



Exclusif

**Peugeot
2008**N° 1888 - Vendredi
8 novembre 2024**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**

P. 42

Essai panoramique

Ford Puma restylé
Toujours une référence ?

P. 30

Essai

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

P. 40

Dossier essais P. 24

**Les petits
moteurs
sont-ils suffisants ?**10 stars
du marché
à l'épreuve

Guide occasion

**Faut-il encore acheter
une Citroën ?**

P. 46

+ **BMW X3 diesel**Les bons choix
à moins de 20 000 €

P. 50

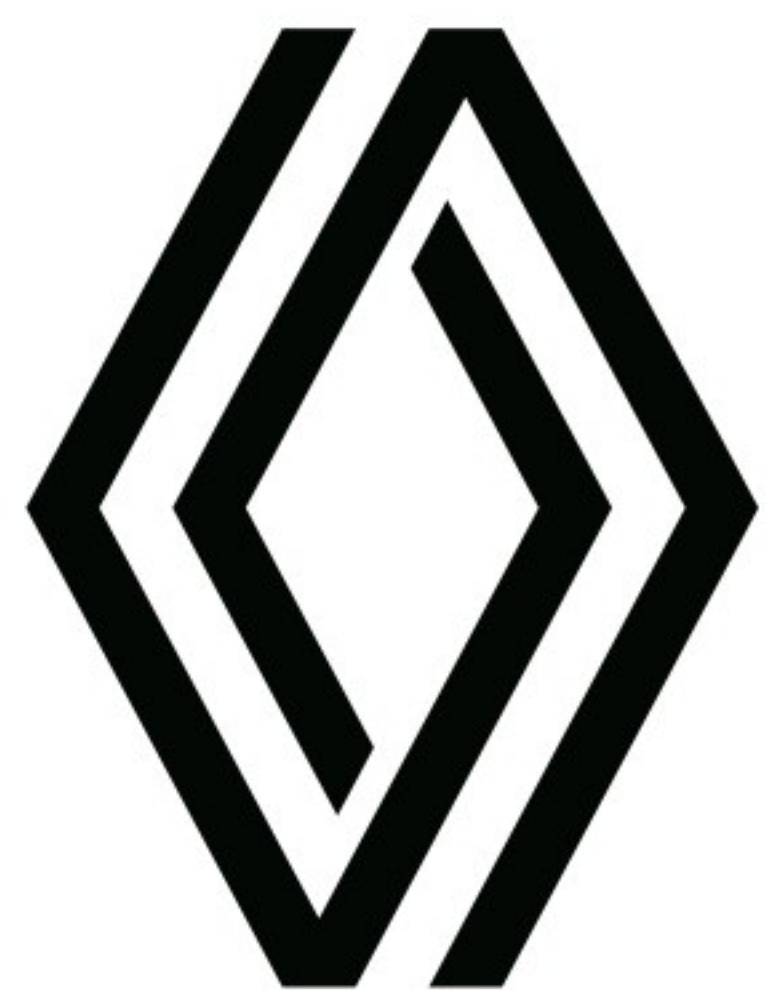
Pratique

**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: 5,80 DTU



RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte⁽¹⁾

4 000€ de bonus écologique avant changement des conditions⁽²⁾

assemblée en France

jusqu'à 410 km d'autonomie⁽³⁾

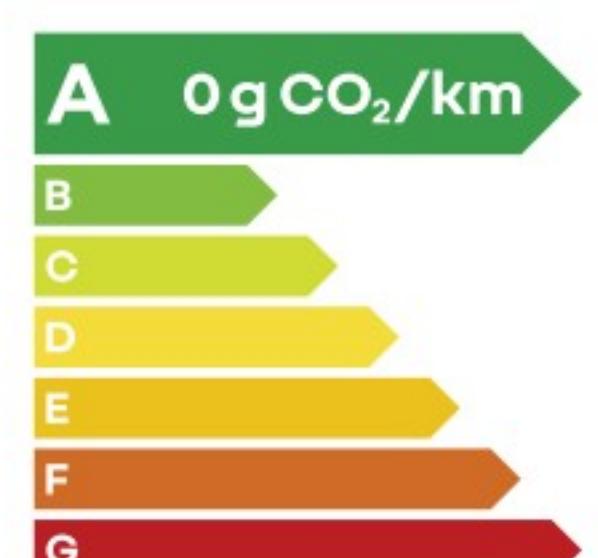
chargeur bidirectionnel

openR link avec Google intégré⁽⁴⁾

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^{er} 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. (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 co₂(g/km)*: 0. *selon norme wltp.

renault.fr

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

SiliGom

DU 1^{ER} 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**

*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. **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. ***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.

Sommaire

Numéro 1888 – Semaine du 8 au 14 novembre 2024

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



Page 16



Page 30



Page 44



Page 50

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 coachs 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

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⁽¹⁾. 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

Trait d'humeur

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



Service abonnement

KIOSQUE mag Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.

Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.

Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).

Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 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^e de couverture sur la diffusion abonnés.

L'événement de la semaine

Par Thierry Réaubourg



95 000 VISITEURS
ATTENDUS CE WEEK-END
POUR LA 45^e 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 !

Exceptionnel 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 m² à visiter ! Soit 8 000 m² de plus que l'an dernier – preuve de l'immense succès de ce Salon – mais aussi 13 000 m²

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^e 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.

EPOQU'AUTO

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*.

R. MOUILLAUD / LE PROGRÈS / MAXPPP

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.

6

N° 1888 – 08.11.2024

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 cm³) : les amusantes AutoZam AZ1 (1994), Tommy Kaira (1997), Honda Beat (1994), Daihatsu Copen (2010) et Nissan Figaro (1991).



EPOQU'AUTO

EPOQU'AUTO, tuchon lyonnais !

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 Epoqu'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 M² 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 m² 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.



L'AVENUTURE CITROËN

Rétromobile 2025 : prenez date !



SHUTTERSTOCK

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^e 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 !

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



Ecrivez-nous: Auto Plus, votre actu, 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux ou par mail à: courrier.autoplus@reworldmedia.com (en précisant votre ville).

DES PLAQUES D'IMMATRICULATION PERSONNALISÉES PAYANTES ?



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 1000 €. Et, en 2023, seuls 13 000 automobilistes d'outre-Quiévrain 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.



F. GROUT

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.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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

96%

4%

0%

– Moins sûres que les thermiques ?

– Aussi sûres ?

– 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



N. SOLER

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 unmondeafairetourner.fr

LES MÉTIERS
DES SERVICES
AUTO / MOTO
CAMION / VÉLO



Par Saïda Djerrada et Pierre Audemar



CAMÉRA CACHÉE

Citroën 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.

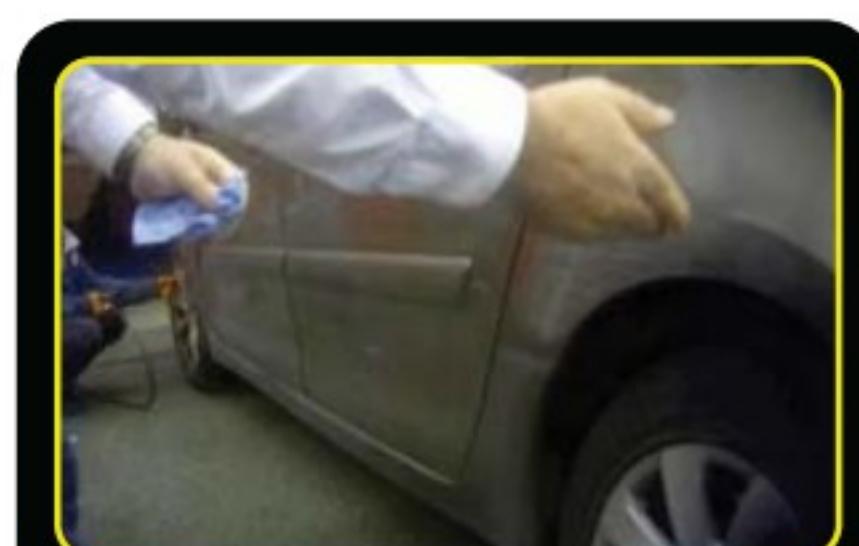


"Selon votre usage, les freins peuvent encore tenir 3000 km sans problème, mais il faudra les remplacer avant le prochain contrôle technique." Il poursuit avec les gommes. "A l'avant, elles sont quasiment neuves. Mais les pneus arrière, à moitié de vie, sont un peu craquelés..."

PHOTOS: DR



Pour autant, il ne nous conseille pas de les changer tout de suite. "Vos gommes 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 sochalienne 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 1250 € à 1420 €) cumulables avec une aide à la reprise (de 1300 € à 2400 €), soit un gain total pouvant atteindre - 11 %.



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

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 1970 € d'options. Cette série étant facturée 45 € de moins que la R-Line, le gain total est donc de 2015 €, soit - 7 %. De plus, VW octroie un rabais de 1000 €, 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 %.



Mieux vaut négocier une R-Line "tout court"

La photo de la semaine



Cheminier 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^e 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



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.



