reste très largement suffisant à l'usage, avec un tonus agréable et une consommation maîtrisée.

NOS MESURES	1.2 BVM6 Style 100 ch	1.2 Hybrid e-DCS6 Style 100 ch
	20 850 € / 20 400 €*	23 550 € / 23 300 €*
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + électr.
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	117 g/km/0 €	101 g/km/0 €
Transmission boîte	Manuelle, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	8s3/10s2/14s4	9s6 en Drive
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/5,8/6 l/100 km	5,3/5,8/5,2 l/100 km

### QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	2 900 €*
Agrément de conduite	Bon
Performances	Bonnes
Consommation	Modérée
LE VERDICT	Suffisant





N. SOLER

## Renault Clio - 1.0 SCe - 65 ch

ESSENCE/GPL



A. SAUNIER

Seulement 1 400 €\* séparent la Clio premier prix, avec son modeste trois cylindres essence de 65 ch, du très économe 1.0 Eco-G 100 essence/GPL. Si vous pouvez investir cette somme, ne vous posez pas la question et optez pour l'excellent rapport prix/prestations de l'Eco-G. En plus d'être performant, grâce à son turbo, ce moteur permet d'économiser quelques euros à la pompe, grâce au tarif plus attractif

du GPL (1 € le litre contre 1,74 € pour le SP95-E10). Sinon, sachez que le 1.0 SCe ne constitue pas un mauvais choix pour autant, surtout pour les citadins. Malgré ses accélérations un peu justes, ce trois cylindres atmosphérique fait le job en milieu urbain, sans pour autant exploser la facture de carburant (6,1 l/100 km). Et quelle discrétion ! Il faut juste le "cravacher" un peu plus lorsqu'on emprunte les voies rapides.

NOS MESURES	1.0 SCe Evolution 65 ch	1.0 Eco-G Evolution 100 ch
	19 000 € / 18 500 €* <sup>1</sup>	20 400 € / 19 900 €* <sup>1</sup>
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo <sup>(1)</sup>
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	95 Nm à 3 600 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	120 g/km/+ 100 €	122 g/km/+ 150 €
Transmission boîte	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	38s	33s <sup>(2)</sup>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	14s9/26s2/-	8s6/12s2/17s9 <sup>(2)</sup>
Consommation moyenne	6 l/100 km	6 <sup>(3)</sup> / 8,3 l/100 km <sup>(2)</sup>
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,3/6,1 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km <sup>(2)</sup>

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	1 400 €* <sup>1</sup>
Agrément de conduite	Correct
Performances	Décevantes
Coût à l'usage	Modéré
<b>LE VERDICT</b>	Suffisant pour les petits rouleurs

## Renault Captur - 1.0 TCe - 90 ch

ESSENCE/HYBRIDE



A. CORTESI

Entre le moteur de base du Captur et le cœur de gamme, l'écart est de 3 700 € sur le configurateur. Un écart renforcé par d'importantes remises sur ce TCe 90 ch : jusqu'à 19 % de rabais négociable actuellement, contre 6 % seulement en 145 ch (moteur le plus vendu). le surcoût atteint ainsi 6 400 €\*. Un gouffre ! A l'usage, il n'y a évidemment pas photo : l'hybride de 145 ch est bien plus performant, plus doux et

consomme moins. Mais il faudra bien longtemps pour le rentabiliser. Surtout, le TCe 90 reste très serviable. Les performances sont correctes et le trois cylindres est plutôt bien discret dans l'habitacle. La principale réserve vient de l'absence de boîte auto., qui serait pourtant bien agréable en ville. Gardez aussi un œil sur la déclinaison GPL (Eco-G 100 ch) de ce 1.0 TCe, qui coûte seulement 100 € de plus à l'achat.

NOS MESURES	1.0 TCe Evolution 90 ch	1.6 E-Tech full hyb. Evo. 145 ch
	25 700 € / 21 200 €* <sup>1</sup>	29 400 € / 27 600 €* <sup>1</sup>
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + 2 électr.
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	160 Nm à 2 750 tr/mn	148 Nm, 205 + 50 Nm électr.
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	133 g/km/+ 400 €	105 g/km/0 €
Transmission boîte	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	36s	32s <sup>(2)</sup>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	11s4/15s/22s6	7s4 en Drive
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,4/6,4 l/100 km	5,7/6,2/4,6 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	6 400 €* <sup>1</sup>
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Consommation	Correcte
<b>LE VERDICT</b>	Suffisant



## Peugeot 408 - 1.2 Hybrid e-DCS6 - 136 ch

La composition de la gamme 408 donne un énorme avantage de départ à cette hybride e-DCS6: près de 10 000 €\* d'écart avec la motorisation supérieure, qui n'est disponible qu'en finition GT! Et même en prenant ces deux motorisations dans une finition identique, l'écart reste d'environ 6 000 €. Difficile dès lors de justifier l'achat de l'hybride rechargeable de 225 ch (dommage que la version 180 ch, facturée 1 900 € de moins, ait disparu)... Même en roulant largement à l'électrique (et donc en le rechargeant fréquemment), ce sera très long, voire impossible,

à rentabiliser. Mais l'hybride simple de 136 ch n'a pas que le seul argument budgétaire pour elle. L'ensemble est doux en fonctionnement, suffisamment performant et plutôt sobre. En sus, cette 408 s'économise près de 300 kg de batteries, ce qui profite encore au dynamisme de cette cross-berline atypique. Côté points faibles, mentionnons tout de même un bruit un peu présent dans l'habitacle, ainsi que quelques vibrations inhérentes au trois cylindres. Mais cet ensemble e-DCS6 reste parfaitement recommandable.

## Toyota Yaris Cross - 1.5 Hybride - 116 ch

ESSENCE/HYBRIDE



N. SOLER

Arrivée avec le (léger) restylage du Yaris Cross, il y a quelques mois, la nouvelle motorisation hybride de 130 ch entend séduire ceux qui auraient trouvé celle de 116 ch un peu chétive. Mais les différences sont en réalité infimes: aucun écart mesurable en reprise de 80 à 120 km/h, seulement 0s2 de moins au 1 000 m D. A. Même chose côté conso, avec 0,1 l/100 km d'écart. Et pour les budgets serrés, le 130 ch reste

inaccessible, puisque absent de l'entrée de gamme Dynamic. Les 44 Nm de couple gagnés servent la douceur de conduite (excellente en ville), mais de très peu. D'autant plus que, dans les deux cas, l'agrément moteur sur route déçoit (bruit, transmission qui fait trop grimper dans les tours) et que les performances sont juste correctes. Pas de question à se poser donc, surtout si vous envisagez d'opter pour l'entrée de gamme.

NOS MESURES	1.5 Hybride Dynamic 116 ch	1.5 Hybride Design 130 ch
	28 200 € / 26 500 €* LABO	30 700 € / 28 900 €* LABO
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + électr.	3 cyl. en ligne, 12S + électr.
Cylindrée	1 490 cm <sup>3</sup>	1 490 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	141 Nm (combinés)	185 Nm (combinés)
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	100 g/km/0 €	101 g/km/0 €
Transmission boîte	Auto., à variation continue	Auto., à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	33s8	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2	8s2
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,6/4,7 l/100 km	5,8/6,7/4,8 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	2 400 €* LABO
Agrément de conduite	Décevant
Performances	Correctes
Consommation	Faible
LE VERDICT	Suffisant

NOS MESURES	1.2 Hybrid e-DCS6 Allure 136 ch	Plug-in Hybrid e-EAT8 GT 225 ch
	37 000 € / 33 300 €* LABO	51 250 € / 43 000 €* LABO
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S + électr.
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	360 Nm (combiné)
CO <sub>2</sub> /Malus	115 g/km/0 €	26 g/km/0 €
Transmission boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s3	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	4s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	7,8 l/100 km <sup>(1)</sup>
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,3/6,4 l/100 km	7,2/7,6/8,6 l/100 km <sup>(1)</sup>

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	9 700 €* LABO
Agrément de conduite	Bon
Performances	Bonnes
Consommation	Modérée
LE VERDICT	Suffisant

## Volkswagen T-Cross - 1.0 TSI - 95 ch

ÉLECTRIQUE



N. SOLER

Techniquement très proche de la version de 115 ch (il s'agit du même bloc dans une version dégonflée), l'entrée de gamme du T-Cross fait l'économie de 1 400 €. Certes, les 20 ch d'écart ne sont pas négligeables, d'autant que l'adoption du moteur supérieur entraîne l'arrivée d'un sixième rapport de boîte, pour un peu plus de polyvalence sur les grands axes. Mais, dans l'absolu, les performances de ce 95 ch restent

tout à fait correctes pour ce SUV citadin, et l'agrément est logiquement très proche. Il se montre en outre un peu plus sobre que le 115 ch, surtout en ville, où il fait l'économie de 0,5 l/100 km. Seule ombre au tableau: l'excellente boîte auto. DSG7 n'est disponible qu'à partir du 115 ch. Si une transmission manuelle vous rebute, pas de question à vous poser, donc. Sinon, le 95 ch fera parfaitement l'affaire.

NOS MESURES	1.0 TSI Life 95 ch	1.0 TSI Life 115 ch
	26 690 € / 25 300 €* LABO	28 150 € / 26 700 €* LABO
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	175 Nm à 1 600 tr/mn	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	127 g/km/+ 240 €	127 g/km/+ 240 €
Transmission boîte	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s8	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	10s1/15s4/-	8s5/11s1/16s
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,4/6,4 l/100 km	6,3/6,4/7,1 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat	1 400 €* LABO
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Consommation	Modérée
LE VERDICT	Suffisant





ESSENCE

**Ford Puma**

1.0 EcoBoost Hybrid

Powershift ST Line – 125 ch

30590 € / 27800 €\*



## COUP DE JEUNE TECHNO POUR LE PUMA RESTYLÉ

# Un Puma toujours affûté ?

Apparu voilà bientôt quatre ans, le Puma dépoussière ce qui en avait besoin. L'intérieur est métamorphosé et... c'est tout. Ford n'a pas touché à ce qui plaisait : un look (encore dans le coup) et un excellent châssis.

**L**e Puma est en quelque sorte le champion des seconds rôles. En pleine forme depuis son lancement fin 2019, il a offert à Ford une bonne place sur le créneau star des petits SUV. Mais s'il n'a jamais inquiété les têtes d'affiche que sont les Captur, 2008 ou Yaris Cross en France, Ford lui doit tout de même ses meilleures ventes au niveau euro-

péen. Pas question de casser le moule, a fortiori pour un restylage de mi-parcours. Service minimum pour le lifting extérieur, vu que sa bouille sympathique est la principale raison de son succès : le logo passe au milieu de la calandre, l'intérieur des phares avant est revu et le bas du bouclier est à peine redessiné. Pas trop haut perchée et plutôt élancée, la silhouette légère-

ment typée coupé (ce qu'était le Puma à la fin des années 1990!) n'a donc pas bougé.

A bord, c'est une autre histoire. L'habitacle, méconnaissable, abandonne la planche de bord héritée de la Fiesta lancée en 2017 (il était temps), au profit d'un agencement bien plus moderne. Bon, un rien massif et tourmenté, il faudra s'y faire. L'instrumentation s'affiche sur un grand écran de 12,8"/32,5 cm, l'écran central 12"/30,5 cm intègre la dernière évolution du système média Sync4, qui donne accès à toutes les commandes, y compris celles de la climatisation. L'air du temps étant au tout tactile, pas de surprise. L'ensemble reste pourtant assez simple à manier.

**La meilleure place : au volant**

En plus du coup de crayon, le Puma a toujours été plébiscité pour ses qualités dynamiques, servies par un châssis équilibré et un peu plus vif que chez ses

rivaux. Peut-être un peu trop, pour notre finition ST Line dotée d'une suspension raffermie. L'auto est fermement tenue, et le toucher de route plutôt sportif, sans être invivable pour autant. L'entrée de gamme Titanium dispose d'un châssis plus prévenant. Rien n'a changé sur ce point, le Puma reste donc l'un des petits SUV les plus agréables. Côté mécanique, la gamme a été simplifiée au passage. Dommage, le FlexiFuel a disparu (80% des ventes du Puma!), et les pleins d'E85 à 0,80 €/l qui vont avec. Ford en avait pourtant fait un argument massue. Le trois cylindres 1.0 à micro-hybridation n'est plus désormais disponible qu'en simple carburation (au sans-plomb) et en trois niveaux de puissance : 125 ch, 155 ch et 170 ch (sur la version ST). Bonne nouvelle, le Puma s'accommode fort bien du plus modeste. Suffisamment énergique, pas trop gourmand (6,3 l/100 km mesurés par notre

**PARLONS BUDGET**

**Le vrai prix :** les tarifs ont grimpé à l'occasion du restylage (de 990 € à 1 600 € selon les versions), mais le Puma reste bien placé. On peut obtenir 10 % de remise sur commande, et 4 500 € sur les modèles en stock. Notre modèle d'essai pâtit d'un petit malus de 310 €.

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

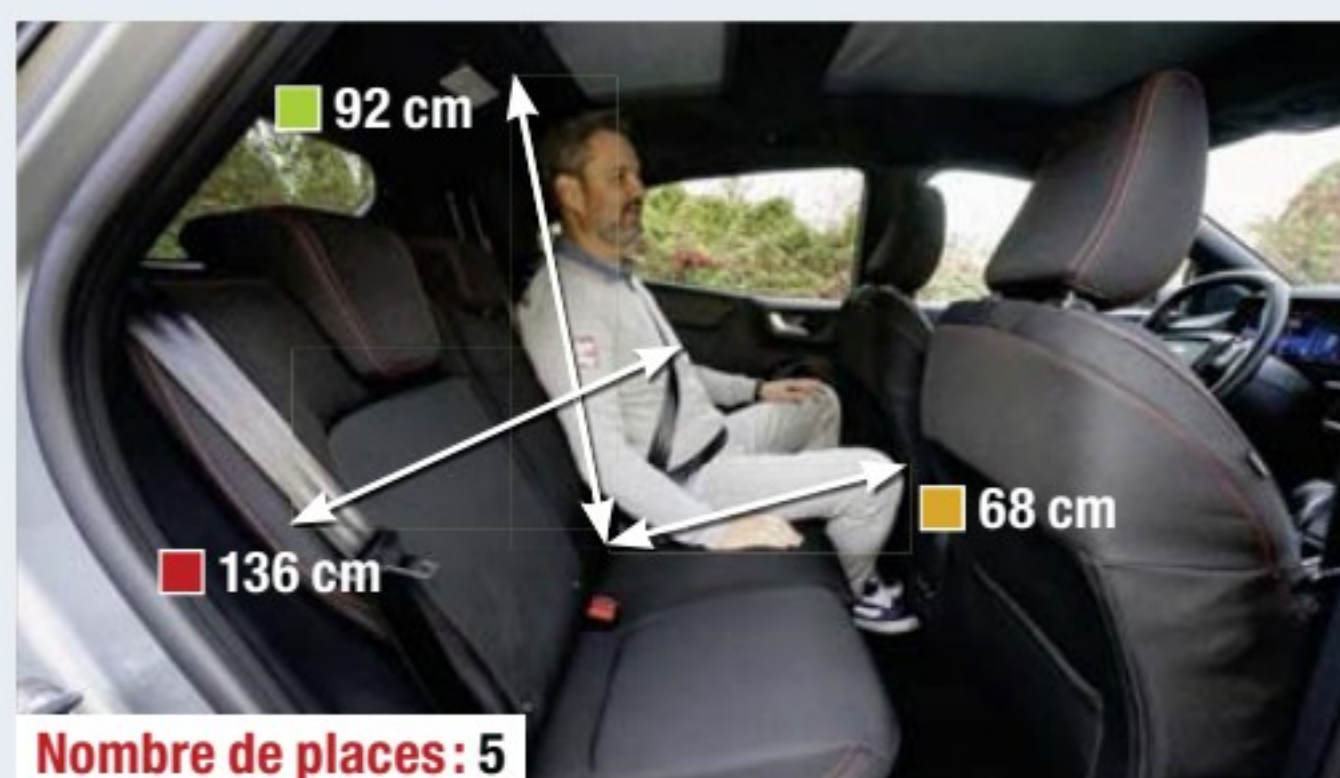
**L'équipement :** il inclut la caméra de recul, les compteurs numériques ou l'écran tactile de 12" dès la finition de base Titanium.





Toujours sympa, ce 3 cylindres ! Plutôt vif, il signe de bons chronos (10s1 mesurés de 0 à 100 km/h) et colle bien au comportement ludique du Puma.

Accès peu aisé (les grands doivent baisser la tête), espace aux jambes moyen, largeur réduite... On a connu plus accueillant, mais la banquette est bien dessinée.



Nombre de places : 5



Volume : 456 dm<sup>3</sup>

Côté bagages, volume quasi record en comptant le double fond géant (80 l), unique sur le créneau.



Certains passent aux commandes rondes, aux basculeurs... Le Puma, lui, conserve un levier un peu vieillot, mais bien plus ergonomique.

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

**Agrément :** • Caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile 12" • GPS • Mirror Screen • Modem 5G • Instrumentation numérique 12,8" • Jantes alu 17" • Pédalier alu • Suspensions sport.

