

Future Dacia

Sandero



Nouveauté Découvrez tous ses secrets

P. 16

Actu LE JACKPOT DES PÉAGES

500 000 € par kilomètre !

P. 6

→ DOSSIER EXCEPTIONNEL → 12 PAGES

P. 48

Spécial occasion



Exclusif Baromètre fiabilité

Les marques sans soucis... et les autres

Guide d'achat pour tous les budgets

35 modèles à acheter les yeux fermés dès 2 000 €

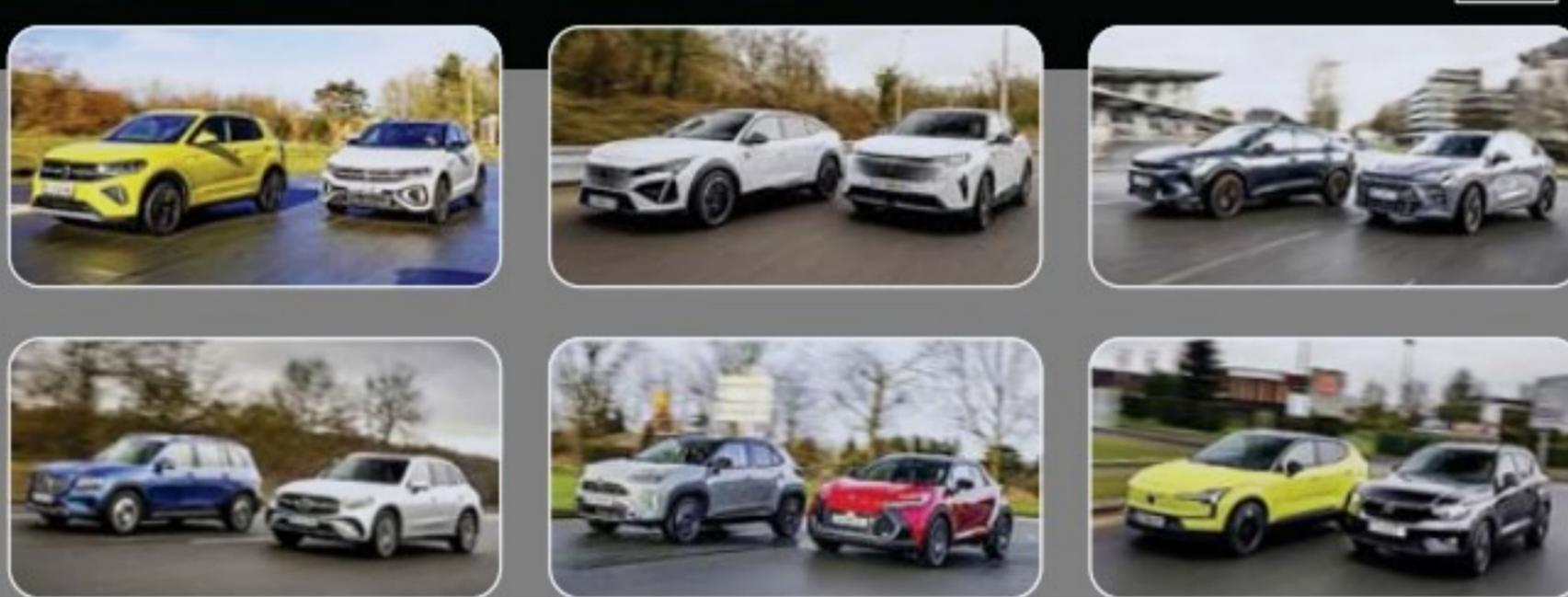
Achat/vente mode d'emploi

Nos astuces pour une transaction réussie

Petits SUV: aussi bons que les grands ?

P. 24

Sept duels fratricides



Essais

Test lecteurs

P. 42

Vos avis sans appel sur le Peugeot 5008



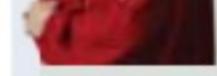
Electriques d'entrée de gamme



La Renault 5 E-Tech sous la menace de la Citroën ë-C3 ?

P. 38

L 14629 - 1901 - F: 2,50 €

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

Les experts

P. 62

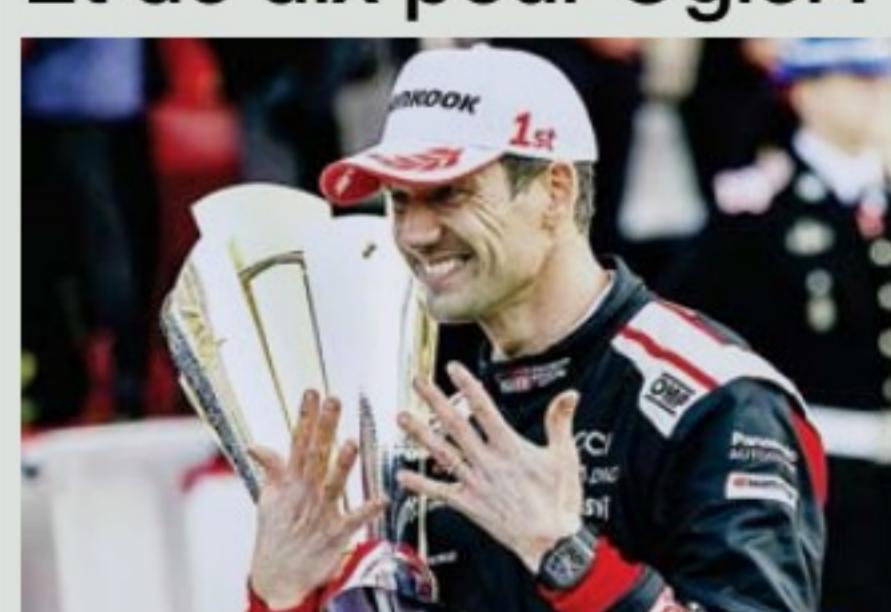
Méfiez-vous des voitures radars

Le sport

P. 64

Monte-Carlo

Et de dix pour Ogier !



A close-up, low-angle photograph of the front left side of a Renault car. The car's body is a vibrant yellow, and the front bumper and a portion of the front wheel are a dark, metallic blue. The Renault diamond logo is visible on the front bumper. The word "RENAULT" is printed in a bold, white, sans-serif font along the edge of the bumper. The background is a solid, warm yellow.

RENAULT



R5 est numéro 1

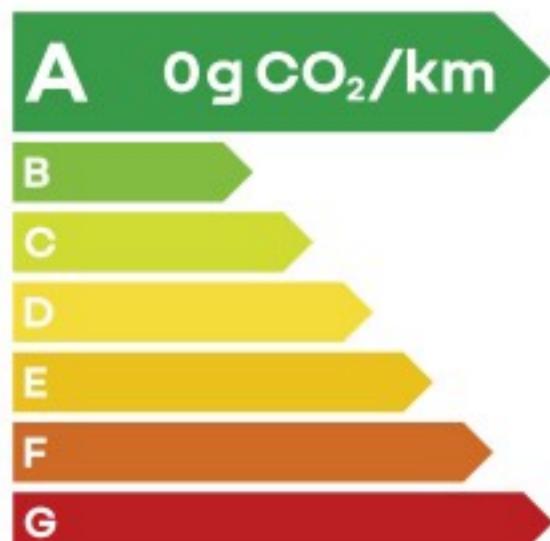
Pour la première fois de l'histoire, une marque française remporte un 2^e titre consécutif de voiture de l'année en 2025 avec R5 E-Tech électrique.