PEUGEOT

NOUVEAU E-3008

100 % ÉLECTRIQUE



8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE



Le SUV français nouvelle génération
Nouveau Peugeot i-Cockpit® panoramique⁽¹⁾
527⁽²⁾ et 700⁽³⁾ 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 additionnelle 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 CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



A. SAINIER

RADARS AUTOMATIQUES

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...

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 100000 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 €).

GAZOLE **1,629 €**
- 0,3 ct en une semaine
- 23,7 cts en un an

SP95-E10 **1,727 €**
- 0,9 ct en une semaine
- 11,8 cts en un an

SP95 **1,761 €**
- 0,1 ct en une semaine
- 9,7 cts en un an

SP98 **1,833 €**
- 0,8 ct en une semaine
- 8,9 cts en un an

E85 **0,811 €**
- 0,4 ct en une semaine
- 21,3 cts en un an

GPL **0,995 €**
- 1,3 ct en une semaine
+ 0,4 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: ↘ EN BAISSE

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.



FEATURECHINA / MAXPPP

Saïda Djerrada



Vitesse abaissée ici... Les préfets du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont donné leur feu vert pour une expérimentation d'un an d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur deux tronçons: l'A86 entre Saint-Denis et La Courneuve et l'A4 entre Charenton et Saint-Maurice. Courant novembre, la limite passera de 90 km/h à 70 km/h. **... et remontée par là.** A l'inverse, le conseil

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 %
TOTAL	2 617 383	-8 %

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^e) 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 ?

43 491



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 % rouent 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".

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^{er} janvier 2025, Nîmes prévoit d'instaurer une zone à faibles émissions, interdisant les véhicules (d'avant 1997) sans vignette Crit'Air.

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 CO₂, 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 comptaient 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

CONTROLES Vous les avez débusqués

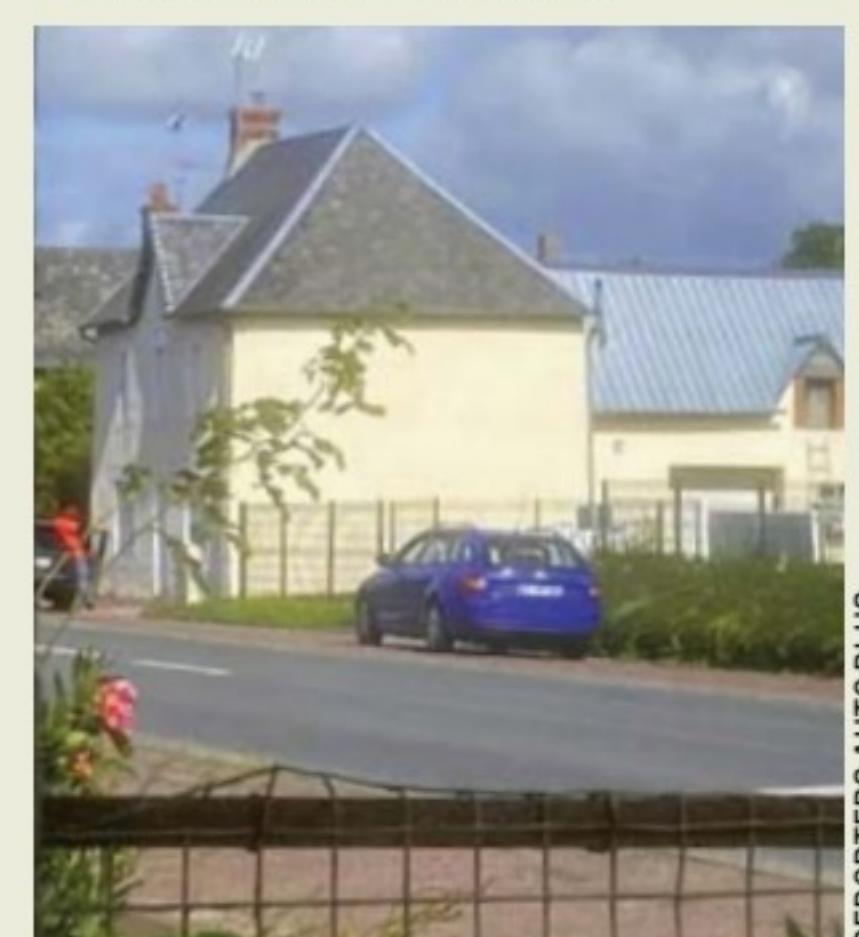
Hibou embarqué - Manche (50)

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



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.



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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HA - 123 - AB 55



Par Agnès Lasbarrères

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...

Partage son futur 2008

ILLUSTRATION

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.

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.

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 commodes classiques et sera associée à la technologie "steer-by-wire" (une direction



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-

L'actuel 2008



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.