**En option Sécurité :** • Conduite semi-autonome de niveau 2 (1 200 €) • Phares adaptatifs Matrix Led (950 €) • Pneus toutes saisons (300 €) • Roue de secours galette (200 €).

**Agrément :** • Hayon motorisé + clé mains libres (750 €) • Jantes alliage 19" (1 000 €) • Pack extérieur noir (600 €) • Pack hiver (500 €) • Toit ouvrant panoramique (1 000 €).



La micro-hybridation, discrète, aide à limiter l'appétit du 3 cylindres (6,3 l/100 km en moyenne). Mais on regrette le budget carburant imbattable de la version FlexiFuel E85, disparue du catalogue...



## NOS MESURES

Vitesse maxi	186 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s1
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route	6,1 l/100 km
Autoroute	6,4 l/100 km
Ville	6,3 l/100 km
Autonomie moyenne	666 km
Poids	1 301 kg
Diamètre de braquage	10,4 m
Freinage 130 à 0 km/h <sup>(1)</sup>	70 m

## LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Oui (48 V)
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	125 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	130 g/km/+ 310 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	215/55 R17
Réservoir	42 litres
Dim. L x l x h, en m	4,19 x 1,81 x 1,55
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. mesure avec pneus M + S.

## À LA LOUPE

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

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le **Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid Powershift ST Line** (27 800 €\*, 125 ch) est évalué dans la catégorie des SUV citadins essence et hybrides d'environ 130 ch à boîte automatique, qui comprend notamment :

**Peugeot 2008 1.2 Hybrid Allure** (30 800 €\*, 136 ch),  
**Nissan Juke 1.0 Essence BVA Tekna** (30 200 €\*, 114 ch),  
**Renault Captur E-Tech full hybrid Techno** (29 800 €\*, 145 ch),  
**Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride Design** (28 200 €\*, 130 ch),  
**Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG Style** (29 500 €\*, 116 ch).

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

labo) et plaisant à mener, surtout avec la boîte auto. à double embrayage (1 600 €). On a connu plus réactif, mais sa douceur est appréciable, et ce petit "trois

pattes" évite les vibrations et grondements excessifs souvent reprochés à ce type d'architecture. L'ambiance est moins enjouée pour les passagers ar-

rière. L'espace aux jambes reste compté, les plus grands sont gênés aux entournures... On se console au moment de charger les bagages, le coffre (456 dm<sup>3</sup>)

et son immense double fond comptent toujours parmi les points forts du Puma. Ainsi que ses tarifs, si l'on parle chiffres.

SUITE PAGE 32





## POSTE DE CONDUITE



On trouve facilement sa position, les sièges offrent un bon maintien, l'instrumentation et les données de conduite sont lisibles. Pas

d'affichage tête haute, en revanche, et certains points peuvent dérouter : l'étrange volant à méplat et l'unique commodo à gauche. Contrepartie du toit plongeant et du vitrage étroit, la visibilité arrière est moyenne.

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

## AIDES À LA CONDUITE



En plus des assistances désormais obligatoires fournies d'office (aide au maintien dans la voie, lecture des panneaux avec alerte de surtitesse, entre autres), le contenu

techno est à la page... mais optionnel : régulateur adaptatif, centrage dans la voie, caméra à 360°, alerte précollision aux intersections et surveillance des angles morts sont regroupés dans le pack Assistance Avancée (1 200 €). Caméra de recul et phares à leds avec passage automatique en feux de route sont de série.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Conduite semi-autonome	1 200 € <sup>(1)</sup>
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Indisponible

1. Pack Assistance Avancée avec caméra 360, alerte précollision, freinage d'urgence en marche arrière.

## ÉCRAN TACTILE



L'écran de 12"/30,5 cm est imposant (trop ?). Moyennement réactif mais l'affichage est soigné, et le système Sync4 plutôt bien pensé. On accède facilement aux divers menus via la page d'accueil, et la connexion smartphone est simple.

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





Plancher retiré, le bac géant (lavable et vidangeable !) permet de transporter des objets hauts (jusqu'à 1,15 m).



L'écran central est implanté trop bas, et la main du conducteur peut cacher une partie des informations.



## FINITION



C'est moderne, mais le dessin massif et l'intégration des écrans sont discutables. La qualité a légèrement progressé, les inserts en simili sont flatteurs, mais quelques détails et matériaux déçoivent toujours (caoutchouc de la charge à induction, plastiques basiques).

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

## CHAUFFAGE/CLIM'

Comme presque partout, il faut passer par l'écran pour régler la clim', mais c'est plutôt facile, la commande dédiée restant apparente en bas.

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

## SYSTÈME AUDIO

L'audio de série, à 6 HP, est basique, sans plus. La hi-fi B&O, plus élaborée, est de série en ST Line X, mais indisponible en option.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (B&O)	Indisponible <sup>(2)</sup>
Bluetooth/USB	AV et AR

## RANGEMENTS



Bacs de porte, rangement central et boîte à gants sont de bonne dimension, sans sortir du lot. La recharge téléphone par induction est en option (pack confort à 750 € avec hayon électrique, accès/démarrage mains libres...).

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible
Tiroir sous sièges	Indisponible

Le verdict **Auto Plus**

## Intéressant

Sans faire oublier ses lacunes (espace arrière, matériaux moyens), cette refonte met le Puma au goût (digital) du jour et confirme ses talents : mieux qu'un figurant ! Le capital sympathie est intact, même si l'on regrette le FlexiFuel.

**LES PLUS**  
Prix/équipement  
Agrément moteur/châssis  
Coffre vaste et pratique

**LES MOINS**  
Habitabilité arrière  
Finition inégale  
Disparition du superéthanol





LA RENAULT 5 AFFRONTÉ LA FIAT 500E ET LA MINI COOPER E

# Le monopole du cœur

## ÉLECTRIQUE

### Renault 5 E-Tech

Autonomie confort Iconic Cinq - 150 ch - 52 kWh

35 490 € / 31 490 €\*



**Le vrai prix:** sans surprise, pas de remise pour la toute nouvelle R5. Elle bénéficie en revanche du bonus de 4000 €.  
**L'entretien:** une visite en atelier est prévue tous les ans ou tous les 20 000 km.

■ On ne l'attendait pas forcément au chapitre de la conduite et pourtant : la R5 y marque de gros points. Si son amortissement sait se montrer prévenant et que sa direction est douce et légère, la française assure aussi quand le rythme augmente. Un vrai plaisir !

## ÉLECTRIQUE

### Fiat 500e 3+1

La Prima - 118 ch - 37 kWh

39 900 € / 34 700 €\*



**Le vrai prix:** très chère sur le papier, la 500e se rattrape avec une petite remise de 3 % négociable en concession et 4000 € de bonus.  
**L'entretien:** la visite de suivi est prévue tous les ans, ou tous les 15 000 km.

■ La Fiat 500e a été conçue pour être à son aise en ville, et cela se sent. Bonne visibilité, direction ultra-légère, maniabilité à toute épreuve et suspension souple, elle prend soin de ses occupants. Mais elle se montre moins réjouissante quand elle s'éloigne des centres-villes...





PHOTOS: A. SAUNIER

## ÉLECTRIQUE

### Mini Cooper E

Favoured - 184 ch - 37 kWh

36615 € / 35 100 €\*



**Le vrai prix:** fabriquée en Chine, la Mini électrique est privée de bonus. Néanmoins, une remise de 4 % est négociable.  
**L'entretien:** la visite est prévue tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

■ Électrique ou pas, la Mini a une réputation à tenir: celle d'être une citadine des plus sympas à conduire. Et cette Cooper E ne trahit pas sa lignée: elle est performante et son comportement, ludique. Au prix du confort, sacrifié par des suspensions trop fermes.

La nouvelle R5 n'est pas la seule citadine électrique à miser sur un style rétro, ni la première. La Fiat 500e et la Mini Cooper E jouent, elles aussi, l'émotion avant tout. Mais la Renault pourrait mettre tout le monde d'accord. Qu'en est-il au volant et face à nos mesures ?

Un design rétro et craquant pour "vendre" une citadine électrique, voilà un concept que la nouvelle Renault 5 n'a pas inventé. La Fiat 500 et la Mini Cooper, ses rivales du jour, misent sur la même stratégie bien qu'elles poursuivent, elles, une aventure néo-rétro commencée en thermique il y a deux décennies! Une recette qui, jusque-là, a l'air de fonctionner, même si les tarifs élevés des versions électriques peuvent leur porter préjudice... Mais nous y reviendrons. Pour l'heure, Renault semble avoir fait le bon pari en emboîtant le

pas de ses deux concurrentes: rarement aura-t-on vu pareil engouement à la sortie d'une nouveauté en France. Mais une fois le coup de cœur passé, encore faut-il que la R5 ait des arguments pour convaincre, surtout face à l'intransigeance de nos notes et de notre labo...

### A armes inégales

Si nos trois comparses ont regardé dans le rétro pour signer des designs séduisants, la Renault a l'avantage de s'inspirer d'un modèle déjà très pratique. L'intérêt est de pouvoir bénéficier de cinq portes, et d'un gabarit plus important que celui >>>





Renault 5 E-Tech

La R5 mêle les clins d'œil rétro et les technologies de pointe avec succès. Ses écrans (10"/25,4 cm chacun) intègrent l'interface signée Google, toujours aussi agréable à utiliser. La finition est bonne, mais certains détails en plastique dur tranchent un peu.

PHOTOS: A. SAUNIER



Fiat 500e

L'ambiance particulière à bord de la Fiat 500e séduit toujours, même si notre modèle d'essai fait l'impasse sur des couleurs plus chaleureuses. Cependant, la qualité des matériaux est en retrait de ses concurrentes et l'espace est compté devant. L'écran central (10"/25,4 cm) est un peu complexe.

PHOTOS: A. SAUNIER



Mini Cooper E

A ce niveau de la gamme, la Mini présente un intérieur flatteur. Les surfaces recouvertes de tissu sont originales et bien réalisées. L'écran rond (9,45"/24 cm de diamètre) requiert un apprentissage, mais il est complet. Néanmoins, l'absence d'un bloc compteurs, remplacé ici par un affichage tête haute, déconcerte.

PHOTOS: A. SAUNIER

» de ses adversaires. Décisif? Oui et non. Il est certes plus facile d'accéder à l'arrière et elle gagne une cinquième place théorique à laquelle n'ont pas droit les deux autres. De quoi engranger des points. Néanmoins, l'espace y est compté, en partie parce qu'il est difficile de glisser les pieds sous les sièges avant. Si bien que malgré un plus petit gabarit, on est aussi bien installé à

l'arrière de la Mini. Mais pas de la Fiat, toujours très étriquée. Il n'y a pas match côté coffre: celui de la R5 est généreux, alors qu'il vaut mieux voyager léger à bord des deux autres.

#### Ambiances réussies

A l'avant, chacune propose son interprétation néo-rétro avec des habitacles originaux. Dans la R5, la planche de bord

matelassée et les sièges "tulipe" (très confortables par ailleurs) sont des clins d'œil au passé. La Mini, elle, arbore un écran rond atypique, alors que la planche de bord ovale de la Fiat 500e peut recevoir des inserts couleur carrosserie. La Mini est celle dont la finition apparaît la plus sérieuse, mais la R5 n'a pas à rougir. L'ensemble fait son effet et est bien assemblé,

même si certains détails en plastique, souvent hérités du reste de la gamme Renault, peuvent casser un peu l'esprit rétro. La Fiat doit composer avec un plus petit habitacle et des matériaux moins léchés. Si l'ensemble reste correct et que l'ambiance est joyeuse, on s'y trouve moins bien qu'à bord des deux autres, avec une impression de voyager dans une auto de gamme inférieure...





Nombre de places : 5



Volume : 310 dm<sup>3</sup> ■

Carrosserie 5 portes oblige, l'accès aux places arrière est largement plus simple que chez ses concurrentes. Et la présence d'une place centrale lui confère un surcroît de polyvalence. Mais tout n'est pas rose : l'espace disponible – correct dans l'absolu, surtout face aux deux minicitadines – n'est pas grandiose. Il est en outre impossible de glisser les pieds sous les sièges avant s'ils sont en position basse. Bon point pour le coffre, en revanche, volumineux et bien pensé (trappe à câbles).



Nombre de places : 4



Volume : 222 dm<sup>3</sup> ■

La présence d'une demi-porte supplémentaire sur cette version 3+1 (+ 2000 €) n'est finalement pas d'une si grande aide pour installer des passagers à l'arrière de cette Fiat 500e. Les deux places seront à réserver à des enfants ou à des ados, la hauteur sous pavillon étant insuffisante. Et l'espace pour les jambes n'est pas non plus royal. Même refrain côté coffre, ce dernier étant vite rempli, surtout en voyageant avec les câbles de recharge.



Nombre de places : 4



Volume : 230 dm<sup>3</sup> ■

Bonne surprise à l'arrière de la Mini : on y voyage confortablement, bien plus qu'à bord de la Fiat 500e. L'espace aux jambes et à la tête est suffisant pour ne pas se sentir engoncé. Sa faible largeur aux coudes n'est pas un trop grand handicap en l'absence de place centrale. Néanmoins, pas de miracle côté accès, la Mini étant une stricte trois portes. Sur le papier, le coffre ne fait guère mieux que celui de la Fiat 500e, mais un bac est réservé aux câbles. Plus pratique.

Ce que ne corroborent pas les tarifs pratiqués. La Fiat 500e a heureusement d'autres atouts. Sans grande surprise, la reine de la ville, c'est elle ! Avec son format de poche, son rayon de braquage ultracourt, sa direction très douce et sa bonne visibilité, elle se joue de la circulation comme des manœuvres. La douceur et la réactivité de l'électrique lui vont comme un

gant, alors que son amortissement prévenant est le bienvenu quand il faut affronter les tracasseries urbaines. Elle s'en retrouve d'autant pénalisée au moment de prendre la route, avec une direction peu précise et un comportement fade. Tout le contraire de la Mini, qui mise toujours sur sa réputation de kart des rues. Elle est la plus enjouée des trois quand la route se met à tourner,

grâce à un train avant accrocheur, de belles performances et une direction bien calibrée. Revers de la médaille, son amortissement est bien trop ferme, au point de se montrer désagréable au quotidien si la route n'est pas parfaite. Et la R5 dans tout ça ? La nouvelle venue réalise une très belle synthèse entre les deux. Douce et confortable au quotidien, elle réussit tout de

même à donner le sourire à son conducteur grâce à un amortissement bien dosé, une agilité hors pair et un comportement très équilibré et réjouissant. On pourrait tout juste lui reprocher une direction avare en sensations et l'absence d'une gestion réglable de la régénération au lever de pied, quand les concurrentes proposent, elles, un mode "one pedal" bien agréable en >>>



SECTEUR, BORNE RAPIDE, WALLBOX...

## Comment les recharger ?

■ La **Renault 5** électrique embarque une batterie de 52 kWh utiles, soit bien plus que ses deux rivales du jour. Logique, dès lors, qu'elle les toise côté autonomie : 320 km en moyenne, selon nos mesures. De quoi lui offrir une belle polyvalence, même s'il faut penser à s'arrêter tous les 200 km environ sur autoroute. Au moment d'affronter les longs trajets, elle est bien épaulée par un planificateur très complet, signé Google. On peut y programmer un niveau de charge désiré à destination ou à chaque recharge, et il peut préchauffer la batterie avant une charge pour accélérer le processus. La puissance maxi acceptée en charge rapide, de 100 kW, permet de faire le "plein" dans des délais corrects. Autre atout de la R5, elle peut se charger en heures creuses

et revendre son électricité sur le réseau à prix plus élevé en heures pleines, permettant alors de baisser la facture du foyer. Il faut pour cela installer une Wallbox Mobilize bidirectionnelle chez soi (2 143 €, pose comprise) et souscrire à un contrat chez The Mobility House. Un chargeur embarqué de 11 kW, utile pour les bornes publiques, est inclus.

■ Très orientée vers un usage urbain, la **Fiat 500e** n'est logiquement pas la mieux lotie côté autonomie ou recharge. Sa petite batterie lui permet néanmoins d'assurer des temps de charge comparables aux deux autres, grâce aussi à une puissance maximale plus élevée que celle de la Mini. En revanche, voyager ne sera pas son exercice favori. Il faudra chercher une borne avant d'avoir atteint 150 km

sur autoroute. Et son planificateur de trajet impose de sélectionner chaque arrêt manuellement... Pas idéal. Le chargeur embarqué est, là aussi, de 11 kW.

■ La **Mini Cooper E** reste dans la bonne moyenne côté temps de recharge sur borne rapide, malgré une puissance maximale restreinte à 70 kW. Surtout, son planificateur est complet, avec des itinéraires intégrant les bornes disponibles, ce qui permet de voyager plus sereinement. Son autonomie est légèrement supérieure à celle de la Fiat, malgré une batterie de taille similaire et un moteur plus puissant. Comme les deux autres, elle embarque un chargeur intégré de 11 kW pour les bornes publiques en courant alternatif. Mais il lui faut alors un peu plus de temps qu'à la 500e pour remplir ses batteries.



Branchée à domicile, la R5 est capable de renvoyer de l'électricité vers le réseau, pour jouer sur les heures creuses au moment de la recharge.