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

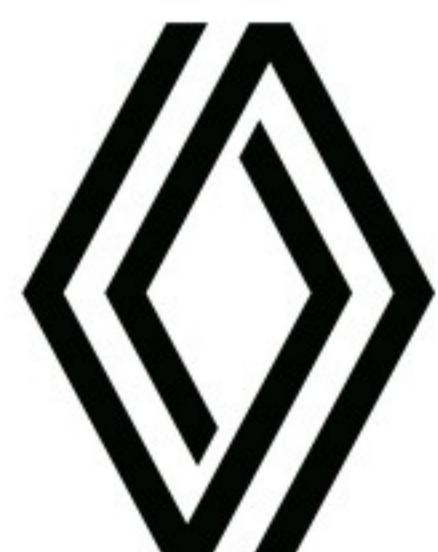
Comme chaque victoire, c'est avant tout une victoire du collectif. Elle récompense des années de travail et encourage la Renaulution portée par nos collaborateurs du design, de l'ingénierie, des manufactures de Douai, Ruitz et Cléon et bien sûr de notre réseau.

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

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



consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)*: 0 lors du roulage (hors pièces d'usure). *selon norme wltp.



Nouvelle Volkswagen Golf eHybrid

Jusqu'à 143 km d'autonomie en 100% électrique
et 943 km d'autonomie cumulée.*



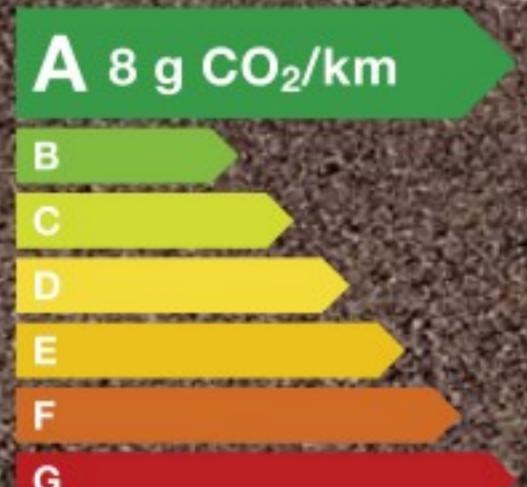
Golf. C'est pour la vie.

Modèle présenté: Nouvelle Golf eHybrid Style, présente des équipements en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr

* Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour une Nouvelle Golf Style eHybrid 204 ch, dont 143 km en électrique, données WLTP. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,3-0,4. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 6-8. Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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



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

ACTU

- 6 L'événement Business des autoroutes: 500 000 € de profits par kilomètre!
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Les nouveautés Dacia Sandero: une quatrième génération dans deux ans!
- 20 Les voitures de la semaine: la Renault Filante Record 2025

ESSAIS

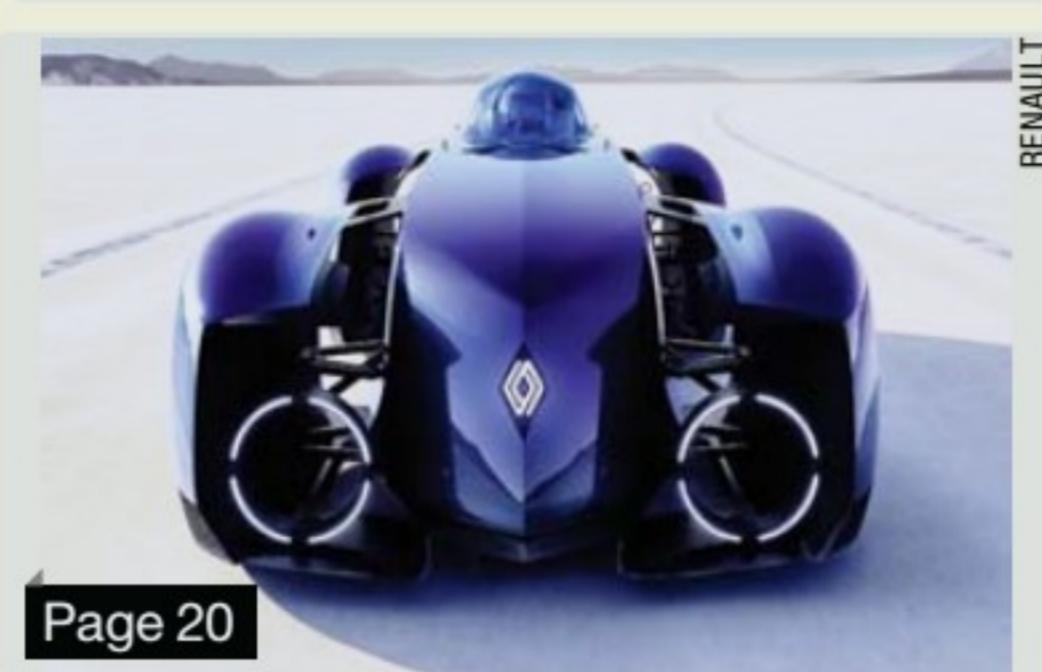
- 23 Labo
- 24 Dossier Les petits SUV valent-ils les grands? Sept matchs pour les départager
- 34 Panoramique La citadine électrique Hyundai Inster 49 kWh 115 ch
- 38 Match Deux citadines électriques s'affrontent: la Renault 5 E-Tech 120 ch et la Citroën ë-C3 113 ch
- 42 Test lecteurs Le Peugeot 5008
- 44 On a tout essayé! La BMW M5 V8 4.4 biturbo hybride rechargeable 727 ch

GUIDE PRATIQUE

- 47 Les coachs Auto Plus Toutes les astuces anti-givre
- 48 Acheter une voiture d'occasion Le guide 2025
- 61 Ça vous est arrivé
- 62 Le coin des experts Gare aux contrôles des voitures radars

MAGAZINE

- 64 Le sport Rallye: le roi Ogier et le prince Fourmaux
- 66 Auto Plus Classiques La Pontiac Firebird (1970)
- 68 Le prix des voitures neuves



Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Le sport auto 2025 a l'accent français

L'année, vue à travers le prisme des pilotes français en sport auto, avait commencé en queue de poisson. Sébastien Loeb, nonuple champion du monde des rallyes, a vu une fois de plus un grain de sable gripper ses rêves de triomphe au Dakar. Après le tonneau de son Dacia Sandrider et un arceau trop endommagé, il a été disqualifié. Si la France reste la nation la plus titrée de l'épreuve, elle n'a pas décroché de victoire depuis 2021, et les huit succès glanés ces vingt-cinq dernières années l'ont été par un seul pilote: Stéphane Peterhansel.

Après les pistes d'Arabie saoudite, les pentes glacées du célèbre Monte-Carlo et les grandes ambitions du clan tricolore. Avec le rêve d'un Sébastien, encore, mais Ogier cette fois, de décrocher un dixième titre dans le Turini. Au bout du suspense, il a finalement imposé sa Toyota et signé un record qu'il sera très difficile d'égaler (voir p. 64). C'est peut-être un des objectifs d'Adrien Fourmaux qui, à 29 ans, est l'auteur d'une magnifique troisième place avec Hyundai. Sur l'ensemble du championnat WRC, Ogier sera pénalisé par ses participations intermittentes, mais Fourmaux, lui, peut croire à ses ambitions.

Côté F1, tous les projecteurs sont braqués sur Lewis Hamilton. Mais derrière le "transfert du siècle" se dessine aussi une saison historique pour les Français. Pour la première fois depuis cinq ans, trois pilotes nationaux seront alignés au départ des Grands Prix. Aux côtés de Pierre Gasly (Alpine) et Esteban Ocon (Haas), c'est Isack Hadjar, 20 ans, qui prend le volant d'une Racing Bulls. Avec de bons espoirs d'exploit comme en 2024 (Ocon 2^e et Gasly 3^e au Brésil). De là à rêver d'une victoire française, il n'y a qu'un pas... Mais la marche est haute, sachant que la dernière fois, c'est Esteban Ocon qui s'imposait en 2021 au Grand Prix de Hongrie.