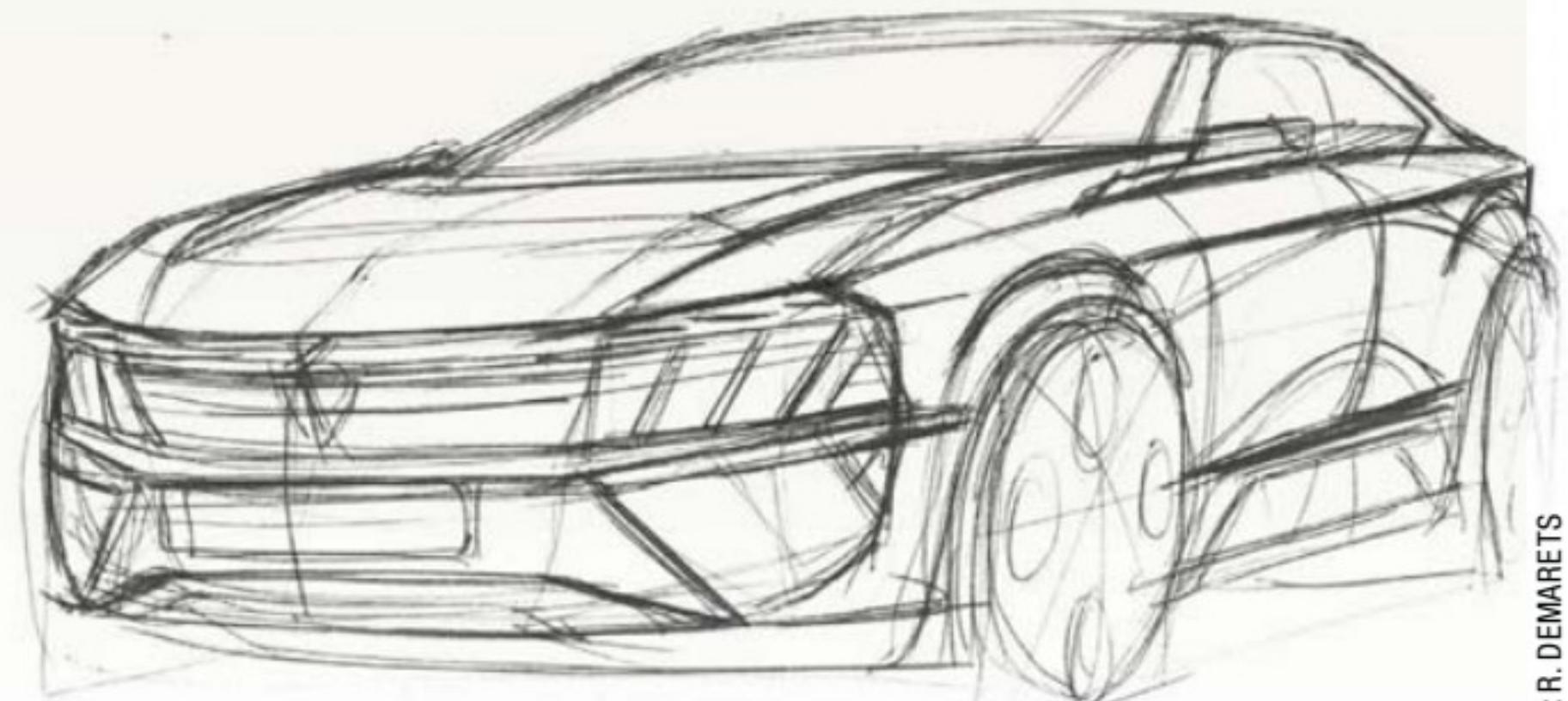
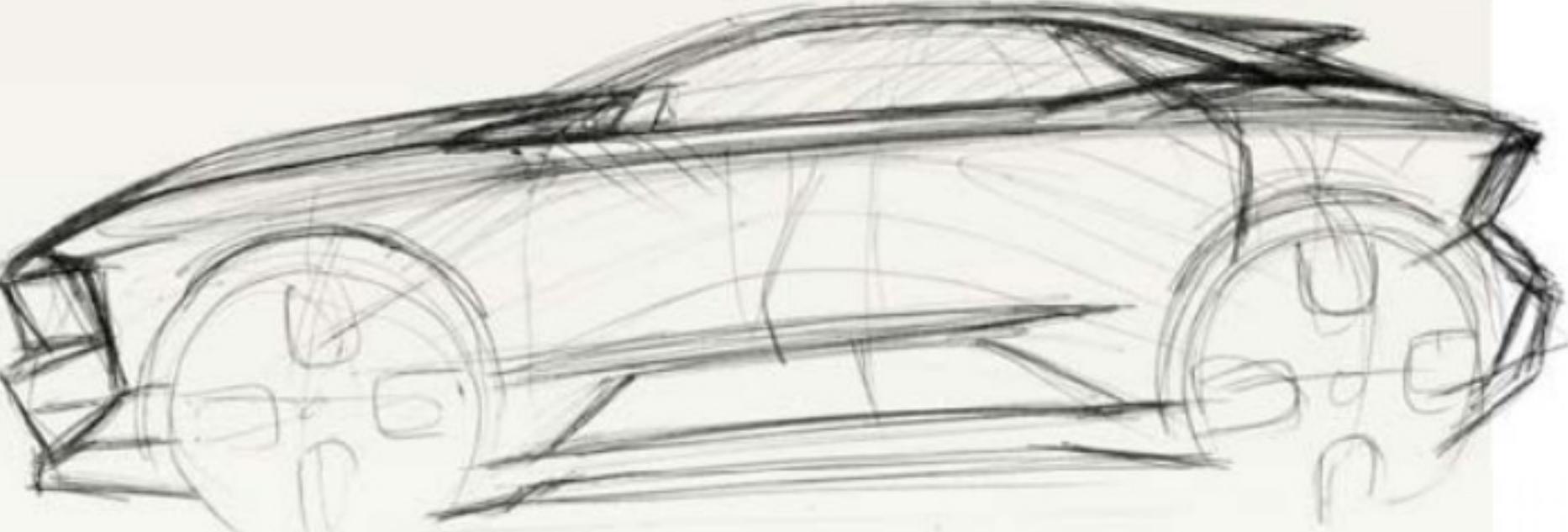
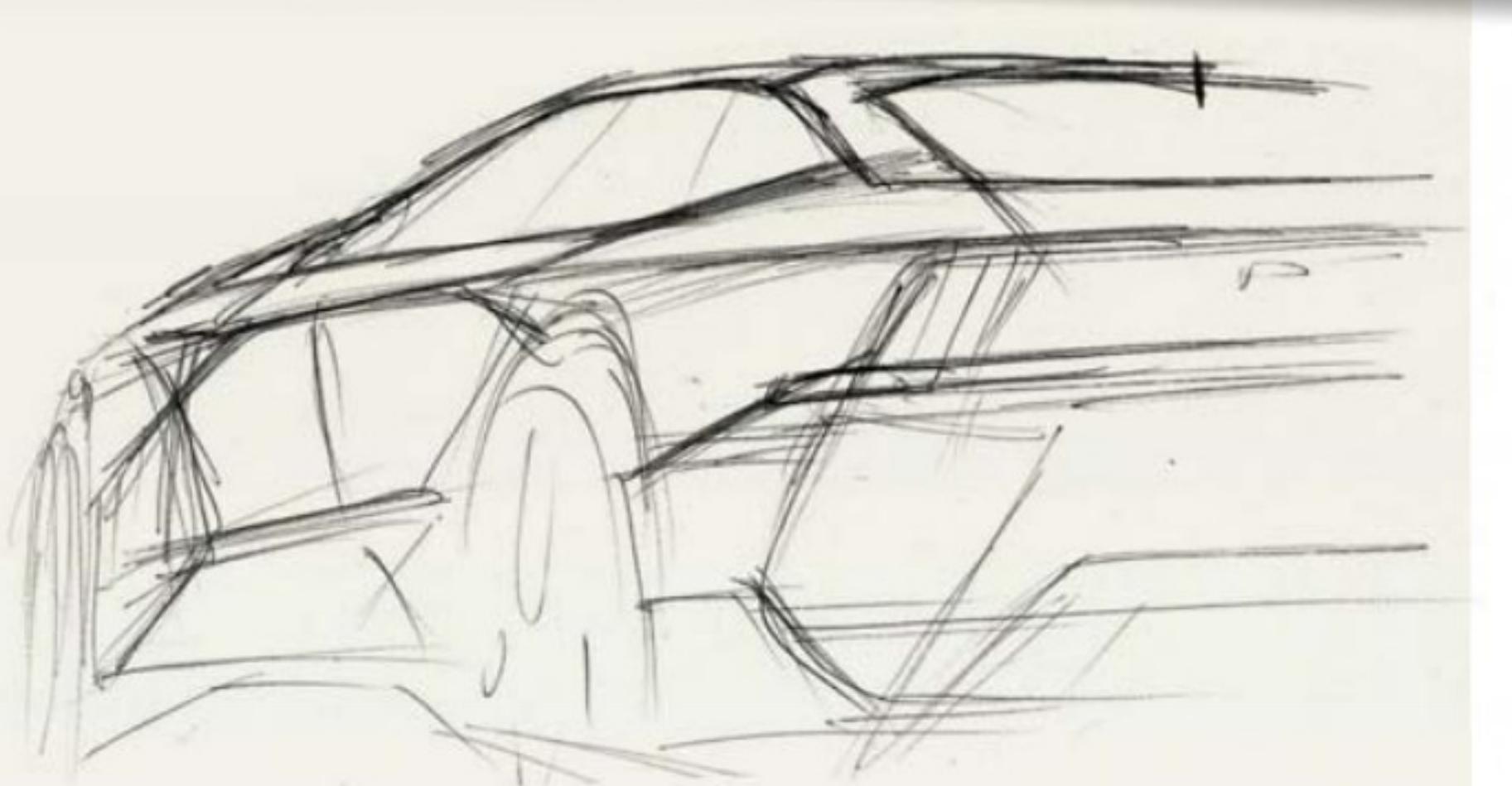
part, pour accueillir des motorisations 100% électriques. Et c'est avec ce seul type d'énergie que le 2008 était initialement prévu, la génération actuelle devant même continuer sa carrière en parallèle (hors version électrique, bien sûr). Or, étant donné le contexte économique et les incertitudes quant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

Les voitures de la semaine

Par Charles Thouluc



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.

BMW 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 dm³), en hausse de 50 dm³ 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.



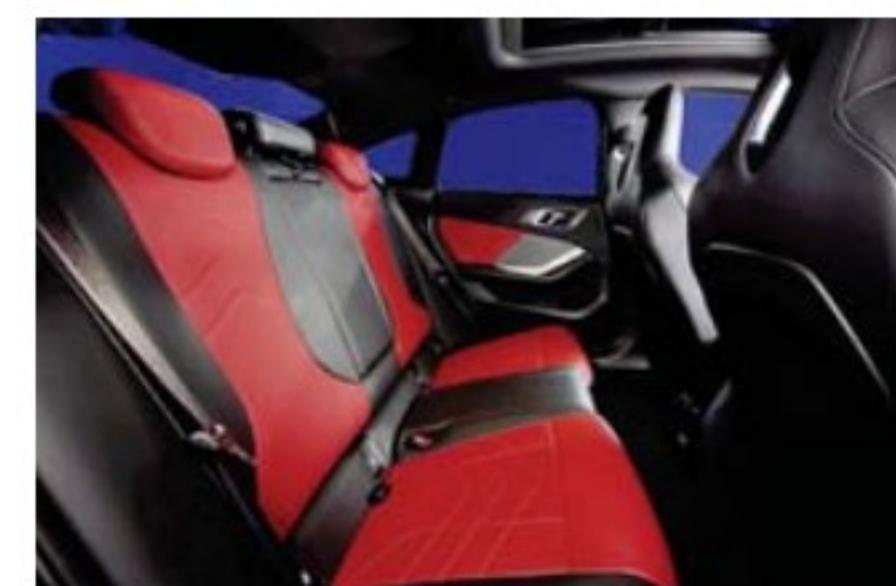
JEPP

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 dm³ (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 dm³, ce qui n'est pas du luxe... ■

SKODA

Autant d'espace,
ça rapproche.



Nouveau Škoda Kodiaq

Plus de place pour l'aventure.

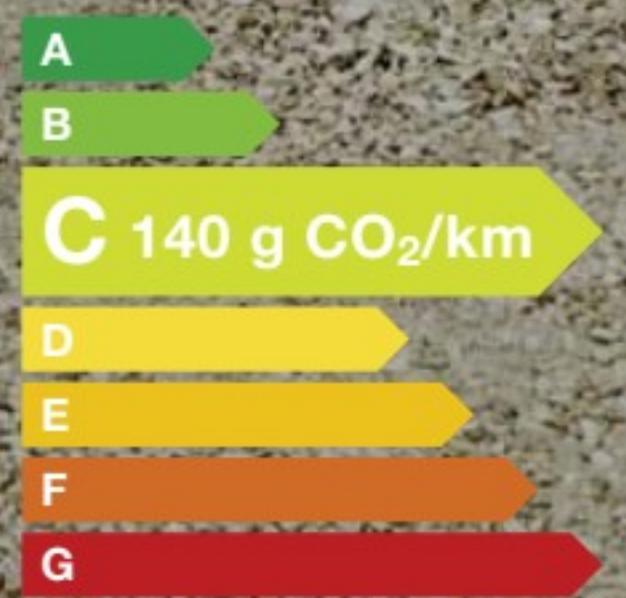
7 places ou 910 litres de volume de coffre :
à vous de choisir.



Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Tous les modèles testés cette semaine



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 Réaubourg



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.