La R5 (comme la Mini) dispose d'un planificateur de trajet complet et facile à programmer. Avec la Fiat, c'est bien plus fastidieux.



Pour recharger ces trois citadines sur une prise secteur classique, il faut acheter un câble mode 2 en option (voir page suivante).

TEMPS DE CHARGE	Renault 5 E-Tech	Fiat 500e	Mini Cooper E
Secteur	26 h	16 h	Non mesuré
Wallbox 7,4 kW/11 kW	8h20/4h40	6h20/4h20	7h30/5h
Sur borne rapide (données constructeur)	30 mn <sup>(1)</sup> (100 kW maxi)	35 mn <sup>(2)</sup> (85 kW maxi)	28 mn <sup>(3)</sup> (70 kW maxi)

1. De 15 à 80 % de charge. 2. De 0 à 80 % de charge. 3. De 10 à 80 % de charge.

### Renault 5 E-Tech



Capable de se recharger à une puissance allant jusqu'à 100 kW, la R5 demande environ 30 mn pour faire le "plein" de 15 à 80%. Correct.

### Fiat 500e



La Fiat 500e est dans la bonne moyenne de la catégorie : en plafonnant à 85 kW, elle peut retrouver 80 % de sa capacité en 35 mn environ.

### Mini Cooper E



Certes, elle n'accepte que 70 kW de puissance maxi, mais sa batterie étant petite, la Mini se contente de 28 mn pour charger de 10 à 80%.

» ville et dans les bouchons. Dommage pour la R5, mais c'est bien l'une des rares ombres à son tableau. Elle est certes chère dans l'absolu (plus de 31 000 €\* pour une citadine, ça n'est pas donné), mais il s'agit ici du haut de gamme, et ses concurrentes, pourtant plus petites, moins polyvalentes et moins bien équipées, s'affichent à des tarifs encore plus élevés ! Ont-elles fait le pari de tout miser

sur un look vintage pour justifier une addition bien trop salée ? Ce n'est heureusement pas le cas de la R5, qui reste un achat bien plus rationnel.

### Raison gardée

D'ailleurs, avec sa batterie à la capacité bien plus généreuse (52 kWh utiles contre 37 kWh chez les deux autres), elle peut potentiellement s'envisager comme véhicule prin-

cipal du foyer. Elle n'atteint certes pas le rapport prix/autonomie proposé par des concurrentes plus établies comme la MG4 ou la Tesla Model 3. Mais son rayon d'action réel dépasse les 300 km, soit près de 100 km de plus que la Fiat 500e et une cinquantaine en rab face à la Mini. Encore une raison d'expliquer la victoire finalement écrasante de la française. Ne laissons toutefois

pas l'engouement qu'elle suscite nous aveugler : la Renault n'est pas parfaite. Ses places arrière sont trop peu logeables pour une auto de ce gabarit, quelques détails de finition détonnent et il lui manque une gestion de la régénération plus poussée. Mais en plus de faire chavirer les cœurs, la R5 est d'abord et avant tout une citadine électrique très compétitive et très plaisante à conduire. ■





NOS MESURES	Renault 5 E-Tech	Fiat 500e	Mini Cooper E
Vitesse maxi	151 km/h	150 km/h	159 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s1	31s8	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	6s6	4s8
Autonomie moyenne	320 km	230 km	265 km
Route/Autoroute/Ville	350/250/355 km	260/180/260 km	310/210/280 km
Poids	1 460 kg	1 368 kg	1 582 kg
Diamètre de braquage	10,3 m	10 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	61 m	63 m	68 m

LA TECHNIQUE	Renault 5 E-Tech	Fiat 500e	Mini Cooper E
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité utile de la batterie	52 kWh	37 kWh	37 kWh
Puissance fiscale	5 CV	3 CV	4 CV
Puissance maxi	150 ch	118 ch	184 ch
Couple maxi	245 Nm	220 Nm	290 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport
Pneus	195/55 R18	205/45 R17	225/40 R18
Dim. L x l x h	3,93 x 1,81 x 1,50	3,64 x 1,69 x 1,53	3,86 x 1,76 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

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

**Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6 sur 500e et R5, 7 sur Mini) • AFIL active • Conduite semi-auto. de niveau 2 • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Isofix sur place avant • Lecture des panneaux • Phares à leds auto. avec gestion codes/phares auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts.

**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur par induction • Clim' auto. • Ecran central avec Mirror Screen et GPS connecté • Jantes alliage (17" sur 500e et Mini, 18" sur R5) • Rétro. extérieurs rabattables électriquement (sauf 500e) • Sièges AV chauffants.

EN OPTION	Renault 5 E-Tech	Fiat 500e	Mini Cooper E
Câble domestique mode 2	400 €	300 €	435 €
Pompe à chaleur	Série	Indisponible	Indisponible
Système hi-fi	600 €	Indisponible	3 960 € <sup>(1)</sup>
Toit vitré panoramique	Indisponible	550 €	3 960 € <sup>(1)</sup>

1. Pack L.



LES NOTES DU	Renault 5 E-Tech	Fiat 500e	Mini Cooper E
Comportement routier	17	14	17
Equipements de sécurité	15	14	15
Agrément/performances	16	15	17
Confort/insonorisation	16	14	15
Equipements de confort/garantie	19	16	18
Habitabilité/coffre	16	4	7
Aspects pratiques	14	7	7
Présentation/ finition	15	10	16
Consommation	15	9	11
Prix	13	9	8
	<b>1<sup>re</sup> 156/200</b>	<b>3<sup>e</sup> 112/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 131/200</b>

## Le verdict



### Victoire : Renault 5 E-Tech

On a rarement vu victoire aussi écrasante ! Avec 25 points d'avance sur la Mini et... 44 (!) sur la Fiat, la nouvelle R5 réussit son entrée. Certes, une belle poignée de ces points est à mettre au profit de son

gabarit plus important et des aspects pratiques qui en découlent. Mais elle ne s'en contente pas : sympa à conduire, elle est bien équipée, endurante, polyvalente... Et la moins chère du lot. Chapeau !

PHOTOS : A. SAUNIER





HYBRIDE RECHARGEABLE

## Volkswagen Tiguan

1.5 eHybrid R-Line - 272 ch

59 850 € / 58 700 €\*



PHOTOS: N. SOLER

## TIGUAN HYBRIDE RECHARGEABLE

## Monsieur Plus

Volkswagen décline le Tiguan en deux versions hybrides rechargeables, dotées d'une très grosse batterie. Nous avons testé la plus puissante, qui flirte aussi avec les 60 000 €. Le SUV compact en fait-il trop ?

Toujours privé de moteur hybride simple, le récent Tiguan propose néanmoins deux versions rechargeables de 204 et 272 ch. Il s'agit en fait du même ensemble technique (ici dans une variante orientée vers la performance), doté d'une batterie XXL. Avec 19,7 kWh de capacité utile, l'autonomie électrique mesurée avoisine 90 km. Excellent, y compris sur autoroute (80 km), et largement suffisant pour la plupart des déplacements quotidiens. Batterie vide, la consommation est par ailleurs raisonnable : 7,4 l/100 km. Installer cette grosse pile ne s'est pas fait sans compromis. La capacité du coffre perd une centaine de décimètres cubes, mais reste correcte dans cette catégorie. Et avec

un poids qui atteint 1 900 kg, il n'y aura pas de miracle au volant : ce n'est pas par son dynamisme que ce Tiguan se distingue.

## Le prix de ses ambitions

Mais l'amortissement, bien que ferme, filtre bien les imperfections de la chaussée, et garantit un équilibre sans surprise en courbe. Apprécié, puisque la puissance généreuse de cette version (272 ch) lui permet de belles performances, notamment en reprises, où la boîte réagit vite aux sollicitations. A l'intérieur, le nouveau Tiguan reste égal à lui-même. Bien agencé, bien fini et doté d'un écran géant plus intuitif que par le passé, il se montre toujours aussi rationnel. C'est d'ailleurs une bonne nouvelle : les bat-



1. L'intérieur du Tiguan est toujours aussi sobre et bien fini. Le grand écran de 15"/38 cm est ici en option (1 235 €).
2. Les batteries n'empiètent pas sur les places arrière, qui restent généreusement dimensionnées.
3. Sous le plancher du coffre, les batteries grignotent environ 100 dm<sup>3</sup> de volume disponible. Mais la soute demeure de bonne taille.

## NOS MESURES



Vitesse maxi	216 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	7s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/7,5/8,1 l/100 km
Autonomie électrique	89 km
Poids	1 900 kg
Diamètre de braquage	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m

## LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	272 ch
Puissance fiscale	9 CV
Couple maxi combiné	400 Nm.
CO <sub>2</sub> /Malus	10 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	177 ch
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchr. à aimants permanents
Puissance maxi	85 kW (116 ch)
Batterie	19,7 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., 6 rapports
Pneus	255/45 R19
Réservoir	45 litres
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

## L'ÉVALUATION

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

## L'ÉQUIPEMENT

**De série** Sécurité : • AFIL active • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif • Surv. des angles morts, etc.  
**Agrément** : • Aide au stat. AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran central avec GPS et Mirror Screen • Jantes 19", etc.  
**En option** Agrément : • Ecran central 15" et affichage tête haute (1 235 €), etc.

teries ne changent rien au confort des places arrière, contrairement à ce que l'on ressent chez certains rivaux tels le BMW X1 ou le Mercedes GLA.

Si l'on excepte son comportement peu ludique, le Tiguan ne pâtit d'aucun défaut majeur, sinon de son prix... Facturée 2 300 € de plus que la 204 ch à finition équivalente, cette version de 272 ch n'est proposée qu'en haut de gamme, et dépasse le cap des 60 000 € avec la moindre option, le catalogue pour ces dernières étant d'ailleurs assez "riche".

## Le verdict



## Intéressant

Performant, endurant en mode électrique, logeable et bien fini, le Tiguan hybride n'a pour seuls défauts que son comportement fade et, surtout, son tarif très élitiste.



# 2 ENTRÉES GRATUITES



**Cité  
du Vin**

**EXPLOREZ L'EXPOSITION PERMANENTE à travers  
3 000 m2 à la découverte des cultures du vin. Dégustez un verre  
de vin au Belvédère situé à 35 mètres de hauteur tout  
en profitant d'une vue panoramique unique de Bordeaux.**



**ADHÉREZ au Club Auto Plus & profitez de cette offre exceptionnelle !  
Téléphonez au 09 69 39 69 50\* ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous  
VOUS ÊTES adhérent, réservez dès à présent vos places.**

non surré. L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération. Photo Anaka - AV - XTU architects - Atelier Sylvain Beca

**Auto Plus**  
assurance



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

☐ Je choisis l'offre **Classique** : adhésion pour un an + deux entrées à CITE DU VIN. Je règle 32€\* Je règle 32€\* **(1)**

☐ Je choisis l'offre **Liberté** : adhésion pour un an + deux entrées à CITE DU VIN. Je règle 2,67 € par mois par prélèvement **(2)**  
(tarif valable 1 an)

☐ 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.kiosquemaq.com](http://www.kiosquemaq.com)**

[illegible]

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 #D1557115

Dater et  
signer obligatoirement

A: .....

Date: | | / | | / | |

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société editrice 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 : FR7122 434057. Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadastre.

\*\*A remplir obligatoirement. Offrez valable jusqu'au 31 décembre 2024. 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 du 06/01/1978 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 : ERAS - DPD Service juridique, 40 avenue Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex ou à [dpd@eraworldmedia.com](mailto:dpd@eraworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-[www.cnil.fr](http://www.cnil.fr) \*\* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps. consultez notre site internet.







# Le nouveau Renault Symbioz

HYBRIDE ESSENCE

1.6 E-Tech Techno  
145 ch - 5,9 l/100 km  
34 900 € / **33 900 €\***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Renault Symbioz à trois propriétaires de véhicules équivalents. Vincent, Anna et Stéphane nous livrent leurs impressions.



VINCENT Directeur, Ozoir-la-Ferrière (77)

Il possède un **Renault Austral**  
1.3 mild hybrid EDC Techno  
38 800 € - 160 ch - 7,6 l/100 km



Ce Symbioz n'est pas dénué d'intérêt !

## Le design

Renault évolue vers une modernité agréable à l'œil. Si le gabarit de ce Symbioz n'est pas évident à classer, sa ligne, habillée de petits détails de style bien choisis, est réussie. Et j'aime particulièrement la finesse du dessin des feux arrière.

## La vie à bord

Loin d'être ridicule, le coffre se révèle même sacrément profond avec la banquette avancée au maximum ! A l'arrière, l'espace aux jambes surprend agréablement. En revanche, la largeur est trop limitée pour accueillir trois adultes. Je regrette par ailleurs l'absence d'un accoudoir central et le côté basique des plastiques. La présentation est plus cossue à l'avant. Je trouve la commande de boîte bien plus logique que la manette au volant de l'Austral et la tablette tactile évite de jouer les "surfonctions" inutiles. Un

autre bon point : la boîte à gants, assez vaste pour y cacher mon PC portable !

## Au volant

Le bouton de déconnexion de l'ensemble des aides à la conduite est top (photo). La maniabilité me met en confiance pour se faufiler. J'adore, tout comme l'impression de légèreté ! Et le niveau de confort équivalait à celui de l'Austral. J'apprécie la souplesse du moteur hybride, un peu moins le temps de réponse si j'ai besoin de punch... Cependant, la faible consommation achève de me convaincre !



ANNA Responsable logistique, Gif-sur-Yvette (91)

Elle possède un **Opel Grandland**  
1.2 Turbo Auto. Elegance Business  
40 900 € - 130 ch - 7,4 l/100 km



Je ne m'attendais pas à tant de points positifs

## Le design

Le style des feux de jour à leds donne du caractère à ce Symbioz et le motif de la calandre est original. Sa ligne allongée, peu commune, et ses traits tendus m'évoquent la sportivité. L'aspect compact de l'arrière me plaît également. Je vous avoue que je ne m'attendais pas à ce qu'une Renault me séduise...

## La vie à bord

Le moelleux du siège est très agréable et la planche de bord, plutôt sympa, excepté cet écran central très imposant. Cela dit, la navigation Google met une claque au système du Grandland ! L'ambiance bleutée du compteur digital est plaisante et délivre des infos lisibles. Seule fausse note : le rangement sous l'accoudoir, peu accessible (photo). A l'arrière, le confort s'avère tout aussi remarquable et j'ai franchement de la place. En-

fin, pouvoir moduler le volume de coffre grâce à la banquette coulissante, c'est très pratique.



## Au volant

Pour une première expérience au volant d'une voiture hybride, j'affirme qu'elle est concluante ! Les transitions entre modes électrique et thermique sont quasi imperceptibles. Je note aussi la douceur de l'ensemble des commandes. De surcroît très maniable, le Symbioz me procure un plaisir inédit. Enfin, je ne peux qu'être convaincue par l'argument du budget essence, très nettement à son avantage !





L'Austral a beau être récent, Vincent constate un tournant significatif de style opéré par Renault. Notre testeur du jour apprécie la modernité du Symbioz, appuyée par la nouvelle signature des leds de jour. Le dessin effilé des feux associé aux lignes tendues de l'arrière l'a tout autant convaincu.



L'expérience de conduite du Symbioz surprend Anna à plus d'un titre. D'abord, elle savoure la maniabilité de son gabarit contenu, puis découvre la souplesse de conduite de la motorisation hybride, ainsi que sa sobriété remarquable.



**STÉPHANE** Logisticien, Bois-d'Arcy (78)

Il possède un **Kia Sportage**  
1.6 CRDi MHEV DCT7 Active  
39340 € - 136 ch - 6,5 l/100 km



**Domage que la banquette soit si étroite...**

### Le design

Renault a bien renouvelé son design. Ce Symbioz a de la gueule avec sa signature lumineuse originale. De profil, on dirait un Captur allongé. Ça passe bien, les codes des SUV étant respectés. Le style acéré, appuyé par ses feux profilés, apporte même un petit côté sportif à l'arrière.

### La vie à bord

Le coffre n'est pas mal du tout, du moins sans la roue de secours (option) qui empiète, ici, sur le volume. En revanche, la largeur aux places arrière fait défaut. Domage... La présentation de la planche de bord et les matières utilisées sont plutôt flatteuses. Le multimédia est réactif et l'utilisation de Google améliore la définition du GPS. J'apprécie par ailleurs qu'il puisse se dupliquer sur l'écran du bloc d'instrumentation (photo). Enfin, la connexion Android Auto

(et Apple CarPlay) sans fil évite les câbles "baladeurs" !



### Au volant

Le confort de suspension est meilleur que celui du Sportage. Loin du côté "bateau" de ce dernier, le Symbioz, maniable, vire à plat. C'est plaisant. Les phases en 100% électrique apportent, elles, un silence appréciable. A l'inverse, avec le pied lourd, le moteur thermique tend à rester perché dans les tours. Le confort auditif doit en prendre un coup sur autoroute... Cela dit, cette expérience d'un moteur hybride m'a convaincu.



Pour Stéphane, qui transporte régulièrement son fils et les copains vers la salle de sport, l'espace aux places arrière est trop juste. Cependant, il considère que le coffre du Symbioz n'a pas à rougir... sans l'option roue de secours.