Enfin, l'Endurance (WEC) et les mythiques 24 Heures du Mans, qui peuvent également réserver leur lot de – bonnes – surprises. En Hypercar, on surveillera Kévin Estre, champion du monde WEC 2024 sur Porsche, épaulé dans la même écurie par Mathieu Jaminet et Julien Andlauer. Tous les espoirs sont aussi permis pour les quatre Français de chez Alpine: Paul-Loup Chatin, Jules Gounon, Frédéric Makowiecki et Charles Milesi. Et comme au Mans, tout est possible, pourquoi pas une victoire 100% française, pilotes et voiture? Ça ferait du bien, la dernière fois, c'était en... 1993 (Christophe Bouchut et Eric Hélary sur Peugeot 905)!

Mathieu

Trait d'humeur

Deux Ferrari de Michael Schumacher mises aux enchères à Rétromobile



Service abonnement

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

BUSINESS DES AUTOROUTES

500 000 € de profits par kilomètre !

A l'heure de la hausse annuelle des péages, voici un chiffre qui fait mal : chaque kilomètre de bitume rapporte, en moyenne, un demi-million d'euros de bénéfices à son exploitant. Quels réseaux se gavent le plus ? *Auto Plus* sort sa calculette.



V. MICHEL / OUEST FRANCE / MAXPPP

Chaque 1^{er} février, les usagers réguliers d'un tronçon d'autoroute scrutent, inquiets, leur ticket de péage. A combien s'élève cette fois l'augmentation ? C'est toujours un peu la surprise, car derrière l'évolution moyenne nationale annoncée (+ 0,92% cette année), les tendances fluctuent selon les réseaux. Sur les plus grands d'entre eux, elle varie cette année de + 0,77% chez Vinci à + 1,14% chez SAPN, mais peut s'avérer bien supérieure selon les trajets, surtout sur les plus courts (compte tenu des arrondis). Voir sur les petits réseaux, à l'image d'Arcour/A19 (+ 2,89%). Sachez-le, nous sommes censés nous réjouir d'une si faible hausse moyenne par rapport aux

années antérieures. L'éphémère ministre des Transports précédent, François Durovray, fanfaronnait ainsi en novembre dernier : *“L'augmentation des tarifs de péage en 2025 sera la plus faible depuis 2021, bien inférieure à l'inflation.”* Effectivement, c'est “moins pire” que le + 3% de 2024 ou le + 4,72% de 2023.

5 patates pour 10 bornes

Ces hausses précédentes se justifiaient-elles ? Oui, hélas, si l'on s'en tient aux contrats qui lient l'Etat aux sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), tellement mal ficelés que les bénéfices générés sont, année après année, toujours plus énormes. Selon l'Autorité de régulation des transports (l'ART), qui a enfin publié le bilan 2023 du

secteur, un nouveau record de profits a en effet été battu, à raison de 4,4 milliards d'euros ! Si l'on exclut les 194 km d'autoroutes menant aux tunnels du Mont-Blanc (A40) et du Fréjus (A43), toujours dans le giron de l'Etat, on en déduit donc que chacun des 9 041 km exploités par les Vinci & Cie ont rapporté 486 672 € de bénéfices. Soit près de 5 patates les 10 bornes d'autoroute, c'est juste démentiel. Et il ne s'agit que d'une moyenne. Car en se plongeant dans le bilan par réseau (voir carte ci-contre), certains présentent un résultat net encore plus fou, à l'image d'Area (705 000 €/km) ou d'Escota (647 000 €), qui ont la particularité d'être très urbains, donc surfréquentés : leur trafic moyen

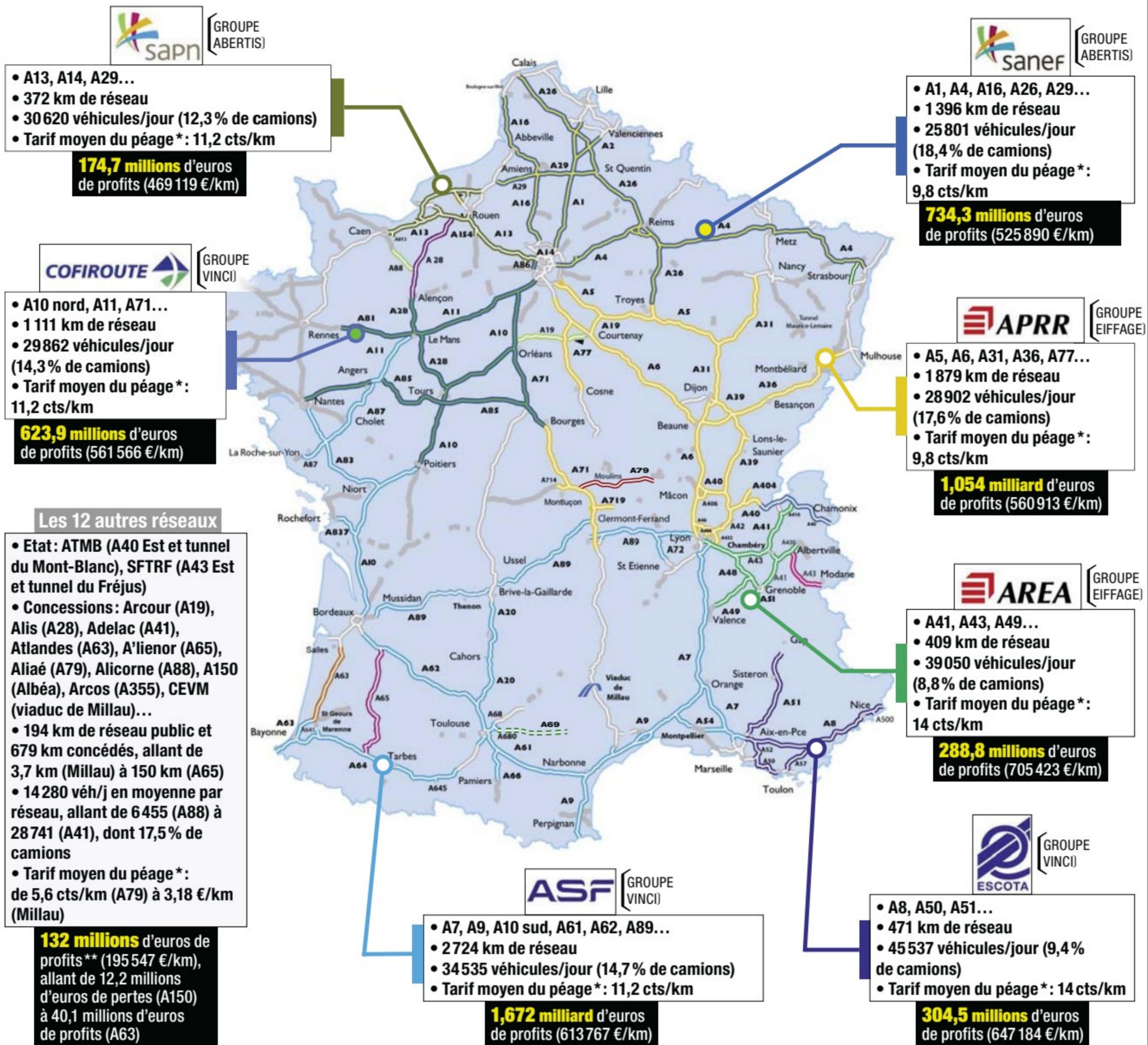
dépasse respectivement les 39 050 et 45 537 véhicules/jour. Et que dire du viaduc de Millau, dont les 3,7 km ont permis à CEVM d'engranger 7,35 millions d'euros de bénéfices au kilomètre. Et, sauf catastrophe, il en sera ainsi jusqu'à la fin de la concession prévue en... 2079 ! A contrario, parmi les onze SCA récentes, quatre ne sont pas encore rentables (Albâtre/A150, Aliaé/A79, Alicorne/A88, Arcos/A355), et une cinquième sera peut-être finalement mort-née, en l'occurrence Atosca/A69 (Toulouse-Castres), si la justice décide d'arrêter les travaux pourtant bien avancés. Dans ce cas, l'Etat devra indemniser le consortium. Et là, bonjour la gabegie !