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 chiffre à retenir **68 cm**

longueur d'assise AR



C. RAOUl-RÉA

TOP 20

La nouvelle Renault 5 E-Tech face aux autres citadines

Longueur aux jambes à l'AR (en cm)

1 ^{re}	Honda Jazz	76
2 ^e	MG3	72
2 ^{eex ae}	Seat Ibiza	72
4 ^e	Mazda 2 Hybrid	71
4 ^{eex ae}	Toyota Yaris	71
6 ^e	Citroën C3	70
6 ^{eex ae}	Dacia Sandero	70
6 ^{eex ae}	Hyundai i20	70
6 ^{eex ae}	Mazda 2	70
6 ^{eex ae}	Skoda Fabia	70
6 ^{eex ae}	Suzuki Swift	70
6 ^{eex ae}	Volkswagen Polo	70
13 ^e	Mini Cooper	69
14 ^e	Hyundai i10	68
14 ^{eex ae}	Kia Rio	68
14 ^{eex ae}	Mitsubishi Space Star	68
14 ^{eex ae}	Renault 5 E-Tech	68
18 ^e	Mitsubishi Colt	67
18 ^{eex ae}	Renault Clio	67
20 ^e	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 !

Dossier



Par David Bouillaux et Clément Raoul-Réa





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.

Entre 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

BMW X1	P. 26
Dacia Sandero	P. 26
Dacia Captur	P. 26
Fiat 500e	P. 27
Peugeot 208	P. 27
Renault Clio	P. 28
Renault Captur	P. 28
Peugeot 408	P. 28
Toyota Yaris Cross	P. 29
Volkswagen T-Cross	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 €*	45 700 € / 44 200 €*
Moteur turbo-essence		3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée		1 499 cm ³	1 499 cm ³
Couple maxi		230 Nm à 1 500 tr/mn	280 Nm à 2 900 tr/mn
CO ₂ /Malus		144 g/km/+ 1 386 €	130 g/km/+ 310 €
Transmission boîte		Auto., 7 vitesses	Auto., 7 vitesses
Accélération 1000 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	Bon
Performances	Correctes
Consommation	Modérée
LE VERDICT	Suffisant, mais à peine moins cher

Dacia Sandero - 1.0 SCe - 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 dépassages. 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 SCe Essential 65 ch	1.0 Eco-G Essential 100 ch
		12 240 € / 12 000 €*	14 250 € / 13 800 €*
Moteur essence		3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo ⁽¹⁾
Cylindrée		999 cm ³	999 cm ³
Couple maxi		95 Nm à 3 600 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Bonus ou malus		120 g/km/+ 100 €	105 g/km/0 €
Transmission boîte		Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1000 m D. A.		37s8	33s5 ⁽²⁾
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e		15s3/26s4	10s7/17s2 ⁽²⁾
Consommation moyenne		6 l/100 km	6 ⁽³⁾ /7,9 l/100 km ⁽²⁾
Route/Autoroute/Ville		5,5/6,5/6,1 l/100 km	7,7/8,1/8 l/100 km ⁽²⁾

QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	1 800 €*
Agrément de conduite	Correct
Performances	Décevantes
Consommation	Modérée
LE VERDICT	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 20000 € (19900 €*), le Duster hérite ici de la fameuse motorisation à bicarburation 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 1000 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 23600 €. Soit 3700 €* de plus que le 1.0 Eco-G 100 Essential et 2000 € à finition équivalente.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	1.0 Eco-G Essential 100 ch	1.2 TCe Expression 130 ch
		19690 € / 19900 €*	23400 € / 23600 €*
Moteur turbo-essence		3 cylindres en ligne, 12S ⁽¹⁾	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée		999 cm ³	1199 cm ³
Couple maxi		170 Nm à 2000 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ /Malus		126 g/km/+ 230 €	124 g/km/+ 190 €
Transmission boîte		Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A.		35s ⁽²⁾	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e		9s8/12s2/17s8 ⁽²⁾	7s4/10s5/15s4
Consommation moyenne		6,8 ⁽³⁾ /9,6 l/100 km ⁽²⁾	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		9,1/10/9,7 l/100 km ⁽²⁾	6,2/6,3/6,8 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	3700 €*
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Coût à l'usage	Modéré

LE VERDICT

Suffisant

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 débourser 24000 €* 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 3200 €* 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	LABO Auto Plus LABO	23,8 kWh 95 ch	42 kWh 118 ch
Moteur électrique		30400 € / 24000 €*	33900 € / 27200 €*
Batterie lithium-ion (capacité utile)		Synchrone à aimants perm.	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi		21,3 kWh	37,3 kWh
CO ₂ /Bonus		220 Nm	220 Nm
Transmission boîte		Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1000 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	3200 €*
Agrément de conduite	Bon
Performances	Bonnes
Autonomie	Trop limitée
LE VERDICT	Trop juste en autonomie

Peugeot 208 - 1.2 BVM6 - 100 ch

ÉSENCE



N. SOLER

Si 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	LABO Auto Plus LABO	1.2 BVM6 Style 100 ch	1.2 Hybrid e-DCS6 Style 100 ch
Moteur turbo-essence		20850 € / 20400 €*	23550 € / 23300 €*
Cylindrée		3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + électr.
Couple maxi		1199 cm ³	1199 cm ³
CO ₂ /Bonus ou malus		205 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm à 1750 tr/mn
Transmission boîte		Manuelle, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A.		32s4	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		8s3/10s2/14s4	9s6 en Drive
Autonomie 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	2900 €*
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 économique 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 discréetion ! 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 €*	20 400 € / 19 900 €*	19 000 € / 18 500 €*	20 400 € / 19 900 €*
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo ⁽¹⁾	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo ⁽¹⁾
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Couple maxi	95 Nm à 3 600 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn	95 Nm à 3 600 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km/+ 100 €	122 g/km/+ 150 €	120 g/km/+ 100 €	122 g/km/+ 150 €
Transmission boîte	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	38s	33s8 ⁽²⁾	38s	33s8 ⁽²⁾
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	14s9/26s2/-	8s6/12s2/17s9 ⁽²⁾	14s9/26s2/-	8s6/12s2/17s9 ⁽²⁾
Consommation moyenne	6 l/100 km	6 ⁽³⁾ / 8,3 l/100 km ⁽²⁾	6 l/100 km	6 ⁽³⁾ / 8,3 l/100 km ⁽²⁾
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,3/6,1 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km ⁽²⁾	5,5/6,3/6,1 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km ⁽²⁾

QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	1 400 €*
Agrément de conduite	Correct
Performances	Décevantes
Coût à l'usage	Modéré
LE VERDICT	Suffisant pour les petits rouleurs

Renault Captur - 1.0 TCe - 90 ch

ESSENCE/HYBRIDE



A. CORTESSI

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 €*	29 400 € / 27 600 €*	25 700 € / 21 200 €*	29 400 € / 27 600 €*
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + 2 électr.	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + 2 électr.
Cylindrée	999 cm ³	1 598 cm ³	999 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	160 Nm à 2 750 tr/mn	148 Nm, 205 + 50 Nm électr.	160 Nm à 2 750 tr/mn	148 Nm, 205 + 50 Nm électr.
CO ₂ /Bonus ou malus	133 g/km/+ 400 €	105 g/km/0 €	133 g/km/+ 400 €	105 g/km/0 €
Transmission boîte	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	36s	32s4	36s	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11s4/15s/22s6	7s4 en Drive	11s4/15s/22s6	7s4 en Drive
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	5,5 l/100 km	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	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 €*
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Consommation	Correcte
LE VERDICT	Suffisant

ESSENCE/HYBRIDE

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
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S+ électr.	3 cyl. en ligne, 12S+ électr.
Cylindrée	1 490 cm ³	1 490 cm ³
Couple maxi	141 Nm (combinés)	185 Nm (combinés)
CO ₂ /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 €*
Agrément de conduite	Décevant
Performances	Correctes
Consommation	Faible
LE VERDICT	Suffisant

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	1.2 Hybrid e-DCS6 Allure 136 ch	Plug-in Hybrid e-EAT8 GT 225 ch
		37 000 € / 33 300 €*	51 250 € / 43 000 €*
Moteur turbo-essence		3 cylindres en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S + électr.
Cylindrée		1 199 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi		230 Nm à 1 750 tr/mn	360 Nm (combiné)
CO ₂ /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 ⁽¹⁾
Route/Autoroute/Ville		6,2/6,3/6,4 l/100 km	7,2/7,6/8,6 l/100 km ⁽¹⁾

QUE VAUT LE "PETIT" ?

Economie à l'achat	9 700 €*
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
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³
Couple maxi	175 Nm à 1 600 tr/mn	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /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 Drive	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 €*
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Consommation	Modérée
LE VERDICT	Suffisant



Par Antoine Arnoux

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 dépoussiète 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.

Le 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'accorde 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 1600 € selon les versions), mais le Puma reste bien placé. On peut obtenir 10 % de remise sur commande, et 4500 € 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 30000 km.