## Le bilan Une proposition rationnelle

Décidé à prouver sa pertinence auprès des familles, le Symbioz constitue une alternative à moindre prix à l'Austral: il revient environ 4000 € moins cher que son grand frère tout en proposant une motorisation hybride. Et il se défend bien côté capacité du coffre comme en sens pratique. Autre atout, sa plate-forme, empruntée au Captur, le classe dans la catégorie des "poids légers". Un gain direct pour le moteur E-Tech hybride de 145 ch, particulièrement sobre. Le Symbioz est juste pénalisé par une largeur réduite à l'arrière.





## LES MODÈLES À MOINS DE 200 € TESTÉS PAR LE LABO

Par J. Palaz

## 8 nettoyeurs haute pression à l'essai

Pour dégraisser auto, terrasse, gouttières, mobilier de jardin, etc. rien de plus efficace qu'un jet haute pression. Mais pour être polyvalent, l'appareil se doit d'être puissant. Le labo *Auto Plus* a testé, pour vous, des modèles censés répondre à tous vos besoins.

Le choix du labo s'est porté sur des modèles affichant une puissance d'au moins 140 bars et vendus moins de 200 € par des grandes enseignes physiques. Nous les avons confrontés à un modèle équivalent de la marque Kärcher, la (plus chère) référence du marché. Pour cela, pressions, débits et équipements fournis ont été évalués.

**Pression : le grand écart**

Pour être efficace et venir à bout de salissures tenaces, une pression réelle de 80 bars minimum est recommandée. Bonne nou-

velle, parmi tous les modèles testés, seul le Nilfisk Alto n'atteint pas ce seuil. Néanmoins, les pressions mesurées sont de 30 à 47 % inférieures à celles avancées par les fabricants. La valeur la plus haute (106,2 bars) étant relevée sur le modèle de Lidl, qui annonce 170 bars. Une bonne raison de miser sur un appareil qui en promet beaucoup.

**Débit : le garant d'un lavage efficace**

Si la pression a une grande importance, la quantité d'eau qui passe dans la pompe de l'appareil est aussi déterminante.

Ici, les promesses sont plus souvent tenues, voire dépassées. On considère qu'un minimum de 400 litres par heure est requis pour limiter les efforts lors du lavage : sur ce point, le nettoyeur Sterwins se révèle un peu juste. Face à la référence Kärcher, plusieurs modèles tirent leur

épinge du jeu à l'instar des Parkside et Michelin. Bien dotés en équipements et offrant un compromis pression/débit très convenable, ils ont également l'avantage de vous faire économiser de 30 à (presque) 50 % sur le prix d'achat. Voyons cela en détail...

**Parkside PHD 170 D2**1<sup>er</sup>**Michelin MPX19EHP**2<sup>e</sup>**Titan 140 bars**3<sup>e</sup>**Mac Allister MPWP1800-3**4<sup>e</sup>**Sterwins ST3**5<sup>e</sup>**Inventiv V140**6<sup>e</sup>**Nilfisk Alto Core 140-6**7<sup>e</sup>**Kärcher K5**

Réf.



## NOTRE MÉTHODE DE TEST

**Pression :** pour ce test, nous avons préalablement installé sur chaque tuyau un système incluant un capteur de pression. La valeur maximale, qui permet de chasser la crasse incrustée, les insectes et la poussière des freins, est mesurée en bars (note sur 20, coef. 2).

**Débit :** ici, nous avons besoin d'un grand bidon (au poids connu), d'un chronomètre et d'une balance. Après une minute d'utilisation, nous pesons le bidon, afin de connaître la masse, et donc le volume d'eau déversée par chaque modèle. Car c'est le débit qui détermine la qualité du lavage et du rinçage. A noter, le débit réel est souvent supérieur à celui annoncé (note sur 20, coef. 1).

**Aspects pratiques :** nous évaluons la longueur, la qualité et le système de fixation des tuyaux. Sont également notés la longueur du câble électrique, les accessoires livrés d'office, les systèmes de rangement et la praticité de l'ensemble (note sur 20, coef. 3).

**Prix :** Il départage les ex aequo en nombre de points.







Jérôme  
Fombelle



Vincent  
Coppin



Soufyane  
Benhammouda



Vincent  
Desmonts



	MODÈLES	Prix avec accessoires	Lieu d'achat	Pression en bars		Débit en l/h		Aspects pratiques (note sur 20)	
				Annoncée	Réelle	Annoncé	Réel		
1 <sup>er</sup>	Parkside PHD 170 D2	129 €	Lidl	170	106,2	500	474	13,9	● ● ● ● ●
2 <sup>e</sup>	Michelin MPX19EHP	169,90 €	Mr Bricolage	140	93,6	460	582	16,1	● ● ● ● ●
3 <sup>e</sup>	Titan 140 bars	119 €	Brico Dépôt	140	90,3	440	528	13,1	● ● ● ● ●
4 <sup>e</sup>	Mac Allister MPWP1800-3	135 €	Castorama	140	98,6	440	570	12,2	● ● ● ● ●
5 <sup>e</sup>	Sterwins ST3	149 €	Leroy Merlin	150	100	450	372	10,5	● ● ● ● ●
6 <sup>e</sup>	Inventiv V140	149,90 €	Mr Bricolage	140	80,3	460	636	12	● ● ● ● ●
7 <sup>e</sup>	Nilfisk Alto Core 140-6	199,99 €	Leroy Merlin	140	74,9	480	408	12,9	● ● ● ● ●
Réf.	Kärcher K5	249 €	Bricomarché	145	98,9	500	498	9,7	● ● ● ● ●



# Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par  
Pierre-Louis Champeaux



N. SOLER

A la peine sur le marché du neuf, les Citroën affichent des tarifs bien souvent attractifs en seconde main. Mais entre les problèmes de revente et une fiabilité très aléatoire, ce qui se ressemble à une bonne affaire peut se transformer en achat raté. On fait le point.

# Faut une

## C1 "2"

(2014-2021)

■ Cousine de la Peugeot 108 et de la Toyota Aygo 2, la deuxième génération de C1 utilise le 1.0 de 69 ch puis de 72 ch japonais, gage de fiabilité, et le capricieux 1.2 VTi 82 maison. Elle se décline en version Airscape avec un toit en toile, plus chère de 800 à 1 000 €.



CITROËN

### Le bon choix : une 1.0 VTi BVM

**ESSENCE** ■ 4 CV ■ 69 ch ■ 150 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ 240 dm<sup>3</sup>

**Vu une Feel 5 portes de 2015 avec 117 000 km à 5 400 €**

Une longueur de seulement 3,46 m, un petit moteur essence à chaîne (versus le 1.2 doté d'une fragile courroie) aussi sobre que solide : cette C1 a tout de la citadine idéale. A bord, sa présentation pimpante fait un peu oublier ses matériaux bon marché. Seuls bémols : une protection de carrosserie quasi nulle et une transmission auto, peu convaincante (boîte robotisée à simple embrayage). Bon point, la Citroën est la moins chère des trois en seconde main. Mais attention aux versions de base Start (sans direction assistée !) et Live, dépouillées. En Feel, la clim', la banquette (2 places) 50/50, le limiteur de vitesse et les vitres électriques facilitent grandement le quotidien.

**Verdict**

**Le bon plan du trio**

## C3 "3"

(2016-2024)

■ Avec son design totalement revu et ses moteurs modernes, la troisième C3 a rencontré un joli succès en neuf. En seconde main, la concurrence de ses rivales françaises et les soucis de fiabilité de ses mécaniques lui compliquent sérieusement la tâche.



A. SAUNIER

### Le bon choix : une 1.2 PureTech 110

**ESSENCE** ■ 5 CV ■ 110 ch ■ 175 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ 298 dm<sup>3</sup>

**Vu une Shine de 2017 avec 108 000 km à 7 800 €**

Avant tout, il faut s'assurer que la courroie de distribution du 1.2 essence a été remplacée dans le réseau, facture à l'appui. Vous pourrez alors profiter de la polyvalence de cette C3, très confortable, à l'aise sur de grands trajets et sobre. Petits défauts : l'espace aux jambes juste à l'arrière et le coffre restreint. En ville, les enjoliveurs d'aile (dès la Feel) et les protections latérales Airbump (réservées aux Shine) la protègent des petits chocs. Les tarifs étant bas, autant viser le haut de gamme pour bénéficier du Mirror Screen, de la clim' auto. et de la peinture bicolore. Prisée, la boîte auto. EAT6 (uniquement sur le PureTech 110) nécessite une mise de départ d'environ 9 000 €.

**Verdict**

**Sous conditions**

## C3 Aircross

(2017-2024)

■ Pendant SUV du C3 "3", le C3 Aircross est frappé des mêmes maux. En essence, l'achat ne peut donc se faire qu'après le remplacement de la distribution. En diesel, les incessants soucis d'AdBlue incitent à éviter le 1.6, au profit du 1.5. Mais celui-ci n'est pas irréprochable non plus...



A. SAUNIER

### Le bon choix : un 1.5 BlueHDi

**DIESEL** ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 167 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ 433 à 548 dm<sup>3</sup>

**Vu un Shine de 2019 avec 87 000 km à 11 990 €**

Dans la jungle des SUV citadins, le C3 Aircross se démarque quand il est pourvu du pack Family, proposé en finition Shine. Mise en tablette du siège passager, banquette coulissante sur 15 cm, pare-soleil au rang 2 : la modularité d'un monospace. Le grand coffre et le confort royal accentuent cette polyvalence. Doté d'une boîte à 6 rapports qui manquait au précédent 1.6, le 1.5 diesel semble le camarade de voyage idéal. Hélas, la chaîne reliant les arbres à cames peut prendre du jeu. Si une chaîne élargie est montée depuis 2023, des bruits de claquement sur les anciens modèles doivent vous faire fuir.

**Verdict**

**Tendant mais risqué**





Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

# -il encore choisir Citroën ?

## C4 Cactus

(2014-2020)

■ Né SUV citadin avant d'être repositionné en berline compacte dans la gamme Citroën, le C4 Cactus n'a jamais vraiment réussi à s'imposer nulle part. Ses tarifs séduisants ouvrent la porte aux bonnes affaires, à condition d'éviter les versions à problèmes.



N. SOLER

**Le bon choix : un 1.6 e-HDi 92**

**DIESEL** ■ 4 CV ■ 92 ch ■ 174 km/h ■ 5,4 l/100 km ■ 405 dm<sup>3</sup>

**Vu une Shine de 2015 avec 124 000 km à 8 990 €**

Certes, la boîte robotisée ETG6 de série avec le 1.6 e-HDi 92 n'est pas la plus réactive du marché. Mais elle est douce et plus fiable que les anciennes BMP. Attention, toutefois, aux signes de patinage, prémices d'un embrayage à changer. En évitant le capricieux système d'AdBlue des moteurs BlueHDi, ce 1.6 se révèle surtout le plus solide de la gamme. Son extrême sobriété et ses qualités d'accueil en font un bon compagnon de route. En ville, les fameux Airbump protègent des aléas de la circulation. En considérant les tarifs, autant viser une Shine qui a droit aux jantes alu, à la caméra de recul, à la clim' auto. et, avec cette boîte, à une sympathique banquette avant.

**Verdict**

**Attachant et bradé**

## C4 "3"

(Depuis 2020)

■ Alors que l'hybride n'est arrivée qu'en début d'année, la troisième C4 a d'emblée pu s'appuyer sur une déclinaison électrique. Voilà qui permet de contourner les soucis de fiabilité des moteurs PureTech et BlueHDi sans trop casser sa tirelire, l'auto étant sacrifiée en occasion.



A. SAUNIER

**Le bon choix : une e-C4**

**ELECTRIQUE** ■ 4 CV ■ 156 ch ■ 151 km/h ■ Autonomie : 266 km ■ 369 dm<sup>3</sup>

**Vu une Feel Pack de 2021 avec 37 000 km à 16 990 €**

Ok, son autonomie déçoit pour un modèle de cette catégorie, surtout sur autoroute (217 km selon notre labo). Mais à ce tarif, inférieur de moitié à celui du neuf, comment faire la fine bouche ? En seconde main, la C4 électrique se trouve face à des citadines au champ d'action similaire, mais à l'intérieur moins accueillant. Son confort est exemplaire, ses performances, correctes et son habitacle, agréable. Outre la présentation moderne, on apprécie la dotation riche dès la Feel Pack, plus courante et pas plus chère que la Feel tout court : GPS, affichage tête haute, caméra de recul... Rien ne manque. Côté recharge, comptez 31 h sur secteur et 8 h sur une Wallbox de 7,4 kW.

**Verdict**

**Déjà à moitié prix !**

## C4 Picasso "2" et Spacetourer

(2013-2022)

■ Né courant 2013 sous le nom de C4 Picasso, le monospace compact de Citroën est retouché en 2016 avant de recevoir l'appellation Spacetourer en 2018. Dans les deux cas, la version longue à sept places ajoute l'adjectif "Grand" avant C4.



N. SOLER

**Le bon choix : un Grand C4 Picasso 1.6 e-HDi**

**DIESEL** ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 175 km/h ■ 6,4 l/100 km ■ 610 à 750 dm<sup>3</sup>

**Vu un Intensive de 2014 avec 146 000 km à 8 990 €**

Après un premier opus raté côté fiabilité, le C4 Picasso était attendu au tournant. Hélas, les moteurs PureTech et BlueHDi ne l'ont pas aidé. Il a néanmoins fait appel au solide 1.6 e-HDi 115 en début de carrière. Un bloc qui offre un allant plus convaincant que les 90 et 100 ch de l'entrée de gamme. Il parvient même à mouvoir le Grand C4 Picasso en restant sobre. Sièges arrière indépendants et coulissants au rang 2, deux places supplémentaires (le coffre tombe alors à 223 dm<sup>3</sup>) : la version offre une belle modularité. En Intensive, un GPS s'ajoute, ainsi qu'une caméra de recul, un écran de 12" et des pare-soleil.

**Verdict**

**Intéressant avec le 1.6 e-HDi 115**



# Acheter une voiture d'occasion

## C4 X

(Depuis 2022)

■ Version à malle de la dernière C4, la C4 X s'en distingue par une longueur accrue de 24 cm (4,60 m au total). Si sa ligne de toit plongeante lui permet de ressembler à un SUV plutôt qu'à une compacte à coffre, elle pénalise en revanche l'habitabilité arrière.



F. GROUT

### Le bon choix : une 1.2 PureTech 130

**ESSENCE** ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 195 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ 610 dm<sup>3</sup>

**Vu une Shine de 2022 avec 29000 km à 21990 €**

A voir le nombre d'annonces affichant un prix en baisse, les acheteurs de C4 X ne se bousculent pas au portillon. Si la formule vous séduit, patientez encore quelques mois, car les tarifs devraient s'amoinrir avec l'arrivée sur le marché des premiers modèles restylés. Côté moteur, le 1.2 PureTech séduit plus en 130 ch qu'en 100 ch, rare et à peine moins cher. La boîte auto. à 8 rapports, livrée d'office, augmente l'agrément de conduite sans faire grimper la conso, très acceptable. Correcte en Feel Pack, la dotation s'enrichit d'aides (au stationnement active, régulateur adaptatif, lecture des panneaux) en Shine, pour un surcoût raisonnable (1 000 €, contre le double en neuf).

**Verdict**

**Un futur bon plan ?**

## C5 Aircross

(Depuis 2018)

■ Comme son petit frère, le C5 Aircross peut s'appuyer sur son confort et sa modularité pour se démarquer parmi les SUV compacts. Bon à savoir, sa déclinaison hybride rechargeable utilise un 1.6 essence infiniment plus fiable que les autres moteurs de la gamme.



N. SOLER

### Le bon choix : un PHEV 225 ch ë-EAT8

**PHEV** ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h\* ■ 7,7 l/100 km ■ 522 dm<sup>3</sup>

**Vu un Business de 2021 avec 68000 km à 19890 €**

Dans l'ombre de son cousin, le Peugeot 3008, le C5 Aircross voit ses cours baisser plus rapidement. Tant mieux, car la version la plus fiable est chère en neuf. Capable de parcourir 46 km en tout électrique, l'hybride rechargeable affiche un appétit modéré une fois ses batteries vides. Autre qualité de son 1.6 essence : sa robustesse. A bord, les sièges arrière indépendants facilitent la vie. Et le coffre, certes amputé par la présence des accus, reste de belle taille. En occasion, on trouve quantité de versions Business, réservées aux pros en neuf, à des prix séduisants (avec un kilométrage raisonnable). Un bon choix, puisqu'elles offrent le GPS, l'aide au stationnement AV/AR et l'accès mains libres.

**Verdict**

**Un bon choix**

## C5 X

(Depuis 2021)

■ Mélange de berline surélevée, de break et de SUV : la recette de la C5 X ne semble pas avoir conquis le public. Disponible en essence ou en hybride rechargeable, toujours avec la plaisante boîte auto. à 8 rapports, elle s'affiche à 50 % de sa valeur initiale après deux ans.