4,1 milliards de dividendes

Que deviennent les 4,4 milliards d'euros du magot accumulé en 2023 ? Selon l'ART, l'essentiel, soit 4,1 milliards, a été reversé aux actionnaires sous forme de juteux dividendes, constituant la meilleure redistribution après le millésime 2016. Et il en sera ainsi jusqu'à la fin des concessions prévues entre 2031 et 2036 pour les sept sociétés historiques (détenues par les trois géants Vinci, Eiffage et l'espagnol Abertis) qui cumulent à elles seules 93 % du réseau autoroutier national (8 362,5 km), près de 97 % du trafic et 97 % des profits. Pour la suite, le gouvernement a engagé une réflexion qui aboutira à une évidence : non, les autoroutes concernées ne redeviendront pas gratuites. Retourneront-elles dans le giron public ? Probablement pas. Mais ce coup-ci, espérons que l'Etat ne se fera pas à nouveau plumer... ■

9 041 km de bitume qui rapportent très gros

La carte de France des autoroutes montre à quel point le réseau reste aux mains des sept acteurs historiques, qui exploitent (jusqu'en 2031 ou 2036) plus de 9 km sur 10 et réalisent l'essentiel des bénéfices du secteur. Mais ramené au kilomètre, deux concessions récentes se distinguent...



4,4 milliards d'euros de bénéfices

Le réseau autoroutier concédé se compose de trois grandes entités : 8 362,5 km exploités par les sept concessionnaires historiques (détailés sur la carte) ; 193,8 km par l'Etat (ATMB et SFTRF), menant aux deux grands tunnels franco-italiens ; 678,5 km par les douze concessions récentes.

> **Les trois plus longs réseaux**: ASF (2 724 km), APRR (1 879 km), Sanef (1 396 km).

> **Les trois plus gros trafics**: Escota (45 537 véhicules/jour), Area (39 050), ASF (34 535).

> **85 % du trafic assuré par les voitures** qui ont accumulé 85,2 milliards de kilomètres (exprimé en véhicules-kilomètres) en 2023 (+ 2,4 %).

> **Tarif kilométrique moyen en hausse**:

de 4,72 % pour les voitures (classe 1) et de 4,44 % celui des camions (classe 4).

Près de 12 milliards d'euros récoltés par les dix-neuf sociétés d'autoroutes **, dont 10,7 milliards par les sept "historiques" : 3,6 Md€ par ASF, 2,12 Md€ par APRR, 1,58 Md€ par Cofiroute.

4,4 milliards de bénéfices en 2023! La plus grosse part du gâteau revient logiquement à ASF dont les 2 724 km ont généré 1,67 milliard de bénéfices (613 767 € au km). Suivi par Cofiroute (561 566) et APRR (560 913).

Des petits réseaux rois du rendement. Certains affichent des records de profits/km. La palme toutes catégories revient à CEVM, dont le

viaduc de Millau a permis d'accumuler 7,35 M€ par kilomètre, loin devant Adelac/A41 (841 837 €/km), puis AREA (705 423).

Des actionnaires aux anges. Les dividendes versés ont augmenté de 7,3 % en 2023, atteignant 4,1 milliards : la quasi-totalité (96 %) provient des trois géants Vinci (56,6 %), Eiffage (24,3 %) et Abertis (15,1 %). Parmi les SCA récentes, cinq en versent également – Atlandes/A63, Arcour/A19, CEVM (viaduc de Millau), dont deux pour la première fois : Alis/A28 et A'liénor/A65.

Dette en baisse. L'endettement consolidé du secteur revient à 27,7 milliards d'euros, en baisse de 800 millions en un an.

* Tarif moyen de chaque kilomètre parcouru en voiture (classe 1), incluant 40 % de taxes par rapport aux prix HT mentionnés par l'ART. ** Hors ATMB et SFTRF.

*** La vingtième concession (l'A69 reliant Toulouse à Castres sur 53km) ne sera en service qu'en 2026 (sauf annulation du projet).



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



LES TAXES À L'IMMATRICULATION RAPPORTENT DEUX MILLIARDS D'EUROS PAR AN AUX RÉGIONS

ADOBESTOCK

Hausse du prix des cartes grises

Les électriques, coupables idéales

Si le prix du cheval fiscal flambe, c'est à cause des électriques: leur carte grise étant gratuite, les régions se rattrapent en assommant les propriétaires d'essence et de diesels. Injuste!

Frédéric E., Nontron (24)

François Tarrain. Tout mettre sur le dos des électriques est un brin réducteur. Sur sept millions de voitures neuves et d'occasion vendues en 2024, elles ont bien été 427 000 (6 % du total) à avoir bénéficié d'une carte grise quasi gratuite⁽¹⁾. Donc, oui, les 94 % de thermiques restantes ont, en quelque sorte, payé pour elles... Mais dans le lot, il n'y a pas eu que des essence et des diesels. Depuis 2023, la plupart des conseils régionaux ont en effet

supprimé l'exonération de taxes accordée aux véhicules dits "propres", à savoir les GPL, E85 et hybrides. Ce qui a permis aux régions de largement compenser le manque à gagner lié aux électriques, sachant que les ventes d'hybrides d'occasion ont bondi de 50 % l'an dernier! Mais ça ne leur a pas suffi: huit d'entre elles viennent d'augmenter le tarif du cheval fiscal, dont quatre jusqu'au maximum légal de 60 €... Et il est question de déplafonner ce montant en 2026, voire de faire payer à l'avenir les électriques. En clair, si les cartes grises sont de plus en plus chères, ça n'est pas au nom de la transition écologique, mais bien pour renflouer les caisses des régions.

Silence, ça pousse...

Il paraît qu'Anne Hidalgo a pour projet de "végétaliser" les places de stationnement parisiennes. Voici un aperçu de ce que cela risque de donner, ici à Lyon, où les arbres ont commencé à pousser.

Nicolas, La Grand-Croix (42)

Saïda Djerrada. La généralisation des "rues-jardins", végétalisées parfois au détriment des places de stationnement, fera l'objet d'une votation à Paris le 23 mars. Elle a déjà commencé, mais il est cette fois question d'accélérer le rythme, à raison de 120 opérations prévues en 2025. C'est également dans l'air du temps à Lyon, avec plusieurs zones d'ores et déjà végétalisées – rues Baraban (photo), Emile-Zola, de Lyon, du Professeur-Rochaix, Turbil... – et d'autres en cours, comme la rue Chevreul, où 650 m² sont plantés d'arbustes et perméabilisés.



REPORTERS AUTO PLUS

Sur les innombrables voitures dotées de feux diurnes qui éclairent comme en plein jour, l'allumage automatique des feux de croisement devrait obligatoirement être activé par défaut. Ça éviterait aux inconscients de rouler de nuit avec leurs feux de position arrière éteints!

Mathilde R., Gueugnon (71)

Laisser-rouler

L'été prochain, nous comptons nous rendre à Lyon avec notre VW Golf de 1987, dont la carte grise est "collection". Y aura-t-il des démarches à effectuer pour circuler dans la zone à faibles émissions lyonnaise ?

Clément Krier, Luxembourg

Pierre-Louis Champeaux.

Comme dans les autres ZFE, les véhicules dont la carte grise comporte la mention "collection" (case Z.1) bénéficient d'une dérogation à Lyon. Mais ça n'est pas automatique: il faut s'inscrire en ligne pour y avoir droit⁽²⁾.