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

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 ⁽¹⁾	70 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Oui (48 V)
Cylindrée	999 cm ³
Puissance maxi	125 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /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 des niveaux
Autonomie	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruit aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Confort des suspensions	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO ₂	
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le 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

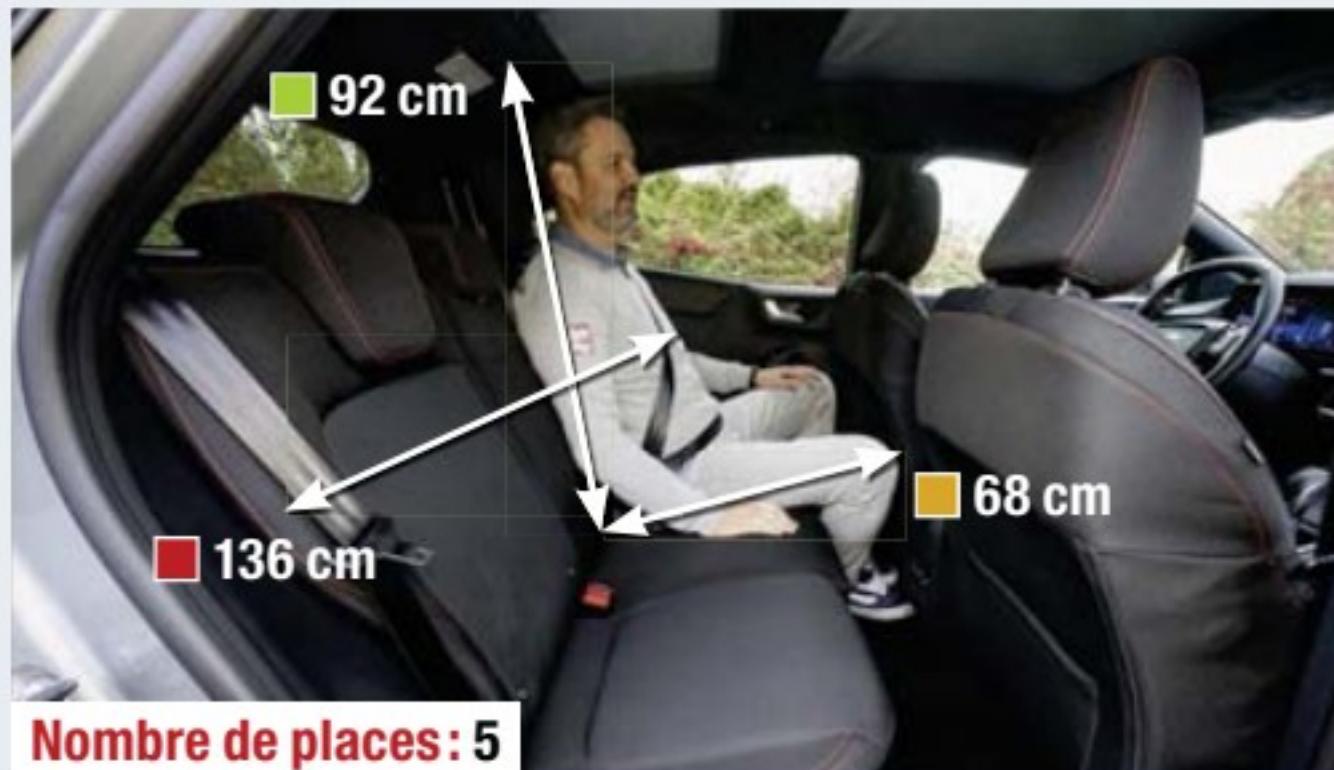
Consommation

Prix



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.



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.

Agrement: • 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 €).

Agrement: • 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...

PHOTOS: N. SOLER

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 dm³)

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 survitesse, entre autres), le contenu technologique 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 €⁽¹⁾

Allumage auto. des phares

Série

Passage codes/feux de route

Série

Assistance au créneau

Indisponible

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

■

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

BIEN VU

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

RATÉ

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
Discretion 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 ⁽²⁾
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...).

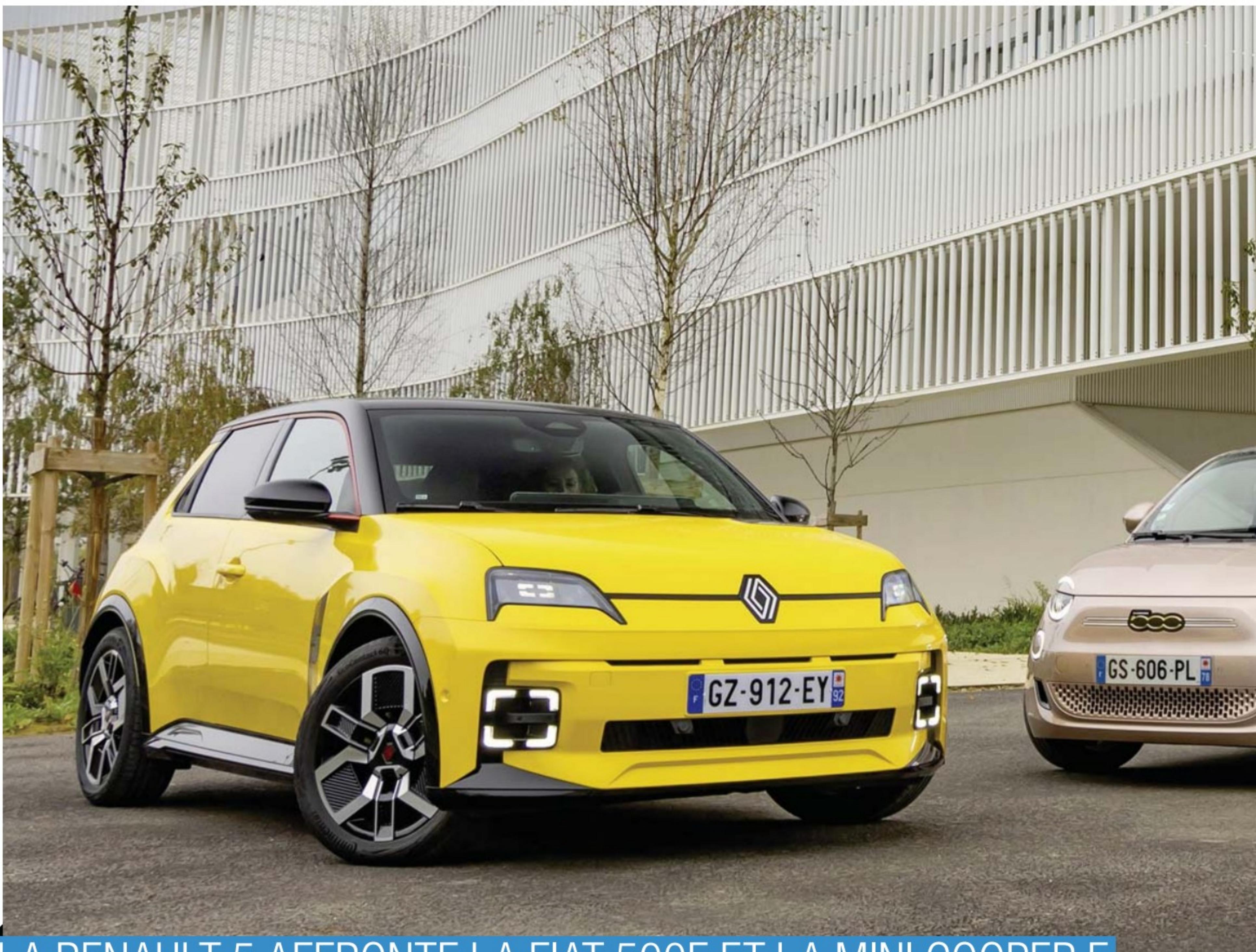
Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible
Tiroir sous sièges	Indisponible

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
20000 km.

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 4 000 €
de bonus.

L'entretien:
la visite de suivi
est prévue tous
les ans, ou tous
les 15 000 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!

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 € / 35100 €*



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.

Electrique 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 ➤

Match



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, déconcerne.

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 étroquée. 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 joviale, 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

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 minicitadiennes – 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

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

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 tracas urbains. 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 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 ⁽¹⁾ (100 kW maxi)	35 mn ⁽²⁾ (85 kW maxi)	28 mn ⁽³⁾ (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 ₂ /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.

Agrement : • 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 € ⁽¹⁾
Toit vitré panoramique	Indisponible	550 €	3 960 € ⁽¹⁾

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	
Agrement/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	
	1 ^{re} 156/200	3 ^e 112/200	2 ^e 131/200	

Le verdict

Auto Plus



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!

Essai



Par Clément Raoul-Réa

HYBRIDE RECHARGEABLE

Volkswagen Tiguan

1.5 eHybrid R-Line - 272 ch

59 850 € / 58 700 €*



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 ₂ /Malus	10 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
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/performances	■
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.

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. Appréciable, 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 dm³ de volume disponible. Mais la soute demeure de bonne taille.

Volume : 495 dm³

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.



VOUS OFFRE 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.