A. SAUNIER

### Le bon choix : une PHEV 225 ch ë-EAT8

**PHEV** ■ 16 CV ■ 258 ch ■ 233 km/h\* ■ 8 l/100 km ■ 445 dm<sup>3</sup>

**Vu une Feel Pack de 2022 avec 24000 km à 24990 €**

On peut trouver sa ligne étonnante, surtout de trois quarts arrière, et juger que sa longueur de 4,81 m représente un handicap. Autrement, la C5 X a tout d'une bonne affaire en hybride. Car elle profite d'une mécanique plus solide que les versions animées par le 1.2 PureTech. En outre, elle peut parcourir 39 km en tout électrique selon notre labo (7 h de charge sur secteur et 2 h sur une Wallbox) et reste raisonnable une fois ses batteries vides. Surtout, elle procure un confort bluffant. A bord, l'espace au niveau des jambes est royal à l'arrière, mais la largeur aux coudes déçoit. Un gabarit qui se ressent au volant, avec un comportement dénué de dynamisme.

**Verdict**

**Une décote alléchante**

## Berlingo "3"

(depuis 2018)

■ Montant en gamme à chaque génération, le Berlingo se présente comme une alternative aux SUV tout en conservant son volume de chargement XXL. Cher en neuf et prisé des acheteurs, c'est l'un des rares modèles Citroën à afficher des cours élevés en seconde main.



A. SAUNIER

### Le bon choix : un 1.5 BlueHDi 100

**DIESEL** ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 164 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ 632 dm<sup>3</sup>

**Vu un Feel de 2019 avec 112000 km à 15990 €**

C'est la star des ludospaces. De plus en plus confortable et mieux équipé, le Berlingo "3" est un cran au-dessus de son aïeul. Ce qui fait gonfler la mise de départ en neuf, mais aussi en occasion, et incite à viser les moteurs de base. Prudence : le 1.2 essence n'est pas assez fiable, et le 1.5 diesel manque de peps en 75 ch. Le BlueHDi 100 offre un meilleur compromis, avec une sobriété intacte et des relances plus toniques en charge. A peine plus chère que la Live, la Feel comporte déjà trois sièges arrière escamotables, les trappes dans le plancher, les barres de toit et le Mirror Screen. On la trouve souvent enrichie d'une lunette arrière ouvrante de série, sur la coûteuse Shine (17 000 € minimum).

**Verdict**

**Une valeur sûre**

\*Donnée constructeur.



## Dacia Duster

Outre la surprise d'une fuite qu'elle trouve exagérément précoce, Françoise Bohorquez est sidérée par le refus de Dacia de prendre en charge, même en partie, la facture de réparation.



F. GROUT

## 706 € pour changer la pompe à eau à seulement 47 600 km !

**S**oucieuse de s'offrir une voiture économique à l'achat comme à l'usage, mais qui reste pratique, Françoise Bohorquez, de Sainte-Geneviève-des-Bois (91), pousse la porte d'un concessionnaire Dacia à la rentrée 2020. Elle en ressort au volant d'un Duster 1.0 Eco-G 100, un SUV capable de fonctionner au GPL. Notre lectrice roulant peu, le compteur de son Dacia n'affiche, après presque quatre ans, que 47 600 km. Pourtant, récemment, elle repère une fuite

sous sa voiture. Elle décide alors, comme elle le fait déjà pour chacune de ses révisions, de solliciter l'atelier Dacia proche de son domicile.

### Un refus ferme

Celui-ci repère rapidement que la pompe à eau est défectueuse. Vu l'âge et le faible kilométrage de son Duster, Françoise est étonnée qu'un tel problème survienne. Mais elle n'a guère le choix : retarder l'intervention risquerait d'entraîner la casse pure et simple du moteur.

Notre lectrice fait donc établir un devis de réparation par son concessionnaire, devis qui se chiffrent à 706 €.

Sans hésiter, elle demande au chef d'atelier de solliciter Dacia afin d'obtenir la prise en charge de l'intervention. Mais le constructeur fait rapidement savoir qu'il ne déboursa pas un euro en faveur de sa cliente. Pour Françoise, c'est une profonde déception. Elle considère que le dossier est loin d'être fermé et n'entend pas se satisfaire de ce refus. **Pierre Audemar**

## Notre stratégie de défense

Lorsque Françoise nous a fait parvenir son dossier – exemplaire, puisque les révisions du véhicule ont toutes été effectuées en temps et en heure chez un représentant de la marque –, nos experts ont été fort surpris par le refus de prise en charge de Dacia. En effet, leur barème indique clairement que la durée de vie d'une pompe à eau est de 200 000 km, et que la défaillance de cette pièce doit être assumée à 100 % par le constructeur jusqu'à 5 ans/60 000 km. Ce qui est le cas du Duster de Françoise.

## LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

### Peugeot 3008

#### Papillon défectueux

Mon 3008 1.2 PureTech 130 de 2018 (98 000 km) vient de tomber en panne. Il a fallu remplacer le boîtier du papillon d'admission (917 €). Le geste accordé par Peugeot (7 €) est pitoyable...

**Bernard Burtin, 01390 Tramoyes**

**NOTRE CONSEIL** Faire une telle offre à un client est inqualifiable de la part d'un grand constructeur comme Peugeot ! D'autant que nos experts confirment que l'âge et le kilométrage de votre 3008 justifient qu'il règle 30 % de la facture. Ne vous laissez pas faire, et mettez immédiatement la marque en demeure, par lettre recommandée avec AR, de vous rembourser 268 €.

### Renault Captur

#### Led claquée

Lorsque j'ai signalé à mon garagiste que le feu de position avant gauche à leds de mon Captur 1.3 TCe 130 de 2019 (97 900 km) ne fonctionnait pas, il m'a indiqué qu'il fallait changer le phare complet (1 758 €). Renault m'accorde 45 % de participation. Qu'en pensez-vous ?

**Serge Haddad, 91330 Yerres**

**NOTRE CONSEIL** Effectivement, lorsque l'une des leds d'une optique est grillée, il faut souvent changer cette dernière en intégralité. Ici, Renault doit prendre à sa charge une part beaucoup plus importante du coût de l'intervention. Exigez que le constructeur paie 80 % du montant total.

## AFFAIRE RÉGLÉE !

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

### Skoda a payé 55 % de la serrure

Il arrive parfois que certains constructeurs se montrent plus généreux que ce que préconisent nos experts. Loïc Dumontier, de Mériel (95), vient d'en faire l'heureuse expérience. Dans notre n° 1871, ce lecteur nous exposait les problèmes de la serrure de porte avant gauche de son Kodiaq 1.5 TSI 150 de 2019 (97 400 km). Lorsque nous avons pris le dossier en main, Loïc n'avait obtenu qu'une remise de 11 %, alors que nos experts conseillaient 50 %. Skoda est allé dans ce sens et a finalement accordé un rabais de 55 %.



**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: A. SAUNIER

## BIEN CHOISIR UN...

# BMW X3 restylé diesel BVA (2014-2017) à moins de 20 000 €

Le second opus du X3 a connu une belle réussite commerciale. Mais si l'on peut se l'offrir pour un budget raisonnable en occasion, mieux vaud se méfier de certains moteurs diesels peu recommandables.

**A**utant entrer dans le vif du sujet: notre sélection d'une version restylée du X3 ne doit rien au hasard! Pour cause, sous le capot d'un X3 "phase 1" (2010-2014), les diesels 2.0 (moteur N47) et 3.0 (N57) sont connus pour un souci récurrent du tendeur de chaîne de distribution. Des modèles à fuir, le coût de la réparation allant de 1 300 € à parfois plus de 13 000 € si le moteur est touché! Heureusement, le restylage du X3 coïncide avec l'apparition des blocs 2.0 B47 et 3.0 B57, corrigés. D'un

point de vue esthétique, ce bien meilleur numéro se distingue par la jonction des phares avec les haricots de calandre agrandis. Dans l'habitacle, le style ne bouge pas, accusant à présent un petit coup de vieux. Mais l'état de fraîcheur des modèles en vente témoigne toujours d'un niveau élevé de qualité de fabrication.

Des éléments de sécurité inédits avaient aussi été ajoutés à la liste des options: affichage tête haute, caméra "vue d'en haut", régulateur de vitesse adaptatif et système de freinage anticollision

à basse vitesse. Des suppléments que l'on retrouve davantage sur les finitions hautes, xLine et M Sport, dont les acheteurs en première main se montraient davantage prêts à casser leur tirelire. Par ailleurs, ces deux niveaux bénéficient d'une présentation léchée, plus en adéquation avec le rang premium de la marque que les Lounge, Business ou Lounge Plus.

## Catégorie gros rouleur

Concernant la vie à bord, l'habitabilité va de pair avec le beau gabarit d'un X3 (4,65 m). Moins brillant, la transmission, qui a été placée sous le plancher, empiète sur le volume du coffre. Quoi qu'il en soit, on appréciera surtout le X3 pour son confort moelleux. Parfait sur voie rapide, son comportement

laisse néanmoins apparaître des mouvements de caisse assez prononcés en virage. Rien de dangereux, cela dit. D'autre part, la version à propulsion sDrive18d (150 ch) peut montrer ses limites en motricité sur terrain glissant.

Nous lui préférons les déclinaisons xDrive à transmission intégrale, associées d'office aux plus puissants et coupleux moteurs 20d (190 ch) et 30d (258 ch) qui seront capables d'affronter tout type d'environnement. On regrette juste que ces derniers ne contiennent pas plus leurs vocalises grondantes à l'accélération. Un détail qu'il convient toutefois de contrebalancer par la consommation maîtrisée de ces diesels, très largement majoritaires sur le marché de l'occasion.

Par Guillaume Jean

L'ambiance quelque peu datée respire toutefois le luxe, car les matériaux résistent à l'épreuve du temps, et l'ergonomie des commandes reste une référence.



Nombre de places : 5



Volume : 468 dm<sup>3</sup>

A deux, c'est idéal. Il faudra davantage serrer les coudes si trois passagers s'installent à l'arrière et la place centrale est ferme. Côté coffre, une banquette coulissante aurait bien aidé à grappiller un peu de volume...



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

## Côté équipements

■ L'entrée de gamme Lounge fait l'impasse sur les GPS, système multimédia et aide au parking présents sur le niveau Business. Une Lounge Plus s'en distingue par la sellerie en cuir. Touches de chrome et phares bixénon ajoutent du cachet à un X3 xLine, tandis que l'écran central de 8,8" modernise un peu l'habitacle. Basée sur celle d'une Lounge Plus, la dotation M Sport oriente son look vers... le sport, adopte les phares full led et un tarage de suspension spécifique.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Lounge:** • ABS + AFU + ESP • Airbags front, lat. AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' auto. • Ecran couleur 6,5" • Hayon à ouverture électr. • Jantes alu 17" • Prise 12 V (4) • Radio-CD MP3 • Régulateur de vitesse • Rétros électr. dégivrants • USB • Vitres électriques AV/AR • Volant cuir.

**Business:** • Aide au parking AV/AR • GPS • Multimédia.

**Lounge Plus:** • Rétro int. jour/nuit auto. • Rétroviseurs rabattables électriquement • Sellerie cuir.

**xLine:** Ecran couleur 8,5" • Jantes alu 18" • Lave-projecteurs • Phares bixénon • Sièges AV électriques.

**M Sport:** • Palettes au volant • Pack sport • Phares full led • Sièges sport tissu et cuir • Suspension sport.



## Côté moteurs

### LES CHIFFRES



	sDrive18d BVA	xDrive20d BVA	xDrive30d BVA
<b>Vitesse maxi</b>	187 km/h	199 km/h	222 km/h
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	33s2	31s2	27s4
<b>Reprises 80 à 120 km/h en Drive</b>	8s	6s6	4s3
<b>Consommation moyenne</b>	7,5 l/100 km	7,8 l/100 km	8,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,2/7,2/8 l/100 km	7,5/7,5/8,3 l/100 km	8,3/8,5/9,3 l/100 km
<b>Poids</b>	1 800 kg	1 887 kg	1 970 kg
<b>Freinage 130 à 0 km/h</b>	66 m	66 m	68 m
<b>Moteur turbodiesel</b>	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en ligne, 24S
Cylindrée	1 995 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>	2 993 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	150 ch à 4 000 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn	258 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1 500 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn	560 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air	133 g/km/2	138 g/km/2	156 g/km/2
<b>Boîte de vitesses</b>	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Pour un budget inférieur à 20 000 €, les trois motorisations diesels accessibles sont disponibles avec l'excellente boîte automatique à 8 rapports.

**sDrive18d 150 ch:** le restylage du X3 signifie également la fin des soucis liés au bloc N47 de 143 ch. Car le nouveau moteur B47 a prouvé, depuis, sa bien meilleure fiabilité. Les performances restent similaires, et juste correctes pour emmener les 1 800 kg de cet imposant SUV. La consommation s'avère cependant raisonnable. L'entrée de gamme

Lounge se trouve à partir de 14 000 € pour un kilométrage d'environ 180 000 km.

**xDrive20d 190 ch:** ici aussi, l'apparition du bloc B47 fait grimper la puissance. Elle passe de 184 à 190 ch. Face au sDrive18d 150, le gain de punch est probant et plus adapté à un usage familial. La transmission intégrale livrée de série ajoute un surplus de sécurité sur la route. Dernier point positif: côté budget carburant, on note une sobriété quasiment préservée. De quoi justifier un prix d'achat supérieur,

puisque'il faut compter au moins 16 000 € pour quelque 160 000 km au compteur.

**xDrive30d 258 ch:** spécialité maison, un six cylindres en ligne de 3 l de cylindrée (B57) prend place sous le capot du X3. Il offre un agrément brillant et des performances de premier ordre. La consommation peut sembler élevée, mais reste acceptable au regard de la fiche technique. Un choix moins raisonnable qu'un X3 xDrive20d, d'autant que son budget d'achat débute autour des 18 000 € pour environ 190 000 km.

## Côté fiabilité

### A surveiller

**La boîte de transfert.** Sur les versions xDrive, une fragilité de la pignonnerie interne peut conduire à sa casse prématurée (dès 100 000 km). Soyez attentif aux bruits suspects et/ou à une fuite d'huile, car la remplacer coûte environ 4 000 €.

**La direction.** Normalement éradiqué sur les versions restylées du X3, un bruit de cognement à la rotation du volant signale un jeu dans la crémaillère (2 600 €).

**Le multimédia.** Des cas de bugs de l'écran central nécessitent une mise à jour de son logiciel, afin que tout rentre dans l'ordre (150 €).

**Les rappels.** En juin 2016, BMW rappelait les X3 fabriqués jusqu'au 7 mai 2016 en raison d'une fragilité des pattes de fixation Isofix pour les sièges enfants.

**La vanne EGR.** Privilégiez un modèle ayant essentiellement parcouru des trajets autoroutiers, car la vanne s'encrasse en cas d'utilisation urbaine répétée (800 €).

## Nous vous conseillons

### Un BMW X3 xDrive20d BVA8 xLine

Adapté au gabarit du X3, sobre et faisant preuve de fiabilité, ce bloc offre le meilleur compromis.

En finition xLine, la présentation soignée et une dotation premium font mouche. On trouve ce tandem autour de 18 000 € avec environ 140 000 km.



N. SOLER



PV OU FPS ABUSIF, CONTRAT  
AUTO RÉSILIÉ, VICE CACHÉ...

# Six lettres types pour réclamer justice



CH. IGOUNET

Amende indue, résiliation abusive de votre assurance, panne anormale sur votre auto, retard de livraison d'une voiture neuve... les raisons d'être mécontent ne manquent pas. Ni celles de vouloir être entendu pour obtenir gain de cause. Voici six lettres types à personnaliser qui devraient vous aider à vous défendre.

**D**e nos jours, pour faire valoir ses droits, il faut souvent se battre. Et cela passe encore généralement par la bonne vieille méthode du courrier recommandé avec accusé de réception à adresser : à la collectivité émettrice du FPS (ou à son gestionnaire) pour contester un for-

fait de post-stationnement (A) ; à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) s'il s'agit d'un PV radar indu, à moins de préférer envoyer la requête sur [Antai.gouv.fr](http://Antai.gouv.fr), c'est gratuit (B) ; au concessionnaire pour annuler une commande dont la livraison est retardée (C) ; au service relations clientèle du

constructeur pour qu'il assume une partie des frais d'un vice caché (D) ; ou encore à votre assureur qui vous a imputé un accident à tort (E) ou résilié votre contrat abusivement (F).

## Réclamer justice : votre droit

Ne faites pas l'impasse sur cette démarche. C'est certes une cor-

vée fastidieuse, mais elle permet de débloquent des situations qui vous sont préjudiciables. Comme *Auto Plus* se plaît à le répéter inlassablement "qui ne tente rien n'a rien" ! Et à nous lire, vous constaterez que vos efforts sont bien souvent récompensés. Il suffit d'y mettre les formes...

Par Pascale Gétin

## A FPS indu : préparer les preuves de votre bonne foi

Envoyez à la commune un recours administratif préalable obligatoire (Rapo) dans le mois suivant la date de notification de l'avis de paiement. Attention, votre bonne foi ne suffit pas !