Zones à risques

Surprenantes, les conditions de circulation "en flux libre" sur l'A13: il faut contourner les ex-barrières de péage via des déviations étroites aux marquages pas toujours très nets, le tout entouré de conducteurs pressés. Pas rassurant!

Josette B., Elancourt (78)

François Tarrain. Il y a en effet de quoi se faire un peu peur lorsque l'on découvre cette configuration atypique: en attendant la disparition totale des barrières, on doit emprunter des "chicanes" provisoires où la vitesse est réduite à 90, voire 70 km/h. Une allure pas toujours respectée par les habitués de l'A13, qui peut effrayer ceux passant – prudemment – par là pour la première fois...

REPORTERS AUTO PLUS



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Hausse "modérée" (+ 0,92 %) des tarifs des péages le 1^{er} février:



Normal, c'est le prix à payer pour avoir de bonnes autoroutes

Ça aurait pu être pire

C'est encore trop

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

La végétalisation des places de stationnement en ville, pour vous, c'est:

- Une véritable mesure écolo.
- Toujours mieux qu'une terrasse de restaurant.
- Clairement un projet antibagnoles.

Vlan dans le dos!

Une voiture radar peut-elle flasher par l'arrière une autre voiture qui arrive très vite sur elle, mais sans la dépasser ?

Aurélien, La Châtre (36)

Pascale Gétin. Impossible: le caméromètre étant installé à l'avant, les voitures radars ne contrôlent que les véhicules qui les doublent ou qui les croisent, pas ceux qui les suivent⁽³⁾. Quant aux équipements présents derrière la lunette arrière, que vous évoquez dans la suite de votre courrier, il s'agit d'un projecteur infrarouge et de caméras qui lisent les panneaux de limitation de vitesse présents dans le sens de circulation opposé.



RADARS-AUTO.COM

1. Comptez 11 € de taxe fixe et 2,76 € de redevance d'acheminement. 2. Demarches.toodego.com/mobilite/derogation-vehicules-de-collection

3. Voir aussi notre sujet "Experts", p. 62.

**ARRÊTEZ
DE CHERCHER**



**TROUVEZ
L'OCCASION**

DES OFFRES EXCLUSIVES À NE PAS MANQUER

sur nos modèles hybrides, électriques et autres motorisations
en concession ou sur Spoticar.fr



Garantie jusqu'à
24 MOIS



SATISFAIT
ou remboursé



Véhicule **Contrôlé**
& **RÉVISÉ**



Assistance
24/7

Rendez-vous sur Spoticar.fr
ou flashez le QR Code



SPOTiCAR



PEUGEOT



CITROËN



OPEL



FIAT



Jeep



ABARTH

PENSEZ À COVOITURER #SeDéplacerMoinsPolluer



Par Saïda Djerrada



CAMÉRA CACHÉE

Midas: - 20 % sur les forfaits vidange, la prestation vaut-elle le détour ?

LA MISSION
DE NOTRE ESPION

Jusqu'au 1^{er} mars, l'enseigne applique la réduction sur l'entretien périodique et promet, en sus, une batterie de contrôles pour "assurer ses déplacements en toute sécurité".

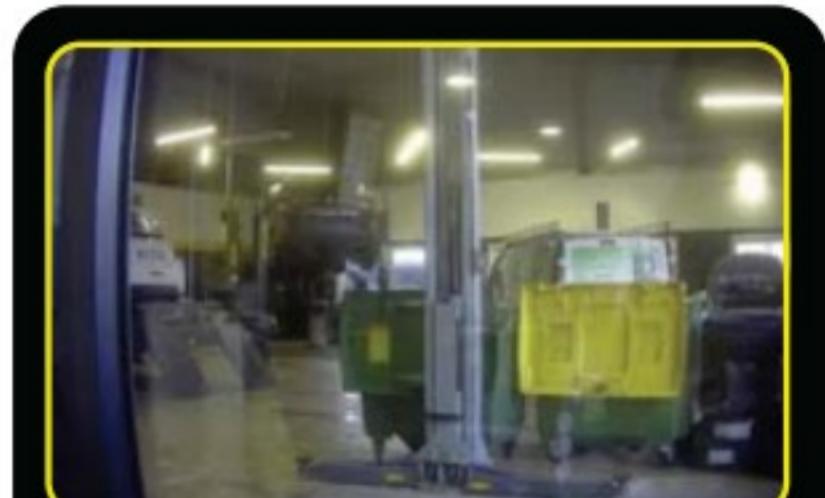
Les défauts de notre auto seront-ils repérés ?



Sur le site⁽¹⁾ de Midas, on trouve de nombreux créneaux. La ristourne s'applique automatiquement: 111 € le forfait basique au lieu de 139 € pour notre Peugeot 5008 essence. Nous pouvons payer en ligne, mais choisissons de régler sur place. Le jour J, un homme nous accueille.



Comme promis, notre hôte confirme, qu'outre la vidange, le mécano contrôlera méticuleusement notre auto cobaye. Puis un technicien prend en charge le SUV. D'emblée, il ouvre le capot pour vérifier le niveau d'huile avant de lever le véhicule pour commencer la purge.



PHOTOS: DR

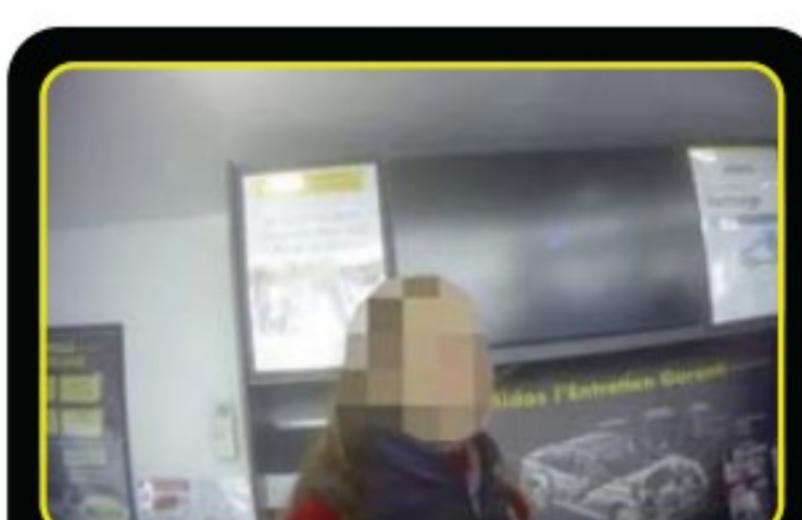
Ensuite, il examine rapidement les freins, le soubassement et les pneus. "RAS", selon lui. Il ne nous signale pas que nos gommes sont aux deux tiers d'usure. Après cela, il redescend le véhicule et s'attelle à faire le plein d'huile avec une 0W30 de la marque Midas.



Le technicien fait l'appoint des liquides de lave-glace et de refroidissement, puis va prêter main-forte à son collègue sur une autre auto. De retour après une dizaine de minutes, il effectue un dernier tour sommaire du véhicule. Celui-ci ne teste pas notre batterie pourtant faible (60%).



Après la brève inspection et la remise à zéro du voyant entretien, c'est la fin de la prestation. La majorité des points de contrôle annoncés (inscrits sur la facture et sur le site) passe à la trappe. Résultat, nos balais d'essuie-glace vétustes et une ampoule claqué ne sont pas repérés.



De plus, la pression des pneus, également prévue dans le forfait, n'est pas réalisée. Dommage, ils en ont bien besoin. Nous retournons à l'accueil où une dame nous présente la facture de 111 €. Nous demandons s'il n'y a rien à signaler sur l'auto. "Non, d'après le mécano tout roule."