TOUS NOS PARTENAIRES
SUR CLUB.AUTOPLUS.FR**



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

Je souscris au Club Auto Plus

Je choisis l'offre Classique : adhésion pour un an + 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)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail. :

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

#M047 #D1557115

Dater et
signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. **À remplir obligatoirement. Offre 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@erworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL www.cnil.fr*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





Par Guillaume Jean

Le nouveau Renault Symbioz

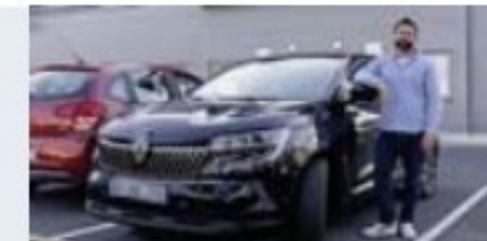
HYBRIDE ESSENCE

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.



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 équivaut 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!

**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

**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 convaincu par l'argument du budget essence, très nettement à son avantage!





PHOTOS: A. PAUMARD



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.



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.



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



Dommage 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.



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



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. Dommage... 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



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.

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 décrasser 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'eau moins de 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

épingle 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... ■

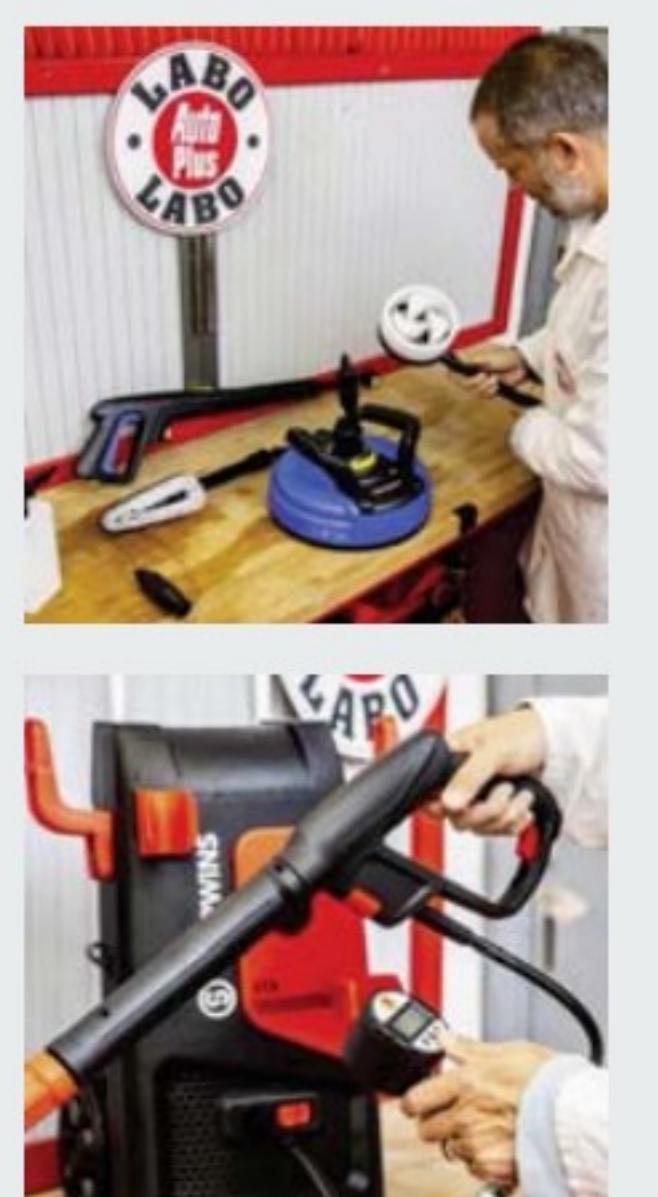
NOTRE MÉTHODE DE TEST

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.



Parkside PHD 170 D2

1^{er}

Michelin MPX19EHP

2^e

Titan 140 bars

3^e

Mac Allister MPWP1800-3

4^e

Sterwins ST3

5^e

Inventiv V140

6^e

Nilfisk Alto Core 140-6

7^e

Kärcher K5

Réf.





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 ^{er} Parkside PHD 170 D2	129 €	Lidl	170	106,2	500	474	13,9	●●●●●
2 ^e Michelin MPX19EHP	169,90 €	Mr Bricolage	140	93,6	460	582	16,1	●●●●●
3 ^e Titan 140 bars	119 €	Brico Dépôt	140	90,3	440	528	13,1	●●●●●
4 ^e Mac Allister MPWP1800-3	135 €	Castorama	140	98,6	440	570	12,2	●●●●●
5 ^e Sterwins ST3	149 €	Leroy Merlin	150	100	450	372	10,5	●●●●●
6 ^e Inventiv V140	149,90 €	Mr Bricolage	140	80,3	460	636	12	●●●●●
7 ^e 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



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 1000 €.

CITROËN



Le bon choix : une 1.0 VTi BVM

ESSENCE | 4 CV | 69 ch | 150 km/h | 5,5 l/100 km | 240 dm³



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 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 dm³



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

Tentant mais risqué

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

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.



Le bon choix : une 1.2 PureTech 110

ESSENCE | 5 CV | 110 ch | 175 km/h | 6,7 l/100 km | 298 dm³



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

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
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.



Le bon choix : un 1.6 e-HDi 92

DIESEL ■ 4 CV ■ 92 ch ■ 174 km/h ■ 5,4 l/100 km ■ 405 dm³



Vu une Shine de 2015 avec 124000 km à 8990 €

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, prémisses 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.



Le bon choix : une ë-C4

ELECTRIQUE ■ 4 CV ■ 156 ch ■ 151 km/h ■ Autonomie : 266 km ■ 369 dm³



Vu une Feel Pack de 2021 avec 37000 km à 16990 €

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.



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 dm³



Vu un Intensive de 2014 avec 146000 km à 8990 €

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 dm³) : 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 dm³



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'amoindrir 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 consommation, 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 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.



Le bon choix : une PHEV 225 ch è-EAT8

PHEV ■ 16 CV ■ 258 ch ■ 233 km/h* ■ 8 l/100 km ■ 445 dm³



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

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 è-EAT8

PHEV ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h* ■ 7,7 l/100 km ■ 522 dm³



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

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 dm³



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.

Ça vous est arrivé

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.



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

Soucieuse 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 défaillante. 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 chiffre 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 déboursera pas un euro en faveur de sa cliente. Pour Françoise, c'est une profonde déception. Elle considère que le dossier est loin d'être refermé 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 défaillant

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 Méril (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 avec votre adresse et votre téléphone.

Les stars de l'occasion



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 vaut se méfier de certains moteurs diesels peu recommandables.

Autant 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.



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...



Volume: 468 dm³



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
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	LABO	sDrive18d BVA	xDrive20d BVA	xDrive30d BVA
Vitesse maxi	Auto Plus LABO	187 km/h	199 km/h	222 km/h
Accélération 1000 m D. A.		33s2	31s2	27s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		8s	6s6	4s3
Consommation moyenne		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
Poids		1800 kg	1887 kg	1970 kg
Freinage 130 à 0 km/h		66 m	66 m	68 m
Moteur turbodiesel		4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en ligne, 24S
Cylindrée		1995 cm ³	1995 cm ³	2993 cm ³
Puissance maxi		150 ch à 4000 tr/mn	190 ch à 4000 tr/mn	258 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi		360 Nm à 1500 tr/mn	400 Nm à 1750 tr/mn	560 Nm à 1500 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air		133 g/km/2	138 g/km/2	156 g/km/2
Boîte de vitesses		Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Pour un budget inférieur à 20000 €, 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 1800 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

Le coin des experts



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

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

Six lettres types pour réclamer justice



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.

De 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, 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 débloquer 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.



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



A. SÉCHET

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.

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



Mme 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 enjouis 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



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



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 trouvez 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 Mme... 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

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



Par Patrick Martins



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.

Pour 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.