Madame, Monsieur,  
Je conteste le bien-fondé de cet avis de paiement, car [indiquez la raison : "j'avais bien payé mon stationnement", "je suis titulaire d'une carte CMI Stationnement", "le numéro d'immatriculation est faux", "j'ai vendu ma voiture"...].  
En conséquence, je demande à être exonéré du paiement du FPS et à ce que ce dernier soit classé sans suite.  
Vous trouverez ci-joint les copies de l'avis de paiement, de la carte grise... [ou "de la déclaration de cession et de son accusé d'enregistrement auprès du ministère de l'Intérieur", ou tout autre justificatif prouvant votre bonne foi].  
Je vous prie de croire...

Signature

Notez qu'un recours est nécessaire pour chaque FPS à contester, même si vous en avez reçu plusieurs à la suite et en même temps.



A. SÉCHET

## B PV initial abusif : être succinct

Sous peine de se retrouver avec un PV majoré de 75 à 375 € selon l'infraction, vous devez contester l'amende initiale sous 45 jours suivant son envoi. Soyez concis au risque de vous embrouiller et de voir vos chances d'un classement sans suite s'envoler, tout comme celles d'être convoqué au tribunal pour vous expliquer.

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

Signature



S. BELLOUMI / LA VOIX DU NORD / MAXPPP

S'il s'agit d'un contrôle radar, précisez bien dans votre courrier que vous avez réglé la consignation prévue (68 ou 135 € selon l'infraction). Joignez impérativement la preuve du paiement.





**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

C

## Livraison voiture neuve retardée : annuler la commande

A moins qu'il n'ait été précisé, par écrit, que la date de livraison indiquée à la commande constituait une condition essentielle à l'achat, vous ne pouvez pas désormais annuler la vente sans écrire au préalable un premier courrier mettant le vendeur en demeure de vous livrer dans un délai supplémentaire raisonnable (soit environ 15 jours). Sans réaction de sa part, vous passerez à l'étape suivante.

Madame, Monsieur,  
J'ai commandé le [date et numéro de commande] une [marque et modèle du véhicule]. La livraison était prévue le [date], mais, à ce jour, vous ne vous êtes pas exécuté, malgré ma mise en demeure du [date] vous sollicitant de me livrer dans un délai raisonnable.  
Je procède dès lors à la résolution de la vente, comme me le permet l'article L.216-6 du code de la consommation et vous enjoins de me rembourser les sommes déjà versées [montant].  
Par ailleurs, je sollicite l'octroi de dommages et intérêts pour le préjudice subi au titre de l'article 1611 du code civil (preuves à joindre).  
Je vous prie d'agréer...

Signature



R. PARSONS / NISSAN

E

## Erreur sur la victime : tir à rectifier

Il est des configurations d'accident, en particulier dans les parkings et les carrefours giratoires, où les assureurs peinent à déterminer les torts et en viennent à un 50/50 au mieux. Même si le constat amiable démontre en fait que vous êtes la victime. Idem lors d'un accident avec un étranger ou une personne de mauvaise foi. Soyez pugnace. Les images d'une caméra embarquée sont un plus.



ADOBESTOCK

Madame, Monsieur,  
Suite à mon accident référencé sous le numéro [XXXX], survenu le [date] à [lieu], avec ma voiture [marque, modèle] de [date de la première immatriculation] dont vous trouverez ci-joint la copie de la carte grise, vous avez considéré que j'étais responsable de l'accrochage à 50 % (ou 100 %), alors que le constat indique clairement que j'étais la victime. L'auteur de l'accident l'a reconnu sans équivoque. (Ou : L'impact prouve de lui-même que le tiers est en tort).  
Voir ci-joint le (ou les) témoignage(s) de M... et M<sup>me</sup>... qui explique(nt) le déroulement de l'accident et confirme(nt) que je n'étais en rien responsable. Le croquis du constat amiable est une preuve supplémentaire, tout comme les captures d'écran de ma dashcam (et/ou les photos) jointes à la présente. Je vous remercie de bien vouloir étudier à nouveau mon dossier et revoir votre position. Je suis à 100 % victime et non auteur de l'accident.  
Veuillez agréer...

Signature

D

## Vice caché : demander une participation du constructeur

Cette lettre doit être adressée au service relations clientèle (et non au vendeur de la concession), au siège en France de la marque.

Madame, Monsieur,  
Je possède une [marque, modèle], achetée le [date], dont la première immatriculation est du [date] (joindre la copie de la carte grise). Ma voiture a été jusqu'alors entretenue selon les préconisations du constructeur. Malgré cela, à seulement [XX km], elle présente une avarie sur [pièce incriminée], pièce censée parcourir [XX km]. A ce kilométrage, cela s'apparente à un vice caché au sens des articles 1641 et suivants du code civil.  
Ainsi, au titre de la garantie légale, je vous saurais gré de bien vouloir prendre en charge les réparations, pièces et main-d'œuvre comprises, à hauteur de [XX %]. A défaut, je confierai le dossier à ma protection juridique et mandaterai un expert.  
Je vous prie de croire...

Signature



SHUTTERSTOCK

F

## Contrat auto : résilié par l'assureur

Vous venez d'être averti que votre contrat sera résilié dans 40 jours ? Ne tergiversez pas, a fortiori si vous n'avez rien à vous reprocher excepté le cumul de petits sinistres. Il n'est peut-être pas trop tard pour demander à rompre le contrat vous-même. Vous n'aurez ainsi pas à subir les conséquences inhérentes à une résiliation par un assureur.



SHUTTERSTOCK

Madame, Monsieur,  
Je fais suite à votre courrier de résiliation de mon assurance auto [n° XXX] en date du [XX/XX/2024].  
Ayant 50 % de bonus depuis [X] années et étant assuré chez vous pour un (ou plusieurs) contrat(s) auto [citez-les], habitation, obsèques, assurance vie, depuis [XX ans], j'aimerais pouvoir vous entretenir de cette situation au plus vite, afin de trouver un terrain d'entente et une alternative à cette résiliation.  
A défaut, je serai sans aucun doute amené à procéder à la dénonciation de tous mes contrats souscrits chez vous. Qu'en pensez-vous ?  
Dans l'attente d'un retour rapide de votre part pour en parler, je vous prie d'agréer...

Signature





On se dit que, là, Ari Vatanen vit ses derniers instants. Eh bien non ! Au volant de sa Peugeot 405 T16, il multiplie ce genre d'acrobaties tout au long de la montée qu'il remporte en 1988. Une vidéo intitulée *Climb Danse* témoigne de son incroyable maestria.

## LES COURSES LES PLUS DINGUES DE L'HISTOIRE

Certaines compétitions auto ont clairement été conçues dans l'objectif de pousser les hommes et les machines dans leurs ultimes retranchements... Que l'aventure commence !

## Cette semaine **Pikes Peak**

Cette course de côte est la plus célèbre et la plus dangereuse du monde. Depuis 1916, à l'assaut des pentes de cette montagne du Colorado, elle est appelée "la course vers les nuages". Les meilleurs pilotes de la planète s'y sont affrontés et c'est une vidéo montrant l'effarante audace du Finlandais Ari Vatanen en 1988 qui l'a rendue mythique.

**P**our les pilotes automobiles, la Pikes Peak représente l'Everest des alpinistes, le Vendée Globe des marins : le summum de la déraison. Elle tient son nom de la montagne éponyme, celui de Zebulon Pike, un grimpeur à pied qui échoua, en 1806, à atteindre son sommet. Spencer Penrose, propriétaire d'hôtels, finança la construction de la piste et créa, en 1916, cette course folle. Long de 19,9 km, niché au cœur d'un parc national, le tracé démarre à 2 865 m et finit à 4 302 m d'altitude. Son dénivelé varie de 7 à 12 %, et ses 156 virages exigent d'innombrables heures de reconnaissance. La roche d'un côté, le vide de l'autre, très peu de barrières. Ici, on ne plaisante pas. La plupart des ravins sont profonds, avec une mention spéciale au Bottomless Pit – "puits sans fond" –, proche de l'arrivée. Cet abîme promet aux maladroits une chute à pic de... 600 m ! Et, comme on est aux Etats-Unis, une tradition consiste à proposer aux pilotes qui le souhaitent une prière collective avant le départ... La piste est restée en terre jusqu'en 2012, année où elle fut intégralement bitumée. Cependant, quel que soit le terrain, cette course

a toujours causé les mêmes problèmes aux équipes. Outre la difficile mémorisation du tracé, les pilotes doivent éviter de regarder la profondeur du panorama, sous peine de vertige ou de subir l'attraction du vide.

### 40° C au départ, neige à l'arrivée !

Ensuite, mieux vaut supporter les chocs thermiques. Par exemple, en 2017, la température était de 40° C au départ, tandis qu'il neigeait à l'arrivée ! Enfin, il y a les véhicules. Plus on monte, moins on a d'oxygène. Or, comme un humain, un moteur en a besoin pour bien fonctionner. Il s'agit donc pour les équipes d'effectuer de savants réglages sur les mécaniques afin qu'elles ne connaissent pas de défaillance en fin de course, sachant que le départ et l'arrivée sont séparés par 1 435 m d'altitude. Aujourd'hui, il existe quatre groupes de voitures. Les Open Wheel qui constituaient l'unique catégorie admise de 1916 à 1980. Il s'agit de monoplaces de type Indy ou buggy, cockpit ouvert, moteur avant ou arrière, transmission à deux ou trois roues motrices. Dans cette catégorie, toujours d'actualité, les pilotes américains ont monopolisé les victoires de 1916 à 2021.

L'histoire retient que c'est Rea Lentz, un petit gars de 22 ans venu de Seattle, qui remporta la première montée le 12 août 1916 au volant de sa Romano Demon Special. Son chrono : 20'55". Apparues en 1981, les Unlimited, voitures sans aucune restriction, sont celles qui établissent tous les records. Huit ans après sont arrivées les Pikes Peak Open qui, sous les traits de sages voitures de série, dissimulent d'importantes modifications techniques. Enfin, les Time Attack, qui n'ont fait leur apparition qu'en 2007, sont des voitures de production à deux ou quatre roues motrices, essentiellement représentées par les plus puissantes des Porsche 911.

### Pois chiche ou boules de pétanque

Jusqu'à la fin des années 1930, la dangerosité de l'épreuve et l'audace des pilotes tenaient davantage des jeux du cirque que de la course automobile. Légèrement vêtus, assis dans des voitures ouvertes, sans ceinture ni arceau de sécurité, le corps sortant à mi-torse du cockpit, ces pionniers devaient avoir soit un petit pois chiche dans la tête, soit de solides boules de pétanque entre les jambes ! En 1934, un événement fondateur s'est produit avec la victoire d'un pilote de 38 ans, dénommé Louis Unser. Personne encore ne s'en doute, mais c'est la plus grande dynastie du sport automobile mondial qui vient de naître. Car si Louis allait participer à 37 Pikes Peak et en remporter neuf, plein de "petits" Unser vont suivre son exemple, et faire régner la famille durant



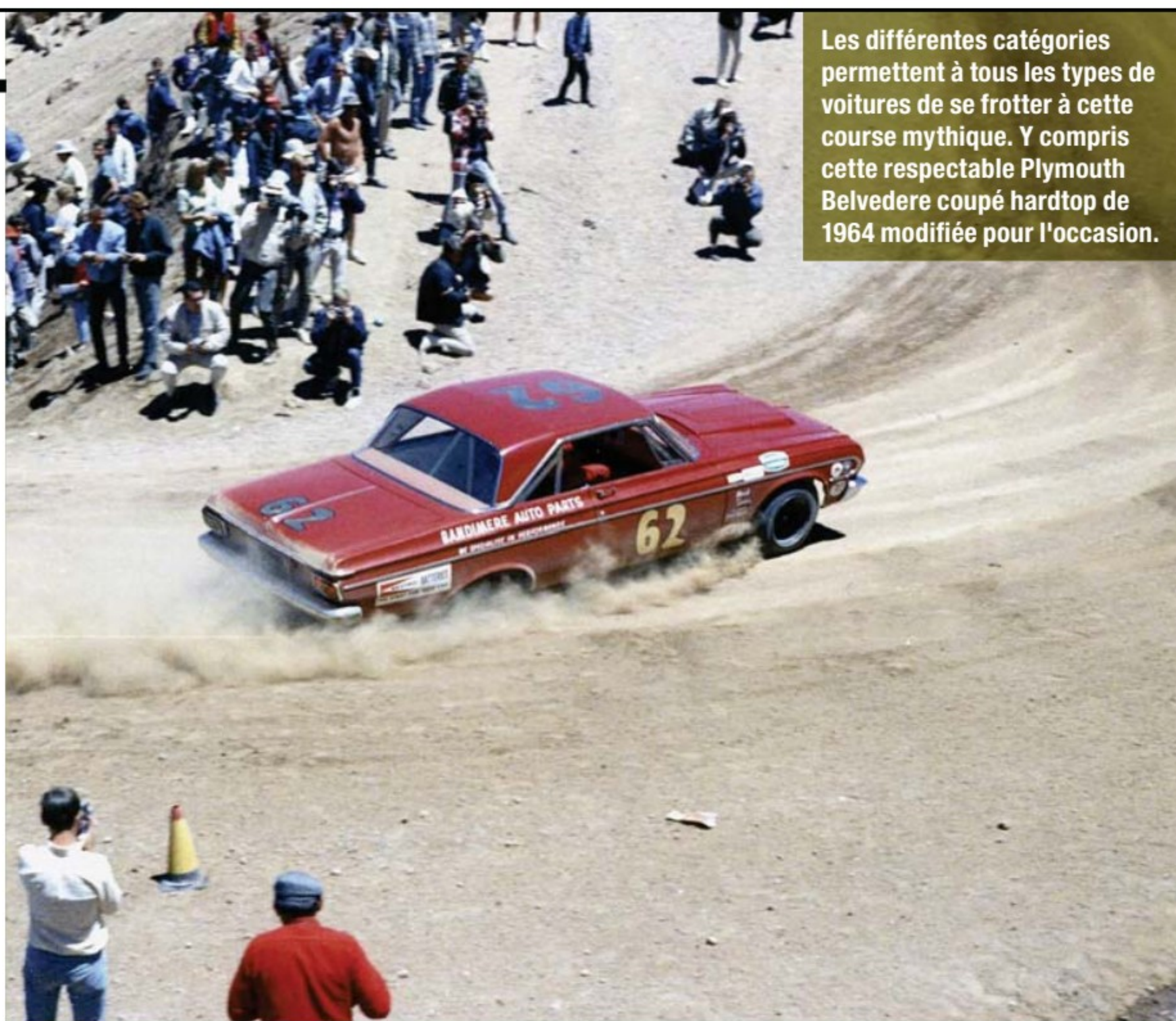


soixante ans sur cette course. Faute de place, nous ne pourrions pas ici évoquer tous les autres héros de cet Olympe automobile. Parlons cependant de Mario Andretti. Tandis qu'il débute en Formule 1, il gagne l'édition 1969 sur une Chevrolet STP, et sera champion du monde de F1 neuf ans plus tard. Il est aujourd'hui le seul pilote de Grand Prix à avoir remporté Pikes Peak. Au mitan des années 1980, les constructeurs européens veulent promouvoir leur production outre-Atlantique et vont y mettre les moyens. Spécialement préparées, les redoutables Groupe B de plus de 600 ch, reines du

PIKES PEAK - AMERICA'S MOUNTAIN / FACEBOOK

VOLKSWAGEN AG

VOLKSWAGEN AG



Les différentes catégories permettent à tous les types de voitures de se frotter à cette course mythique. Y compris cette respectable Plymouth Belvedere coupé hardtop de 1964 modifiée pour l'occasion.

J. DAVIS / PPHC ARCHIVES

**1** Au volant de sa Romano Demon Special, Rea Lentz est ici entouré d'une foule d'admirateurs après qu'il eut remporté, le 12 août 1916, la toute première édition de Pikes Peak. **2** Voyant débarquer en 1984 cette brune aux yeux noirs, certains pilotes américains ricanèrent. Quand Michèle Mouton gagna la course au volant de son Audi Sport quattro, ils se firent plus discrets. Et elle récidiva l'année suivante ! **3** Dans le Colorado, Romain Dumas est une star. Il gagne quasiment à chacune de ses participations. En 2018, il signe le record de la montée, en 7'57", au volant d'une Volkswagen électrique de 680 ch.

rallye mondial, vont, de 1984 à 1989, littéralement survoler la concurrence. Ainsi, le premier pilote européen à l'emporter est en fait une Française, vice-championne du monde des rallyes 1982... Michèle Mouton ! Mieux, au volant de son Audi Sport quattro, notre Grassoise nationale s'impose deux ans de suite, en 1984 et 1985. L'année suivante, c'est encore une Audi Sport quattro qui gagne avec, cette fois-ci, l'un des plus grands rallymen de tous les temps, l'Allemand Walter Röhrl. Puis, avant de se retirer, mission accomplie, les Groupe B enlèvent les deux éditions suivantes, en 1988 avec le Finlandais Ari Vatanen sur Peugeot 405 T16 et, en 1989, avec l'Américain Robby Unser, fils de Bobby et petit-fils de Louis, sur la même monture.