Le prix séduit, le service déçoit

Le tarif est attractif, surtout avec la remise: 111 €, alors que Peugeot propose un devis à 230 €⁽²⁾ pour le même forfait vidange. En revanche, pour le check-up complet annoncé, on repassera, la série des points de contrôle et le diag électronique étant tombés aux oubliettes.

1. Midas.fr 2. Voir Auto Plus n° 1900.

LE COUP
DE FIL
ANONYME

Leapmotor T03: adieu bonus !

L'ENJEU: C'est officiel*, les autos comme la T03 assemblées en Europe avec des éléments en kit venus de Chine n'auront plus droit au bonus. Appelons Leapmotor pour voir comment les vendeurs accueillent la nouvelle.

Bonjour, intéressé par la T03, je ne vois plus la "remise bonus" sur votre site internet. C'est un bug?

Bonjour, non il n'y a pas de défaillance technique! On a retiré cette info, car le modèle n'est finalement pas éligible à l'aide...

"Finalement pas éligible", parce qu'il l'était?

On s'était avancé, car on pensait y avoir le droit pour la T03 et aussi pour notre SUV, le C10. Sauf qu'en interne, on a su le 17 janvier que c'était définitif: pas de bonus! Pour une histoire de lieu de fabrication.

Ah, pourtant la voiture est bien produite en Europe?

Oui et non, quelques-unes venaient de Chine, d'autres d'Europe. Bon là, toutes les dernières voitures vendues proviennent de Pologne. Donc je ne sais pas exactement pourquoi mais on ne remplit pas les conditions.

Du coup, la remise de 4 000 € annoncée jusqu'à très récemment sur votre site, c'est complètement exclu?

Eh bien, elle sera appliquée sur toutes les commandes passées jusqu'au 17 janvier... et désormais c'est fini. Mais même sans remise, son prix reste très très intéressant. Vraiment, venez nous voir au moins pour l'essayer!



TOUT CE QUI COMpte POUR VOUS EXISTE À PRIX E.LECLERC


BRICO
E.Leclerc 

**39€
,90**

dont 2,20€
d'éco-participation

Kit dressing « Prima »
L. 138 x H. 180 x P. 40 cm.
En panneaux de particules,
ép.15 mm, décor blanc.
Ajustable en largeur par
redécoupe (barre de penderie)
À monter soi-même.



**NOUVEAU QG
POUR VOS
VÊTEMENTS**

**LE RÉGIME
DÉTOX POUR
VOTRE
DIESEL**




l'auto
E.Leclerc 

**8€
,50**

AdBlue⁽¹⁾ 10 Litres
Produit réduisant les émissions
polluantes des véhicules diesel
équipés d'un réservoir AdBlue.
Flexible antifuite inclus.
10 L. Le L. : 0,85€.

**DU 27 JANVIER
AU 22 MARS 2025**

OFFRES DISPONIBLES DANS NOS MAGASINS SPÉCIALISÉS



CONTRÔLE TECHNIQUE "CATÉGORIE L"

Le premier bilan montre que près d'un tiers des voitures qui ont passé le contrôle technique, désormais obligatoire, ne sont pas bien entretenues. Dans la catégorie, ce sont les motos (et scooters de plus de 125 cm³) qui s'en sortent le mieux.

Les voitures trébuchent

L'entretien périodique est obligatoire pour les deux et trois-roues motorisés et les voitures sans permis depuis l'an dernier. Près d'un million de véhicules ont subi l'examen, permettant de dresser un premier bilan.

Le boycott n'aura pas eu lieu! Tout au long de l'année dernière, les associations de motards se sont insurgées contre l'instauration du contrôle technique, devenu obligatoire pour tous les véhicules de la catégorie L (deux, trois-roues motorisés, quads,

voitures...) depuis le 15 avril 2024. Sauf que, malgré les nombreuses manifestations, force est de constater que les possesseurs de ces véhicules se sont, pour une très large partie d'entre eux, bel et bien soumis à l'examen en 2024. En effet, 996 879 contrôles périodiques (dont 66 500 contre-

visites) ont été réalisés en huit mois. Lors de ce premier exercice, tous les véhicules de la catégorie immatriculés avant 2017 devaient passer l'inspection, soit 1,1 million d'unités au total. *"Le nombre de retardataires ou des quelques propriétaires qui ne respectent pas leurs obligations est conforme à ce que l'on constate pour les automobiles"*, relève Joël Sanseigne, président Métier contrôle technique du syndicat Mobilians. Et ce "succès" de fréquentation des centres agréés permet d'appréhender l'état du parc.

Premier enseignement: le taux de contre-visites global s'élève à 11,7%, soit bien moins que pour les automobiles (19% en 2023).

31 % de voitures recalées

Mais tous les véhicules de la catégorie n'affichent pas les mêmes résultats. Dans le détail, les motos (et scooters de plus de 125 cm³), qui représentent la majorité du contingent des véhicules contrôlés (731 000), sont bien entretenues: seules 9,4% d'entre elles ont été recalées à l'examen, les scooters de

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 30 janvier 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,733 €
1 ^{er} Hyper U	1,665 €	
2 ^e E.Leclerc	1,675 €	
3 ^e Super U	1,679 €	
4 ^e Intermarché©	1,680 €	
5 ^e Auchan (hypers)	1,683 €	
6 ^e Cora	1,684 €	
7 ^e Auchan (supers)	1,686 €	
8 ^e Carrefour	1,689 €	
9 ^e Total Access	1,693 €	
10 ^e Esso Express	1,703 €	
SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,789 €
1 ^{er} Hyper U	1,717 €	
2 ^e E.Leclerc	1,727 €	
3 ^e Cora	1,728 €	
4 ^e Auchan (hypers)	1,732 €	
5 ^e Super U	1,733 €	
E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	0,803 €
1 ^{er} E.Leclerc	0,757 €	
2 ^e Super U	0,763 €	
3 ^e Carrefour	0,785 €	

⁽²⁾ ISP95: 1,814 € ISP98: 1,894 € GPL: 1,011 € Baril de Brent: 72,31 €

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.

Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

TOLÉRANCE SUR LES PETITS EXCÈS DE VITESSE

Pas "d'effet morbide" sur la route

Alors que certaines associations prophétisaient une hécatombe, suite à l'exonération de perte de point pour les petits excès de vitesse, instaurée le 1^{er} janvier 2024, la Sécurité routière, elle, manifeste plus de retenue. Lors de la présentation du bilan provisoire de l'accidentalité, qui fait état de 3 190 tués en 2024, la déléguée interministérielle à la sécurité routière, Florence Guillaume, n'a pas mis la légère hausse de la mortalité (+ 0,7% par rapport à 2023, soit 23 morts de plus en métropole) sur le dos de cette "tolérance". Selon elle, la mesure *"bien comprise par les conducteurs"* n'a pas eu d'effet notable sur les vitesses pratiquées... Tout en rappelant que la vitesse excessive restait la première cause d'accidents mortels devant l'alcool. Dans le détail, 1 535 occupants de véhicules de tourisme ont été tués l'an dernier (48% du total), 726 usagers de deux-roues motorisés, 451 piétons, 222 cyclistes, 44 trottinettes, 212 "autres".



Sursis pour le contrôle du bruit ?