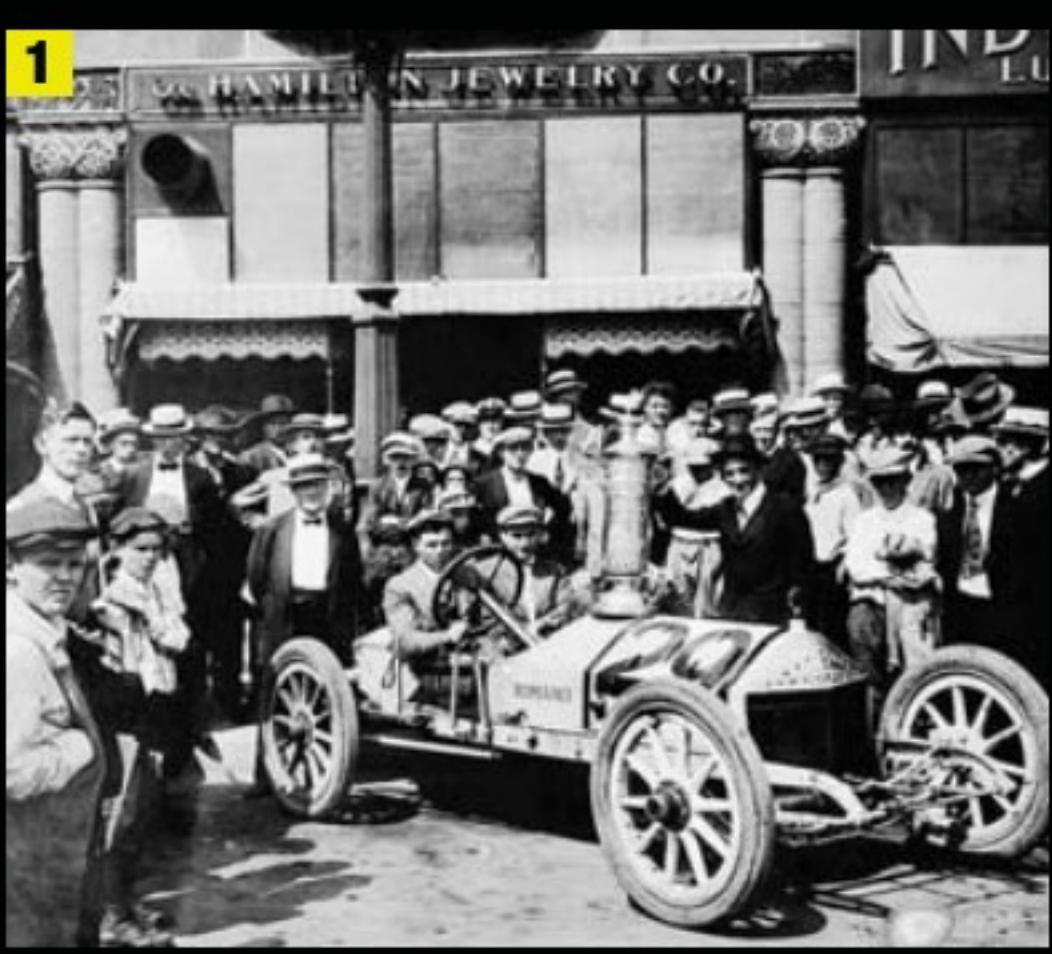
40° C au départ, neige à l'arrivée !

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



BIKES BREAK - AMERICA'S MOUNTAIN / FACEBOOK



VOLKSWAGEN AG



VOLKSWAGEN AG

soixante ans sur cette course. Faute de place, nous ne pourrons 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



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.

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. ■



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: 4 cylindres en ligne tout alu, arbre à cames en tête
Cylindrée: 1 124 cm³
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 reconnaîtrez 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.

Lorsque 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'inscrit 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 élaboreront 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



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

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.

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.

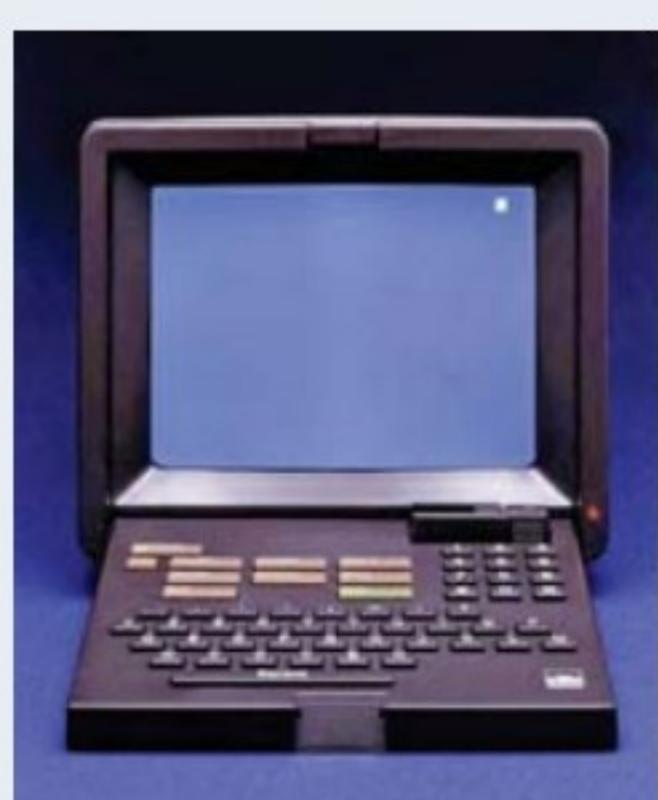


Sous le capot, c'est le moteur de la 104 génération X qui officie, en position transversale, avec ses 50 ch et un bon petit tempérament. Il est, hélas, attelé à une boîte 4 qui tire très long... ce qui épargne quand même quelques décibels aux oreilles.



PHOTOS: E. MONTGROBERT

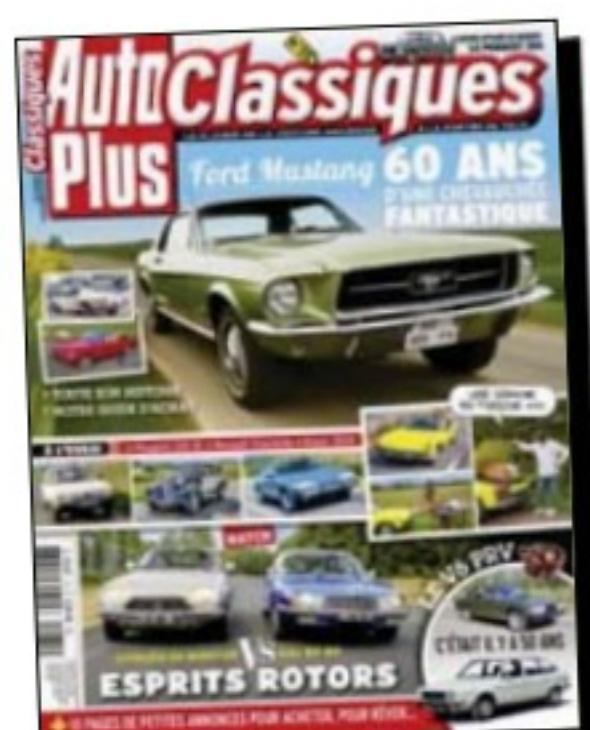
Avec 3,51 m de longueur, c'est 21 cm de plus que la 104 en 3 portes et 7 cm de moins que la 5 portes. Grâce à l'allongement, on bénéficie de plus de place pour les jambes à l'arrière. Mais le coffre reste petit, vraiment petit: 230 dm³.



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



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

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 ultraminces, 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.

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, coachs: 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 coachs

Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction: Lydia Mas

Maquette

Chef de studio:

Nathalie Barriau (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 Igouenot

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 Réaubourg, 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 Champaigne

Chef de produit: Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion: Philippe Merrien

Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale: Elodie Bretaudeau Fonteilles (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 €

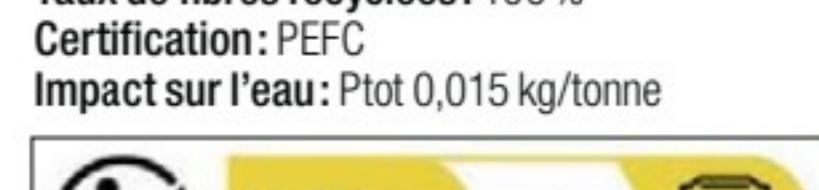
Affichage environnemental

Origine du papier: Belgique

Taux de fibres recyclées: 100 %

Certification: PEFC

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



axel springer

Président Axel Springer France:

Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

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^{er} janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO₂ 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.

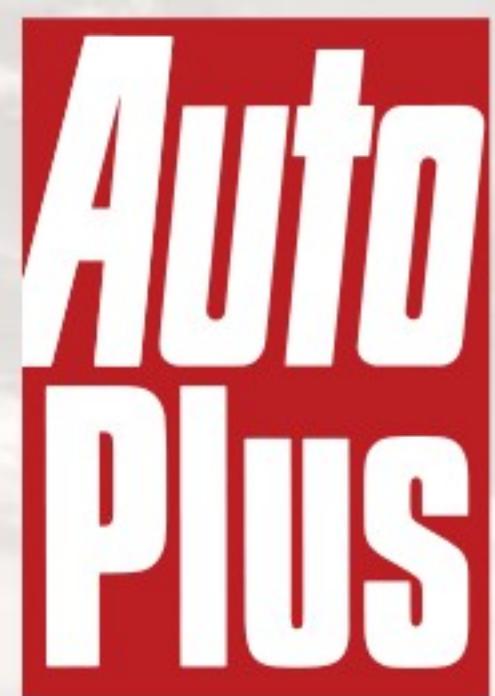
BONUS	
Emissions de CO ₂	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