### Une vidéo à ne pas manquer

Au-delà de ces performances sportives, un événement particulier va offrir à la Pikes Peak une notoriété planétaire. En 1988, le Français Jean-Louis Mourey réalise un extraordinaire court métrage, intitulé *Climb Dance* (visible sur YouTube), dans lequel Ari Vatanen est filmé au volant de sa 405 T16. Les images sont époustouflantes ! Avant d'en arriver aux pilotes français qui, après Michèle Mouton, ont fait et font toujours briller le drapeau tricolore, il y a un Japonais qui mérite largement un César d'honneur : Nobuhiro Tajima. Surnommé "Monster", il remporte sa première victoire en 1995, sur une Suzuki Cultus,

puis réalise une incroyable série de six victoires consécutives, de 2006 à 2011, année où il fêta ses 61 ans ! Beaucoup plus jeune, Sébastien Loeb va marquer la course de son empreinte en 2013, en pulvérisant le record de Tajima de près de 1'40" au volant de la monstrueuse Peugeot 208 T16 Pikes Peak. Avec un chrono de 8'13", Loeb est d'ailleurs toujours le recordman de la montée en voiture à moteur thermique.

### Romain Dumas, el maestro !

L'année suivante, ce sont deux autres Français qui vont briller. Il s'agit de Romain Dumas, triple vainqueur des 24 Heures du Mans, qui, après avoir été déclaré meilleur rookie en 2012, signe son premier succès en Unlimited en 2014, au volant d'une Norma M20. Et Vincent Beltoise, neveu du regretté Jean-Pierre, qui s'adjuge la victoire en Time Attack, avec une Porsche 911 GT3. Parmi les vainqueurs tricolores, il ne faut pas oublier Raphaël Astier. En 2019, il remporte la catégorie Time Attack aux commandes de sa Porsche GT3-R. Et gardons le meilleur pour la fin, avec le recordman incontesté de l'épreuve, Romain Dumas. En 2018, il décroche le Graal au volant de la Volkswagen I.D. R Pikes Peak, une voiture dotée de deux moteurs électriques (un par essieu), cumulant 680 ch. Il claque un temps de 7'57", qui constitue le record absolu de la montée. Après cela, il s'est engagé en Pikes Peak Open, en 2023 et 2024. Et vous savez quoi ? Il a gagné les deux fois. ■





**Moteur:** 4 cylindres en ligne tout alu, arbre à cames en tête  
**Cylindrée:** 1 124 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 50 ch à 4 800 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 143 km/h  
**Production:** 288 010 exemplaires (1981-1986)  
**Cote actuelle:** de 1 500 à 2 500 €

Malgré quelques détails différents de la 104, vous reconnaissez tout de suite la silhouette générale de la petite Peugeot, à commencer par le pare-brise et le capot moteur. Mais la formule à 3 portes et 4 vraies places logeables n'appartient qu'à elle.



IL Y A 43 ANS, TALBOT SORT LA **PETITE SAMBA**

## Elle va entrer dans la danse

Pendant quarante-quatre ans, Simca a brillé dans l'industrie automobile française. Rachetée par Peugeot en 1978, elle devient Talbot l'année suivante. Et invite à son catalogue la petite Samba, proche cousine de la 104.

**L**orsque Simca se fait absorber par Peugeot, la situation n'est pas brillante. Avec un remarquable manque de stratégie, la marque vient de lancer une grande berline, la Tagora, qui va se révéler à peu près invendable. Il est urgent de proposer un modèle qui s'inscrive dans un segment de marché plus porteur. Les délais sont très courts, les budgets au ras des pâquerettes. Alors, la recette va s'imposer d'elle-même. Sur la base talentueuse de la petite Peugeot 104, les ingénieurs élaborent une carrosserie médiane : intermédiaire en longueur entre les 104 coupé et cinq portes, elle reprend de la Peugeot tous ses organes mécaniques, la plupart des vitres, une large part des panneaux de carrosserie. C'est tout juste si les designers ont le droit d'apporter une touche personnelle, sous la forme d'un coup de gouge sur toute la longueur des



Quand la Samba apparaît, la 104 existe depuis neuf ans. Autrement dit, l'esthétique est bien connue. Malgré le bandeau noir collé, à l'arrière, sous la lunette pour modifier l'aspect, l'ensemble dégage inévitablement un air de déjà-vu.

flancs. Pas de quoi se relever la nuit. Mais entre ce détail et la découpe biseautée de la vitre latérale arrière, l'auto acquiert une petite personnalité bien à elle.

### Simple et sincère

Connue sur les 104 et Citroën Visa, la base roulante de la Samba a de quoi séduire : un comportement routier plus qu'honnête au prix d'un joyeux roulis en virage et un confort de suspension engageant. D'aucuns auraient préféré davantage de maintien et un caractère mécanique plus plaisant. A tous les régimes, le moteur prend ses tours avec conviction. Evidemment, avec 50 ch sur les

versions LS et GL, il ne va pas vous catapulter jusqu'aux étoiles. Mais sa bonne volonté est patente. Ses élans sont hélas muselés par la démultiplication trop longue de la boîte à seulement quatre rapports. Ah, cette boîte... Les vitesses passent bien mais le guidage du levier atteint des niveaux d'inconsistance désarmants. Un batteur à mayonnaise dans un océan de marshmallow ne donnerait pas un effet bien différent. Bonne surprise côté habitabilité : cette courte trois portes majorée de 21 cm par rapport au coupé 104 ménage une place très correcte pour les jambes à l'arrière. Le niveau sonore est vite envahissant, avec de gé-





La planche de bord est héritée non pas de la Peugeot 104, mais de l'humble Citroën LN/LNA traitée à l'ultra économie. Dans cette teinte claire, son aspect est plutôt valorisant. Mais ses plastiques moulés demeurent très ordinaires.



Sous le capot, c'est le moteur de la 104 génération X qui officie, en position transversale, avec ses 50 ch et un bon petit tempérament. Il est, hélas, attelé à une boîte 4 qui tire très long... ce qui épargne quand même quelques décibels aux oreilles.



PHOTOS: E. MONTGOMERY

Avec 3,51 m de longueur, c'est 21 cm de plus que la 104 en 3 portes et 7 cm de moins que la 5 portes. Grâce à l'allongement, on bénéficie de plus de place pour les jambes à l'arrière. Mais le coffre reste petit, vraiment petit: 230 dm<sup>3</sup>.



## 1981, cette année-là

Lancement du Minitel en France! Il devait avant tout servir d'annuaire électronique pour remplacer le Bottin en papier et le service saturé des renseignements par téléphone. Douze ans après, 6,5 millions de foyers en auront un. Mercedes vise haut: sortie de son coupé SEC, sur base de Classe S. En version 560 de 300 ch, ce sera la voiture préférée des pilotes de Formule 1.

LEEMAGE / AFP

néreux décibels aussi bien en provenance du moteur que du roulement des pneus. Dans l'habitacle, tout est simple et respire l'économie. La planche de bord héritée de la Citroën LN, version "pauvre" du coupé 104, les plastiques ultramincés, les baguettes noires, la légèreté de tous les accessoires composent un ensemble basique. Heureusement, la sellerie chaleureuse de cette GL de milieu de gamme donne une note presque chic. Populaire et encore souvent perçue comme une simple "occasion", la petite Samba s'affiche à des prix très cléments. Seules les versions cabrio et les Rallye un peu pimentées de 80 ou 90 ch cotent davantage.



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

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

- **Spécial nouveautés:** *Auto Plus* lève le voile sur les 40 futurs SUV les plus attendus.
- **Dossier essais:** à force de monter en gamme, les françaises sont-elles devenues trop chères?
- **Guide pratique:** toutes les applis dédiées à l'automobile dont vous ne pourrez plus vous passer.

**En kiosque le vendredi 15 novembre**



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

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

### Rédaction

**Directeur de la rédaction**

Mathieu Chevalier

**Rédacteur en chef**

Nicolas Bernard

**Assistante de la rédaction**

Karine 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 Cruypenninck, 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>re</sup> secrétaire de rédaction: Lydia Mas

**Maquette**

**Chef de studio:**

Nathalie Barribaud (5018)

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

**Photo**

**Chef de service, responsable des photographes:**

Philippe Tissier/Pilou (5111)

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

**Photographe:** Nicolas Soler (5139)

**Illustrateurs**

Cirebox, Christophe Igounet

**Attachée de presse**

Agnès Lasbarrères (5109)

**Ont collaboré à ce numéro**

**En rédaction:** Antoine Arnoux, Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumur, François Stagnaro

**En SR:** Sophie Pertus, Karol Alhaire, Pascale

Heurtaux, Raphaëlle Malaurent

**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 Haïtaian

**Editeur:** Tommaso Albinati

### Marketing

**Directrice marketing:** Sylvie Siguret (5885)

**Responsable marketing:** Frédérique Gasbarian

### Abonnements et diffusion

#### Marketing direct

**Directrice:** Catherine Grimaud

**Chef de groupe:** Davina Champagne

**Chef de produit:** Julie Duarte

#### Ventes au numéro

**Responsable service diffusion:** Philippe Merrien

**Responsable des ventes:** Mélanie Caillé

### Publicité commerciale

**Directrice générale:** Elodie Bretaudeau Fontailles (5634)

**Directeur commercial pôle automobile:** Amaury d'Alès

**Directrice commerciale adjointe pôle automobile:**

Anne Buré-Emmel (2921)

**Planning:** Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

**Trafic:** Véronique Alex (5056)

### 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:** novembre 2024

**Tarif d'abonnement légal:** 124,80 €

### 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



# Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

## Le barème 2024

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO<sub>2</sub> sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

BONUS	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €
NEUTRE	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g - Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum - 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 ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29500	0	nc	FHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34500	0	nc	FHEV
Elétrica 156	38500	-4000	0%	Elec
Elétrica 156 Premium	43500	-4000	0%	Elec
Elétrica 156 Veloce	46900	-4000	0%	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+540	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+240	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48700	+818	4%	FHEV
PHEV 190 Sprint	50600	0	4%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	53300	0	4%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58800	0	4%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1829	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57800	+15736	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+310	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55300	+1172	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60800	+1901	8%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+43979	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+2429	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+5476	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+5476	0%	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38700	-4000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-4000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-4000	0%	Elec
220 GTS	44700	-4000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-4000	0%	Elec
A110				
A110	65000	+2726	1%	E
A110 GT	76000	+2918	0%	E
A110 S	77500	+3552	0%	E
A110 R Turin	108000	nc	nc	E
A110 R	112000	+3119	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage V8	153277	+60000	nc	E
Vantage F1 Edition	179798	+60000	nc	E
Vantage V12	302017	+60000	nc	E
Vantage Roadster	162252	+60000	nc	E
DB12	228891	+60000	nc	E
DBS Superleggera	303529	+60000	nc	E
DBX 707	246555	+60000	nc	E
Valkyrie	2700000	+60000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27230	+210	nc	E
30 TFSI Design	28240	+230	nc	E
30 TFSI S line	30940	+170	6%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S line S tronic	34 670	+330	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36 670	+330	nc	E
40 TFSI S line Plus S tronic	38 300	+2 049	nc	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	29 840	+330	nc	E
35 TFSI S tronic	33 570	+540	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34 480	+360	3%	E
35 TFSI Design	38 500	+400	3%	E
35 TFSI S line	38 900	+740	nc	E
SQ2	58 150	+40 468	8%	E
30 TDI Design	38 390	+210	3%	D
35 TDI S line S tronic	43 540	+898	nc	D
35 TDI S line Plus S tronic	46 290	+898	nc	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34 600	+260	0%	E
30 TFSI S line	39 550	+260	3%	E
30 TFSI Hybride S line	41 730	+150	3%	E
35 TFSI S line	40 850	+260	3%	E
35 TFSI Hybride S line	43 030	+125	3%	E
S3	63 000	+51 912	0%	E
RS 3	75 600	+60 000	nc	E
35 TDI Design	40 800	+260	0%	D
35 TDI S-Line	45 550	+260	3%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37 800	+330	0%	E
35 TFSI Avus	42 250	+330	0%	E
35 TFSI Hybride Avus	44 430	+190	0%	E
35 TDI Design	42 500	+330	0%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35 165	+190	2%	E
30 TFSI S line	40 115	+190	2%	E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+75	2%	E
35 TFSI S line	41 415	+210	2%	E
35 TFSI Hybride S line	43 485	+75	2%	E
S3	63 585	+32 935	0%	E
RS 3	77 000	+60 000	nc	E
35 TDI Design	41 185	+230	2%	D
35 TDI S-Line	46 115	+230	2%	D
Q3				
35 TFSI Design	40 890	+1 172	10%	E
35 TDI Design	45 790	+1 330	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+7 104	3%	D
Q3 Sportback				
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	4%	D
Q4 e-Tron				
45	46 990	-4 000	nc	Elec
55 S Line Quattro	65 750	0	4%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46 990	-4 000	nc	Elec
55 S-Line Quattro	72 460	0	4%	Elec

A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+3749	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54670	+3749	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	59570	+3749	0%	E
S5	79750	+14895	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+2120	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+2120	0%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+4394	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+4576	0%	E
S5	81250	+18303	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3930	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+3930	0%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+5329	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	+5329	0%	E
SQ5	98930	+36863	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+9168	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+9168	0%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	76270	0	5%	Elec
Performance S line	81500	0	5%	Elec
Quattro S line	87550	0	5%	Elec
SQ6	98870	0	0%	Elec
A6				
45 TFSI S-Line	68380	+6018	8%	E
50 TFSI e S-Line	78540	0	6%	PHEV
55 TFSI e Compétition	79750	0	10%	PHEV
35 TDI S line	62150	+2098	8%	D
40 TDI S line	65930	+2098	8%	D
40 TDI Design	66430	+2698	nc	D
45 TDI Design Quattro	74180	+9626	nc	D
45 TDI Avus Quattro	84880	+9626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	88350	+12270	7%	D
S6	93320	+39185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	70980	+9809	10%	E
RS 6 Performance	151050	+60000	0%	E
50 TFSI e S line	79140	0	6%	PHEV
55 TFSI e Compétition	82350	0	3%	PHEV
35 TDI S line	64750	+3126	10%	D
40 TDI S line	68530	+3126	10%	D
40 TDI Design	69030	+3479	nc	D
45 TDI Design Quattro	76780	+12856	nc	D
45 TDI Avus Quattro	87480	+14681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	90950	+17814	7%	D
S6	95920	+53865	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Design	78790	+6418	nc	D
45 TDI Design	83550	+21736	nc	D
45 TDI Avus	93850	+21281	7%	D
50 TDI Avus	97320	+22792	7%	D
55 TDI Avus	102750	+48093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	78920	+6293	7%	E
RS Performance	157580	+60000	7%	E
50 TFSI e S line	87690	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	93520	0	8%	PHEV
40 TDI S line	76790	+2648	7%	D
50 TDI S line Quattro	88400	+20336	7%	D
50 TDI Design Quattro	92400	+20336	nc	D
S7	102700	+48093	7%	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
Performance Design	77170	0	nc	Elec
Performance S line	84060	0	nc	Elec
S6	105020	0	nc	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
Performance Design	76670	0	nc	Elec
Performance S line	85580	0	nc	Elec
S6	108520	0	nc	Elec
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128250	0	0%	Elec
S	138250	0	0%	Elec
RS	162400	0	0%	Elec
RS Performance	175350	0	0%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	133130	+60000	0%	E
55 TFSI e S-Line	97170	0	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	110320	0	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	105480	0	7%	PHEV
50 TDI S-Line	91150	+60000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	137720	+60000	6%	E
RS Performance	191550	+60000	6%	E
55 TFSI e S-Line	108990	0	5%	PHEV
55 TFSI e Avus	116990	0	5%	PHEV
60 TFSI e Compétition	115280	0	4%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89100	0	12%	Elec
55 S-Line	98800	0	12%	Elec
55 Avus	107300	0	5%	Elec
S	111100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91700	0	5%	Elec
55 S line	101400	0	5%	Elec
55 Avus	109900	0	0%	Elec
S	113700	0	15%	Elec
A8				
S8	170967	+60000	8%	E
60 TFSI e Advanced	136749	0	17%	PHEV
50 TDI Advanced	118185	+53865	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212773	+60000	nc	E
Flying Spur Speed	280975	+60000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	0%	E
Flying Spur Hybrid	219126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	226992	+60000	0%	E
Continental GT S	253650	+60000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320185	+60000	nc	E
Continental GT	249681	+60000	nc	E
Continental GTC S	279673	+60000	nc	E
Continental GTC Speed	310699	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	352185	+60000	nc	E
Bentayga V8	208538	+60000	0%	E
Bentayga SV8	238790	+60000	nc	E
Bentayga Hybrid	208538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
120	38900	+125	0%	E
120 M Sport Design	40200	+125	0%	E
M135i xDrive	57200	+12063	0%	E
120d	41500	0	0%	D
120d M Sport Design	42800	0	0%	D
X1				
sDrive18i	43650	+1276	2%	E
sDrive18i xLine	46050	+1276	0%	E
sDrive20i xLine	48050	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	49300	+400	8%	E
M35i xDrive	62900	+14242	0%	E
xDrive25e	55900	0	1%	PHEV
xDrive25e xLine	58300	0	1%	PHEV
xDrive30e xLine	61300	0	1%	PHEV
xDrive30e M Sport	62550	0	1%	PHEV
sDrive18d	46350	+330	2%	D
sDrive18d xLine	48750	+330	0%	D
sDrive20d xLine	50850	0	0%	D
sDrive20d M Sport	52100	0	8%	D