Cette année, deux nouveaux points de contrôle devaient entrer en vigueur pour les véhicules de la catégorie L. Le premier concerne les cyclomoteurs: l'examen doit vérifier leur bridage à 45 km/h à l'aide d'un céléromètre. Les centres de contrôle ayant fait valoir que l'appareil est coûteux au regard du volume des cyclos contrôlés, l'Etat a décalé l'entrée en vigueur du dispositif du 1^{er} juin 2025 au 1^{er} mars 2026, leur permettant ainsi d'avoir plus de temps pour s'équiper et, en outre, de pouvoir mutualiser les appareils sur plusieurs centres. La seconde mesure, l'inspection du niveau sonore des véhicules, doit être mise en place dès le 1^{er} mars prochain. Mais comme pour les céléromètres, les contrôleurs ne sont pas encore assez bien équipés, l'appareil étant également onéreux et la plupart des dispositifs proposés sur le marché ne sont même pas homologués. Le gouvernement a donc lancé une consultation publique, ouverte jusqu'au 8 février, qui propose de reporter l'échéance de quatre mois, soit au 1^{er} juillet prochain. Avant cette date, le projet prévoit de maintenir le contrôle du bruit mais uniquement à titre informatif et seulement pour les usagers volontaires.

moins de 50 cm³ (91 000 unités) affichent un taux de contre-visites de 20%, tandis que celui des trois-roues motorisés (1 800) s'établit à 15%. Pour ces catégories, les motifs de recalage sont dus à l'état des pneus ou au niveau de pollution. Mais la véritable hécatombe concerne les voitures sans permis. Sur les quelque 45 000 voitures qui ont passé l'épreuve en 2024, environ 31% d'entre elles ont présenté une défaillance majeure ou critique ne leur permettant pas d'obtenir le sésame. En cause? L'état des pneus, du châssis, de l'éclairage ou des freins. "La conception de ces véhicules plus légère explique

également le taux de contre-visites. Par exemple, on constate souvent des jeux dans les fixations qui font échouer à l'examen. En outre, leurs propriétaires, qui pour certains d'entre eux ont moins de pouvoir d'achat que les autres automobilistes, n'investissent pas forcément dans l'entretien de leur voiturette", indique Joël Sanseigne. Notez, en outre, que ce premier bilan concerne les véhicules les plus anciens du parc. Cette année, c'est au tour de ceux mis en circulation entre 2017 et 2019 de passer sous le feu des contrôleurs. Ce qui, vu leur plus jeune âge, devrait sensiblement réduire les taux de contre-visites constatés.

Saïda Djerrada

LA QUESTION INATTENDUE

Au total, combien de véhicules neufs sont immatriculés chaque année?



LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE / MAXPPP

2,6 MILLIONS

AAA-DATA

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

307 000 visiteurs s'y sont rendus, soit 37 000 de plus qu'en 2023. **Big boss.** Toyota reste, pour la cinquième année consécutive, le premier constructeur mondial avec 10,8 millions de véhicules écoulés en 2024, loin devant VW (9 millions) et Hyundai/Kia (6,7 millions à eux deux).

Avis de contravention électronique: en avant toutes!

Il va falloir faire preuve d'encore plus de discernement lorsqu'on recevra à l'avenir un PV dans sa messagerie. Car, au milieu des nombreuses tentatives d'arnaques, on risque de tomber de plus en plus fréquemment sur de "vraies" amendes. *Auto Plus* l'avait révélé en octobre dernier: l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) n'hésite plus à envoyer, par e-mail, des avis de contravention électroniques (e-ACO), à la suite d'une verbalisation sans interpellation (notamment via des radars). La condition? Que l'administration ait connaissance de votre courriel. Or, selon son dernier rapport d'activité, l'Antai a "la capacité [depuis] janvier 2024, [de] recueillir l'adresse électronique du titulaire du certificat d'immatriculation

depuis le système d'immatriculation des véhicules."

Et elle compte bien tirer parti de cette possibilité pour atteindre "des objectifs ambitieux en matière de dématérialisation".

■ Bien consciente du risque de se faire piéger par un faux PV, l'agence a mis à jour la page de son site internet*, sur laquelle elle rappelle les bons réflexes à adopter lorsqu'on reçoit un message: vérifier que l'adresse de l'expéditeur est bien: nepasrepondre_noreply@antai.gouv.fr et que le lien contenu dans le courriel dirige vers le site <https://usagers.antai.gouv.fr>. Si c'est le cas, vous avez sept jours pour accepter l'avis de contravention électronique. Passé ce délai, le PV vous est à nouveau envoyé, cette fois, par courrier postal.

F. Tarrain

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Yonne (89)

RD606, contrôle très fréquent depuis cette VW Golf SW garée sur une aire de stationnement environ 2 km après la sortie d'Appoigny en direction de Joigny. Zone avec voie de dépassement limitée à 90 km/h. 47°53'59.8"N 3°31'15.2"E



REPORTERS AUTO PLUS

Contrôle aux jumelles - Vendée (85)

RD2763, contrôle effectué par la gendarmerie devant la laiterie de Bellevigny pour surveiller la vitesse de ceux qui se dirigent vers le centre de Belleville-sur-Vie. 50 km/h. 46°47'20.7"N 1°25'50.6"W

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

CABINES La fournée de la semaine



GERS (32)

RN124, PR 87+880, Vic-Fezensac (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve sur la route de Nogaro, devant l'entreprise Sabathier. 43°44'59.7"N 0°16'35.2"E



VAR (83)

RD79, PR 18+400, Le Thoronet (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé à la sortie du Thoronet, lorsqu'on se dirige vers l'Abbaye du Thorone. 43°27'20.2"N 6°17'42.3"E



ESSONNE (91)

A10, PR 13+350, Angerville (Paris vers Bordeaux), 90 km/h. Le radar chantier contrôle la zone de travaux, entre l'aire de repos de Limours-Janvry et la sortie Dourdan. 48°35'57.1"N 2°03'29.8"E



Val-d'Oise (95)

RD316, PR 15+450, Luzarches (Paris vers Province), 30 km/h. Attention, un radar chantier a pris place dans la zone de travaux, juste après l'échangeur avec la D922. 49°06'00.2"N 2°25'16.9"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



Séance de wake-bord de la route

“A quelque chose, malheur est bon !”, se sont peut-être dit ces deux-là, suite au passage de la tempête Henk sur le Royaume-Uni. Lorsqu'ils ont découvert que la Sileby road, qui mène à Mountsorrel, dans le Leicestershire, s'était transformée en rivière, ils ont vu le bon côté des choses : n'était-ce pas le “spot” idéal pour improviser une session de wake-board. Ni une, ni deux, un bon vieux Land Rover Discovery (qui ne craint pas trop l'eau grâce à son snorkel) a été réquisitionné et c'était parti !



M. REGAN / GETTY IMAGES / AFP



Vos images

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



Une vieille Ford Sierra qui squatte une borne de recharge marseillaise depuis un mois ? Mais que fait la fourrière...

Par Joël Bickert



Le Suzuki Samurai, un bon baroudeur pour la haute montagne. Surtout dans cette version équipée de chenilles, pas si rare que ça.

Par Yannick Grojo



Scoop ! Quand il n'est pas à Fort Boyard, le père Fouras vaque à ses occupations au volant de son Citroën Berlingo.

Par Bernard

renew

véhicules d'occasion toutes marques reconditionnés et certifiés
à découvrir dans les réseaux Renault et Dacia

votre
voiture
d'occasion
garantie
jusqu'à 5 ans
à partir de
5€/mois*
seulement



fr.renew.auto

*garantie 5 sur 5 comprenant, selon conditions contractuelles, extension de garantie constructeur, assistance pendant toute la durée d'un contrat de location avec option d'achat souscrit auprès de diac et jusqu'à 5 ans maximum. **un crédit vous engage et doit être remboursé. vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.** location avec option d'achat sous réserve d'étude et d'acceptation par diac. garantie optionnelle, à partir de 5€/mois. extension de garantie constructeur souscrite par diac, sa, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances, au capital de 415100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny - n° orias : 07004966 (www.orias.fr), auprès de mma iard assurances mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - rcs le mans 775 652126, et de mma iard, sa au capital de 537052 368€ rcs le mans 440 048 882. sièges sociaux : 160 rue henri champion 72030 le mans cedex 9 - idu rep eco circulaire fr231780_03xlot - entreprises régies par le code des assurances. offre réservée aux particuliers et valable du 21/01/2025 au 31/12/2025 dans le réseau renew participant sur certaines durées de location avec option d'achat et pour toute commande d'un véhicule d'occasion de marque Renault ou Dacia âgé de moins de 5 ans, 120 000 km. conditions et détails du contrat platine en points de vente et sur fr.renew.auto



Par Antoine Arnoux

NOUVELLE Dacia Sandero

Elle arrive dans deux ans

Courant 2027, la Dacia Sandero laissera place à une quatrième génération, plus affûtée que jamais. Style métamorphosé, motorisations modernisées et version électrique confirmée : c'est ce que nous réserve la championne des prix cassés dans sa nouvelle mouture.