NEUTRE	
Emissions de CO ₂	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	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		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)					xDrive23d M Sport	56 350	+1 110	8%	D	V 4.4	179 500	0	2%	PHEV
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+3 749	0%	E	iX1	46 900	-4 000	12%	Elec	Label Red	205 000	0	1%	PHEV
2.0 TFSI 150 S-Line	54 670	+3 749	0%	E	xDrive30	57 150	0	12%	Elec	Série 7	133 300	0	5%	PHEV
2.0 TFSI 204 S-Line	59 570	+3 749	0%	E	xDrive30 xLine	59 550	0	5%	Elec	M760e xDrive	158 200	0	7%	PHEV
S5	79 750	+14 895	0%	E	x2 (nouveau)					740d xDrive	121 150	+16 929	1%	D
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 800	+2 120	0%	D	sDrive20	47 650	+1 100	4%	E	i7				
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62 770	+2 120	0%	D	eDrive20	46 900	-4 000	0%	Elec	eDrive50	128 500	0	2%	Elec
A5 Avant (nouvelle)					sDrive18d	48 350	+1 150	4%	D	xDrive60	151 800	0	2%	Elec
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+4 394	0%	E	sDrive20d M Sport	50 450	+185	4%	D	xDrive60 M Sport	158 750	0	3%	Elec
2.0 TFSI 150 S-Line	56 170	+4 394	0%	E	M70 xDrive	19 1700	0	1%	Elec	X7				
2.0 TFSI 204 S-Line	61 070	+4 576	0%	E	xDrive40d	110 000	+60 000	6%	D	BYD				
S5	81 250	+18 303	0%	E	xDrive40d M Sport	114 950	+60 000	6%	D	Dolphin	33 900	0	4%	Elec
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+3 930	0%	D	Atto 3	37 900	0	0%	Elec	Seal (nouvelle)				
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64 270	+3 930	0%	D	Comfort⁽¹⁾	46 900	0	4%	Elec	Seal U (nouveau)				
Q5 (nouveau)					Excellence AWD⁽¹⁾	49 900	0	4%	Elec	Tang	70 800	0	0%	Elec
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	+5 329	0%	E	AWD Flagship⁽¹⁾					Han	71 160	0	5%	Elec
2.0 TFSI 204 S-Line	66 950	+5 329	0%	E	AWD Executive⁽¹⁾					CADILLAC				
SQ5	98 930	+36 683	0%	E	CHEVROLET	81 200	0	nc	Elec	CITROËN				
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+9 168	0%	D	Corvette Stingray 2LT	104 900	+60 000	0%	E	C3 (nouvelle)	14 900	+230	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride S-Line Quattro	69 870	+9 168	0%	D	Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111 530	+60 000	0%	E	C3 Aircross (nouveau)				
Q6 e-tron (nouveau)					1.2 Turbo 100 You	19 400	+540	0%	E	C3 Touring (nouveau)				
251 Design	72 170	0	0%	Elec	1.2 Turbo 100 You Pack Plus	21 500	+740	0%	E	4				
251 S line	78 270	0	5%	Elec	1.2 Hybride 136 You Pack Plus	25 500	+125	0%	FHEV	1.2 Turbo 100 Max	19 200	+240	1%	E
Performance S line	81 500	0	5%	Elec	1.2 Hybride 136 Max	27 600	+150	0%	FHEV	2.0 C 113 You	23 300	-4 000	0%	Elec
Quattro S line	87 550	0	5%	Elec	Electricité 113 You	27 800	-4 000	0%	Elec	6-C 113 Max				
S6	98 870	0	0%	Elec	Electricité 113 You Pack Plus	29 500	-4 000	0%	Elec	C3 113 You				
A6					1.2 PureTech 100 You	27 550	+125	24%	E	C4				
45 TFSI S-Line	68 380	+6 018	8%	E	1.2 PureTech 130 You	29 050	+150	24%	E	1.2 PureTech 130 Plus	30 000	+75	29%	E
50 TFSI e S-Line	78 500	0	6%	PHEV										

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	0% GPL			Mustang (nouvelle)	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie										
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	4% GPL			GT	59300	+60000	0% E			1.0 T-GDI 100 Motion	28250	+650	8% E					
1.0 TcE 110 Extreme	18250	+190	4% E			Dark Horse	71300	+60000	0% E			1.5 T-GDI 140 Active	30750	+1172	8% E					
1.0 TcE 110 Extreme+	18950	+190	3% E			Mustang Convertible (nouvelle)						1.5 T-GDI 140 GT-Line Premium	33750	+1172	nc E					
Jogger						GT	63800	+60000	0% E			Hybride Rechargeable Lounge	41040	0	12% PHEV					
1.0 TcE 110 Essential	18900	+330	0% E			Mustang Mach-E						Niro								
1.0 TcE 110 Expression	20200	+330	0% E			268 Standard Range	52900	0	6% Elec			Hybride Motion	33790	0	6% PHEV					
Hybrid 140 Expression	25200	0	1% FHEV			294 Extended Range Premium	66900	0	2% Elec			Hybride Rechargeable Motion	40640	0	4% PHEV					
Hybrid 140 Extrême	26500	0	1% FHEV			329 Standard Range Premium AWD	58900	0	2% Elec			Hybride Rechargeable Active	41640	0	4% PHEV					
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1% GPL			370 Extended Range Premium AWD	73900	0	2% Elec			EV Active	46800	0	9% Elec					
1.0 Eco-G 110 Extrême +	22000	+75	4% GPL			GT	81900	0	3% Elec			EV Premium	48200	0	9% Elec					
Duster (nouveau)						Rally	84900	0	nc Elec			EV3 (nouveau)								
1.0 Eco-G 100 Essential	19800	+230	0% GPL			Tourneo Connect						20450,3 kWh	35900	0	nc Elec					
1.0 Eco-G 110 Expression	21600	+230	0% E			1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7% E			20450,3 kWh Earth	38390	0	nc Elec					
1.3 TcE 130 Extreme	24900	+190	1% E			2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7% D			20481,4 kWh Earth	43080	0	nc Elec					
1.3 TcE 130 Journey	24900	+190	1% E			2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7% D			20481,4 kWh GT-Line	45900	0	nc Elec					
1.2 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0% FHEV			2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8% D			Sportage								
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0% FHEV									1.6 T-GDI 160 MHEV Motion	32840	+1761	2% E					
DS AUTOMOBILES												1.6 T-GDI 230 Hybride Active	38600	+720	5% PHEV					
DS 3												1.6 T-GDI 230 Hybride 30 Years	42200	+720	5% PHEV					
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1% E			1.6 T-GDI 265 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53300	0	2% PHEV			1.6 CRDI 136 MHEV Motion DCT	38940	+350	2% D					
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc E									170 Air Active	49600	0	16% Elec					
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1% E									229 Air Active	53600	0	16% Elec					
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc E									229 Air Design	57480	0	13% Elec					
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40160	+540	nc E									325 Air Design 4x4	61400	0	13% Elec					
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1% FHEV									325 GT-Line 4x4	65400	0	11% Elec					
1.2 Hybride 136 Édition France	35700	0	1% FHEV									GT	74600	0	6% Elec					
HONDA												Sorento (nouveau)								
Jazz (nouvelle)												Hybride Active	47900	+6189	6% PHEV					
e:HEV Advance	30180	0	6% FHEV									Hybride Rechargeable Active	54400	0	6% PHEV					
Civic (nouvelle)												MAZDA								
e:HEV Advance	31510	0	nc FHEV									MAZDA 2								
HR-V												Hybride Motion	33790	0	6% PHEV					
e:HEV Électrifiée	34340	+150	18% FHEV									Hybride Rechargeable Motion	40640	0	4% PHEV					
e:HEV Advance	47700	0	28% Elec									EV Active	46800	0	9% Elec					
EV3 (nouveau)												EV Premium	48200	0	9% Elec					
20450,3 kWh	35900	0	nc Elec									MAZDA 2 Hybrid								
20450,3 kWh Earth	38390	0	nc Elec									Pure	25250	0	2% PHEV					
20481,4 kWh Earth	43080	0	nc Elec									Mazda 3 5p.								
20481,4 kWh GT-Line	45900	0	nc Elec									2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+190	4% E					
CX-30												2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+210	4% E					
Sportage												2.0 e-SkyActiv-G 150 Exclusive-Line	30300	+215	4% E					
1.6 T-GDI 160 MHEV Motion	32840	+1761	2% E									2.0 e-SkyActiv-X 186 Nagisa	33100	+50	4% E					
1.6 T-GDI 230 Hybride Active	38600	+720	5% PHEV									MAZDA 3 Hybrid								
1.6 T-GDI 230 Hybride 30 Years	42200	+720	5% PHEV									2.0 e-SkyActiv-X 186	33250	+50	4% E					
1.6 T-GDI 265 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53300	0	2% PHEV									MAZDA 3 5p.								
1.6 CRDI 136 MHEV Motion DCT	38940	+350	2% D									2.0 e-SkyActiv-X 186	33250	+50	4% E					
EV6												MAZDA 3 5p.								
170 Air Active	49600	0	16% Elec									2.0 e-SkyActiv-X 186	33250	+50	4% E					
229 Air Active	53600	0	16% Elec									MAZDA 3 5p.								
229 Air Design	57480	0	13% Elec									2.0 e-SkyActiv-X 186	33250	+50	4% E </					



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

®

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

AUTOJM.FR

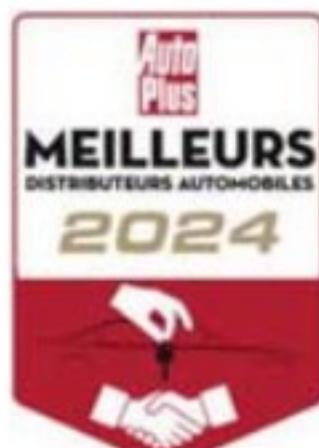
CENTRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE



+ 1000
VÉHICULES NEUFS***
ET D'OCCASION
DISPONIBLES**

JUSQU'À
37%*
DE REMISE

**VÉHICULES D'OCCASION
À PARTIR DE 8 990 €******



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 CO₂/km



* 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 CO₂ (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