	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	4%	GPL
1.0 TcE 110 Extreme	18250	+190	4%	E
1.0 TcE 110 Extreme+	18950	+190	3%	E
<b>Jogger</b>				
1.0 TcE 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 TcE 110 Expression	20200	+330	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	FHEV
Hybrid 140 Extreme	26500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	4%	GPL
<b>Duster (nouveau)</b>				
1.0 Eco-G 100 Essential	19690	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	+230	0%	GPL
1.3 TcE 130 Extreme	24900	+190	1%	E
1.3 TcE 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.2 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV

### DS AUTOMOBILES

<b>DS 3</b>				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41650	0	1%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
<b>DS 4</b>				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile Nappa	48750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	10%	PHEV
E-Tense 225 Opéra	56300	0	10%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille	38500	+740	nc	D
1.5 BlueHdi 130 Performance Line	41400	+740	nc	D

<b>DS 7</b>				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	11%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	11%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France	47350	+1276	nc	D

<b>DS 9</b>				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	PHEV
<b>FERRARI</b>				
Roma	248524	+60 000	nc	E
Portofino M	212227	+60 000	nc	E
812 GTS	336289	+60 000	nc	E
812 Competizione	461443	+60 000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18 858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4 818	nc	PHEV
SP3 Daytona	1988000	+60 000	nc	E
Purosangue	364229	+60 000	nc	E

<b>FIAT</b>				
<b>Panda Classic (nouvelle)</b>				
1.0 70 BSG Hybrid City	15 900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17 900	0	nc	E
<b>500e</b>				
23,8 kWh	30 400	-4 000	6%	Elec
42 kWh	33 900	-4 000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38 900	-4 000	7%	Elec
Abarth	38 900	-4 000	4%	Elec
Abarth Pack	38 900	-4 000	4%	Elec
<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh	32 400	-4 000	3%	Elec
42 kWh	35 900	-4 000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40 900	-4 000	3%	Elec
<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh	33 800	-4 000	6%	Elec
42 kWh	37 300	-4 000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42 300	-4 000	7%	Elec
Abarth Pack	42 300	-4 000	3%	Elec
Abarth Turismo	44 300	-4 000	5%	Elec

<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
Electrique 113 (RED)	24 900	-4 000	nc	Elec
Electrique 113 La Prima	27 900	-4 000	nc	Elec
<b>600 (nouveau)</b>				
1.2 Hybrid 100	24 900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29 900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31 400	0	4%	FHEV
e (RED)	35 900	-4 000	11%	Elec
<b>FORD</b>				
<b>Puma (nouveau)</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27 490	0	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30 590	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line X Powershift	32 090	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38 290	+650	nc	E
<b>Focus</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31 450	nc	11%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34 250	nc	11%	E
ST	40 200	+28 413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34 550	nc	11%	D
<b>Focus Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31 450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34 250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34 550	nc	8%	D
<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32 650	nc	6%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35 450	nc	6%	E
ST	41 400	+28 413	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35 750	nc	6%	D

<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32 650	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35 450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35 750	nc	9%	D
<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41 490	+310	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46 090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61 090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39 490	0	10%	E8S
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44 490	0	10%	E8S

<b>Explorer (nouveau)</b>				
170 Standard Range	43 900	-4 000	2%	Elec
204 Extended Range	45 900	-4 000	2%	Elec
286 Extended Range	48 900	-4 000	2%	Elec
340 Extended Range	53 900	0	2%	Elec
<b>Capri (nouvelle)</b>				
170 Standard Range	46 400	-4 000	nc	Elec
286 Extended Range	49 400	0	nc	Elec
340 Extended Range	56 400	0	nc	Elec

<b>Bronco</b>				
Outer Banks	78 500	+60 000	0%	E

<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	59 300	+60 000	0%	E
Dark Horse	71 300	+60 000	0%	E

<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63 800	+60 000	0%	E

<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	52 990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66 990	0	2%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58 990	0	2%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73 990	0	2%	Elec
GT	81 990	0	3%	Elec
Rally	84 990	0	nc	Elec
<b>Tourneo Connect</b>				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30 800	+1 629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32 000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33 200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34 300	+310	8%	D

<b>HONDA</b>				
<b>Jazz (nouvelle)</b>				
e:HEV Advance	30 190	0	6%	FHEV
<b>Jazz Crosstar (nouvelle)</b>				
e:HEV Advance	31 510	0	nc	FHEV
<b>HR-V</b>				
e:HEV Executive	34 340	+150	18%	FHEV
<b>e:Ny1 (nouveau)</b>				
Advance <sup>(1)</sup>	47 700	0	28%	Elec
<b>Civic (nouvelle)</b>				
e:HEV Executive	37 720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39 020	0	7%	FHEV
Type R	57 220	+35 346	7%	E
Type R S	65 800	+32 935	7%	E
<b>ZR-V (nouveau)</b>				
e:HEV Sport	45 950	+370	4%	FHEV
<b>CR-V (nouveau)</b>				
e:HEV Executive	54 980	+2 765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63 150	0	2%	PHEV

<b>HYUNDAI</b>				
1.0 63 Eco Intuitive	17 850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18 750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR	19 800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19 950	nc	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20 700	nc	15%	E
<b>i20</b>				
1.2 79 Initia	19 500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20 800	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22 100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23 800	nc	6%	E

<b>Bayon (nouveau)</b>				
1.0 T-GDi 100 Initia	22 300	0	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24 100	0	5%	E
<b>Kona</b>				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	27 600	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	29 950	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	32 800	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	35 950	nc	nc	E
Hybrid 129 Intuitive	33 800	nc	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36 150	nc	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40 850	-4 000	4%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44 250	-4 000	4%	Elec
Electric 65 kWh Creative	45 250	-4 000	4%	Elec

<b>i30</b>				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27 700	+125	12%	E
<b>i30 Fastback</b>				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35 040	+818	11%	E
<b>i30 SW</b>				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28 700	+125	15%	E
<b>Ioniq 5</b>				
229 Intuitive	51 400	0	6%	Elec
229 Creative	54 200	0	12%	Elec
325 Executive HTrac	64 100	0	11%	Elec
N	78 000	0	0%	Elec

<b>Tucson (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Initia	36 900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	38 800	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Executive HTrac	46 800	+1 901	nc	FHEV
Plug-in 253 Creative	47 000	0	nc	PHEV
Plug-in 265 Executive	53 000	0	nc	PHEV
<b>Ioniq 6 (nouvelle)</b>				
229 Intuitive	52 400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65 400	0	6%	Elec
<b>Nexo</b>				
Executive	80 600	0	0%	Hyd
<b>Santa Fé (nouveau)</b>				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59 500	0	0%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62 500	0	0%	PHEV



MG (suite)	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
245 Luxury <sup>(1)</sup>	38490	0	14%	Elec
XPower <sup>(1)</sup>	40400	0	7%	Elec
<b>MG5</b>				
Autonomie Standard Comfort <sup>(1)</sup>	32990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Comfort <sup>(1)</sup>	35990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Luxury <sup>(1)</sup>	37490	0	14%	Elec
<b>ZS (nouveau)</b>				
Hybrid+ 197	22990	0	nc	FHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24990	0	nc	FHEV
<b>EHS</b>				
Comfort	35490	0	8%	FHEV
<b>Marvel R</b>				
180 Comfort <sup>(1)</sup>	44400	0	6%	Elec
288 Performance 4WD <sup>(1)</sup>	50990	0	7%	Elec
<b>Cyberster (nouveau)</b>				
510 4x4	67990	0	nc	Elec
<b>MINI</b>				
<b>Hatch 3p (nouvelle)</b>				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35880	nc	4%	E
Cooper E <sup>(1)</sup>	34000	0	1%	Elec
Cooper SE <sup>(1)</sup>	38000	0	1%	Elec
Cooper SE Classic <sup>(1)</sup>	43710	0	6%	Elec
<b>Hatch 5p (nouvelle)</b>				
Cooper C Essential	30500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32880	nc	4%	E
Cooper S Classic Pack XS	36880	nc	4%	E
Cooper S Favourite Pack S	40210	nc	nc	E
<b>Cabrio (nouveau)</b>				
Cooper C Classic	33450	nc	nc	E
Cooper S Classic	36800	nc	nc	E
Cooper S Favourite	40720	nc	nc	E
<b>Aceman (nouveau)</b>				
E Essential <sup>(1)</sup>	38000	0	0%	Elec
E Classic <sup>(1)</sup>	40180	0	0%	Elec
SE Classic <sup>(1)</sup>	44810	0	0%	Elec
SE Favourite <sup>(1)</sup>	46020	0	0%	Elec
SE JCW <sup>(1)</sup>	47850	0	0%	Elec
<b>Countryman (nouveau)</b>				
Cooper	40000	+898	nc	E
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E
<b>MITSUBISHI</b>				
<b>Space Star</b>				
1.2 Mivec 71 Inform	16400	0	7%	E
<b>Colt (nouvelle)</b>				
1.0 MPI 67 Invite	18890	+50	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+50	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
<b>ASX (nouveau)</b>				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	nc	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	nc	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35990	nc	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	nc	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	nc	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	nc	nc	GPL
<b>Eclipse Cross</b>				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	0	14%	FHEV
<b>NISSAN</b>				
<b>Juke (nouveau)</b>				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+400	4%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	25%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	25%	FHEV
<b>Qashqai (nouveau)</b>				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1172	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	38900	+1386	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1276	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42900	+1276	5%	E
e-Power 190 Tekna	44700	0	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45100	0	5%	FHEV
<b>Ariya</b>				
63 kWh 218 Engage	39300	0	5%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	6%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	6%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	5%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	5%	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61800	0	3%	Elec
<b>X-Trail</b>				
e-Power 204 Acenta	43800	+2140	8%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4521	8%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4631	13%	FHEV
<b>Townstar Combi</b>				
1.3 Tc 130 Acenta	28890	+2544	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39000	-4000	4%	Elec
<b>OPEL</b>				
<b>Corsa</b>				
1.2 75 Edition	19400	+100	nc	E
1.2 75 GS	21300	+100	7%	E
1.2 Turbo 100 GS	22600	+50	7%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	28200	+240	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	nc	FHEV
Electrique 136	32000	-4000	8%	Elec
Electrique 156 GS	35000	-4000	8%	Elec
<b>Frontera (nouveau)</b>				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	28000	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	nc	nc	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-4000	nc	Elec
Electric 113 GS	31500	-4000	nc	Elec
<b>Mokka</b>				
1.2 Turbo 100	25900	+190	12%	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+360	12%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	29000	+170	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31500	+170	10%	E
Electric 136	42000	-4000	10%	Elec
Electric 156 GS	44000	-4000	10%	Elec
<b>Astra</b>				
1.2 Turbo 110	28550	+170	10%	E
1.2 Turbo 130 GS	32800	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	38100	0	5%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	FHEV
GS	48150	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33550	+230	10%	D
Electric 156	40990	-4000	5%	Elec
<b>Astra Sports Tourer</b>				
1.2 Turbo 110	29700	+170	7%	E
1.2 Turbo 130 GS	33950	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37250	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+230	6%	D
Electric 156	42140	-4000	9%	Elec
<b>Grandland (nouveau)</b>				
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	37000	+170	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	40400	+170	nc	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	0	nc	FHEV
Electrique 73 kWh 213 Edition	42480	-4000	nc	Elec
Electrique 73 kWh 213 GS	44990	-4000	nc	Elec
Electrique 82 kWh 213 GS	45990	-4000	nc	Elec
<b>Combo Life (nouveau)</b>				
Electric Elegance	36850	-4000	nc	Elec
<b>PEUGEOT</b>				
<b>208</b>				
1.2 Turbo 100 Style	20850	0	nc	E
1.2 Turbo 100 Allure	22750	0	7%	E
1.2 Hybrid 100 Style	23550	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	1%	FHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybrid 136 Allure	26250	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	1%	FHEV
électrique 136 ch Style	34100	-4000	0%	Elec
électrique 136 Allure	38100	-4000	0%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-4000	0%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	0%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	28700	+260	nc	E
1.2 Turbo 100 Allure	28500	+260	14%	E
1.2 Hybrid 136 Style	30900	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	6%	FHEV
Electrique 136 Style	39250	-4000	6%	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Style	40250	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	6%	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	31960	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	10%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	14%	FHEV
PHEV 180 GT	45820	0	14%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	34420	+260	nc	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	36270	+260	23%	D
Electrique 156 Style	42500	-4000	5%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-4000	5%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-4000	5%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 136 Style	32950	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	6%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5%	FHEV
PHEV 180 GT	46820	0	5%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	35420	+280	nc	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	37270	+280	7%	D
Electrique 156 Style	42500	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-4000	6%	Elec
3008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	38400	+170	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	42990	+170	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42800	0	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47490	0	6%	FHEV
Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec
Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	16%	FHEV
Electrique 210 Allure	43900	-4000	nc	Elec
Electrique 210 GT	45900	-4000	nc	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70850	0	7%	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	FHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	40490	+1120	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	44990	+1120	0%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	44990	0	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49490	0	nc	FHEV
électrique 210 Allure	48990	-4000	0%	Elec
électrique 210 GT	51490	0	0%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67888	+60000	0%	E
S	81067	+60000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60000	0%	E
Spyder RS	109052	+60000	0%	E
718 Cayman				
2.0	85847	+60000	0%	E
S	79917	+60000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60000	0%	E
GT4 RS	109052	+60000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	nc	Elec
4S	124296	0	nc	Elec
Turbo	179580	0	nc	Elec
Turbo S	218207	0	nc	Elec
Turbo GT	248538	0	nc	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	nc	Elec
4S	125300	0	nc	Elec
Turbo	180550	0	nc	Elec
Turbo S	218187	0	nc	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130088	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216892	0	0%	Elec
Panamera (nouvelle)				
2.9	109728	+60000	0%	E
GTS	167787	nc	nc	E
4 E-Hybrid	125300	0	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140540	0	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	0	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232387	0	nc	FHEV
Macan				
2.0	72088	+60000	0%	E
T	77276	+60000	0%	E
S	81873	+60000	0%	E
GTS	98628	+60000	0%	E
Macan électrique (nouveau)				
Propulsion	82988	0	nc	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4 S	93091	0	nc	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+60000	0%	E
S	122400	+60000	0%	E
GTS	144700	nc	nc	E
E-Hybrid	118800	0	1%	FHEV
S E-Hybrid	126700	0	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	188400	0	1%	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0%	E
S	127400	+60000	0%	E
GTS	148100	nc	0%	E
E-Hybrid	118600	0	1%	FHEV
S E-Hybrid	130700	0	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	192000	0	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCE 65 Evolution	18700	+100	3%	E
1.0 Tce 90 Evolution	20000	0	3%	E
1.0 Tce 90 Techno	21500	+50	10%	E
1.0 Tce 90 Esprit Alpine	23500	+75	6%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	2%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	26400	0	2%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27700	0	2%	FHEV
1.0 Tce 100 GPL Evolution	20400	0	3%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22800	0	3%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
150 Autonomie Comfort Techno	33490	-4000	0%	Elec
150 Autonomie Comfort Iconic Cinq	35490	-4000	0%	Elec





# LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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



## Boiteatelier.eu

*Leader Européen en Échange Standard et Réparation*

*2 ans de garantie!*



**Boîtes de vitesses manuelles**  
**Boîtes de vitesses automatiques**  
**Boîtes de transfert**  
**Ponts avant et arrière**  
**Turbo**



Plus de sécurité.  
Créateur de Valeur.  
**ISO 9001**

**tél: 07 69 78 81 29**  
**[contact@boiteatelier.eu](mailto:contact@boiteatelier.eu)**



# AUTOJM.FR

## CENTRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE



# + 1000<sup>\*\*</sup>

## VÉHICULES NEUFS<sup>\*\*\*</sup> ET D'OCCASION DISPONIBLES

JUSQU'À  
**37%\***  
DE REMISE



# VÉHICULES D'OCCASION À PARTIR DE 8 990 €<sup>\*\*\*\*</sup>



☎ **03 81 36 30 30**  
Retrouvez tous nos modèles sur  
**www.autojm.fr**



**Bon pour un cadeau  
pour toute commande**

Avec le code "AUTO2024"\*\*\*\*\*

Réservé aux 100 premières personnes

\*Remise maximum constatée au 22/10/2024. \*\*Nombre de véhicules en stock, en arrivage et sur commande constaté au 22/10/2024. \*\*\*Véhicules neufs sous mandat. \*\*\*\*Prix minimum constaté au 22/10/2024. \*\*\*\*\*Sur remise du code "AUTO2024" à AutoJM au moment de la commande, votre centre automobile multimarque vous fera bénéficier d'un cadeau surprise pour l'achat d'un véhicule neuf. Bon valable pour toute nouvelle commande. Offre non cumulable.

RCS Belfort 420 464 950

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





★★★★★  
**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**



# Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid.

Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100 % électrique.\*



Les belles histoires  
commencent ensemble.



**A** 12 g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

\* Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100 % électrique combiné WLTP pour un Tiguan Life Plus eHybrid 204 ch. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'information auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,6. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 9-12. Valeurs au 25/07/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Volkswagen Group France – SAS au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts  
RCS Soissons 832 277 370.

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