L'opération s'annonce délicate. Lorsqu'il s'agit de donner une descendance à un "carton" commercial, la manœuvre génère souvent autant de pression que d'enthousiasme. Chez Dacia, on se félicite de l'excellente santé (c'est peu dire) de la Sandero, championne d'Europe depuis 2017 (309 392 unités vendues en 2024, + 14,5 % en un an)... sans perdre de vue qu'il faudra bientôt songer à sa remplaçante. L'échéance est fixée à 2027 : l'actuelle Sandero achèvera alors sa septième année de carrière, ouvrant le défi du renouvellement. Simple formalité si Dacia cultive ses prix imbattables, pilier de sa réussite face aux tarifs toujours plus élevés chez les généralistes traditionnels. L'équation est toutefois rendue complexe par la sévérité accrue des réglementations : équipements de sécurité imposés (GSR2) et limites d'émissions (CAFE) pèsent fatalement sur les coûts de développement.

Dacia s'en est habilement accommodé avec les Duster et Bigster dernièrement entrés en scène. Bien qu'en augmentation, les tarifs restent serrés malgré le recours désormais inévitable à des

bases techniques modernes. Car l'époque où la première Logan héritait de technologies datées (donc peu onéreuses et amorties) est révolue... On faisait alors une excellente (et rentable) cuisine avec les restes de chez Renault, disait-on en interne. Ce que Dacia prend aujourd'hui sur l'étagère est loin d'être périmé, vu qu'il s'agit des mêmes ingrédients que ceux de son alter ego du Losange, la Clio.

L'actuelle Sandero tend déjà à rompre avec l'image de parent pauvre qui colle au constructeur franco-roumain : développée sur la base (simplifiée) de la Clio 5, elle en partage les mécaniques et une partie des équipements. A tel point que l'on oublie presque de parler de low cost ! Sa remplaçante s'inscrira dans cette montée en gamme progressive, mais empruntera cette fois sa plate-forme à la R5 E-Tech (surprise), et non pas à la Clio 6, prévue pour 2026. Celle-ci prêtera en revanche ses dessous (évolution de l'actuelle Clio 5 en réalité) au futur Stepway, qui deviendra un modèle à part entière dans la gamme, et non plus un dérivé de la Sandero. Un petit frère du Duster, d'après

R. DEMARETS

Ligne de toit fuyante, garde au sol rehaussée et passages de roue proéminents... En 2027, la quatrième génération de Sandero va certainement muscler sa silhouette, façon petit crossover. Une seule carrosserie sera proposée, et pas de variante Stepway au programme : celle-ci deviendra un modèle à part entière dans la gamme (voir Auto Plus n° 1882).

En Bref

Lancement: mi-2027

Longueur: 4,15 m

Moteurs essence et GPL:
de 90 à 120 ch

Hybride simple: 150 ch

Moteur électrique: 95 ch

Tarif: à partir de 16 000 €*

nos premières informations (voir Auto Plus n° 1882).

Gagner en carrure

Le Stepway faisant cavalier seul en tant que petit SUV, une seule carrosserie de Sandero serait alors proposée. Ce qui laisserait le champ libre à la citadine pour endosser elle aussi quelques attributs de baroudeuse. Un peu comme la nouvelle Citroën C3

*Estimation Auto Plus.





face au C3 Aircross. Une évolution pragmatique, car aujourd'hui, près des deux tiers des Sandero vendues sont des Stepway. Cela dit, bien que la future Sandero doive rompre assez nettement avec l'actuelle, n'attendons pas de bouleversement aussi radical que celui opéré par la C3. Selon notre expert illustrateur, la ligne de toit sera plus fuyante, avec une surface vitrée amoindrie

et des contours un peu plus étoffés et râblés, à la faveur d'épaulements marqués et de protections en plastique des passages de roue. Compte tenu de la stratégie du groupe et de la tournure prise par le style Renault ces dernières années, tout en angles et arêtes, on peut estimer que Dacia prendra le contrepied, et veillera à s'affranchir de l'influence de la cousine Clio. Il faut s'attendre à une ➤

L'actuelle Sandero



Les nouveautés de la semaine

En écho à la calandre affinée, un bandeau court le long du hayon, sur lequel trône le nom "Dacia" en toutes lettres. La future Sandero marquera sans doute une nette rupture de style, pour se différencier de la Clio. Elle devrait aussi s'allonger de quelques centimètres, atteignant 4,15 m environ. Sa fabrication sera toujours assurée au Maroc.



L'actuelle Sandero



N. SOLER

» face avant plus épurée, pourvue de blocs optiques plus fins (toujours avec la signature lumineuse maison en patte d'oie) et d'une calandre pleine, au profit de l'aérodynamisme.

Enfin, si l'on s'en tient à l'évolution des générations successives de Clio et de Sandero, les dimensions vont logiquement s'accroître, en maintenant l'écart à l'avantage de la Dacia. Face

à une Clio 6 estimée à 4,10 m de long, la Sandero devrait afficher 4,15 m environ, soit 6 cm de plus que l'actuelle. Au profit de l'habitabilité, en principe.

Moteurs : ratisser large

Confirmée par le directeur de la marque Denis Le Vot, la future Sandero électrique viendra enrichir l'offre "zéro émission" Dacia, pour l'instant limitée à la Spring.



R. DEMARETS

Ultime restylage et hybride en approche



R. DEMARETS

Déjà restylée en 2022 avec le reste de la gamme, tout juste deux ans après son lancement, l'actuelle Sandero aura droit à un dernier coup de jeune avant son remplacement. Cette légère refonte arrivera sur nos routes début 2026, dans la foulée de sa présentation prévue en fin d'année. Cette mouture visant à harmoniser esthétiquement la gamme, attendons-nous à retrouver les éléments de style des Duster et Bigster: calandre affinée dans le prolongement des optiques, partie inférieure du bouclier avant ajourée... Enfin, côté moteurs, la Sandero se prépare à une nouveauté majeure: elle sera pour la première fois disponible en hybride, probablement dotée du nouveau 1.8 attendu courant 2025 sous le capot du Bigster.

Le Jogger aussi aura droit à son lifting en fin d'année. Sous le camouflage, on devine les évolutions de la face avant, logiquement partagées avec la Sandero (dont il est techniquement la variante break).



SB MEDIEU

Ce qui explique le recours à la base technique CMF-B EV de la R5 E-Tech évoquée plus tôt. Elle se contentera probablement du plus modeste ensemble moteur-batterie (95 ch, 40 kWh), une version plus puissante et onéreuse n'étant guère pertinente. Evidemment, pas question de renoncer au thermique, et surtout pas aux versions à bicarburation essence/GPL (aujourd'hui plus

de 60% des ventes du modèle). Dissipons tout malentendu: la plate-forme modulaire de la R5 électrique, élaborée à partir de celle de la Clio 5, est bien capable de recevoir des motorisations classiques ou hybrides. La Sandero pourra donc bénéficier des plus récents moteurs du groupe, dont le trois cylindres 1.2 à hybridation légère (environ 110 ch, en boîte manuelle ou

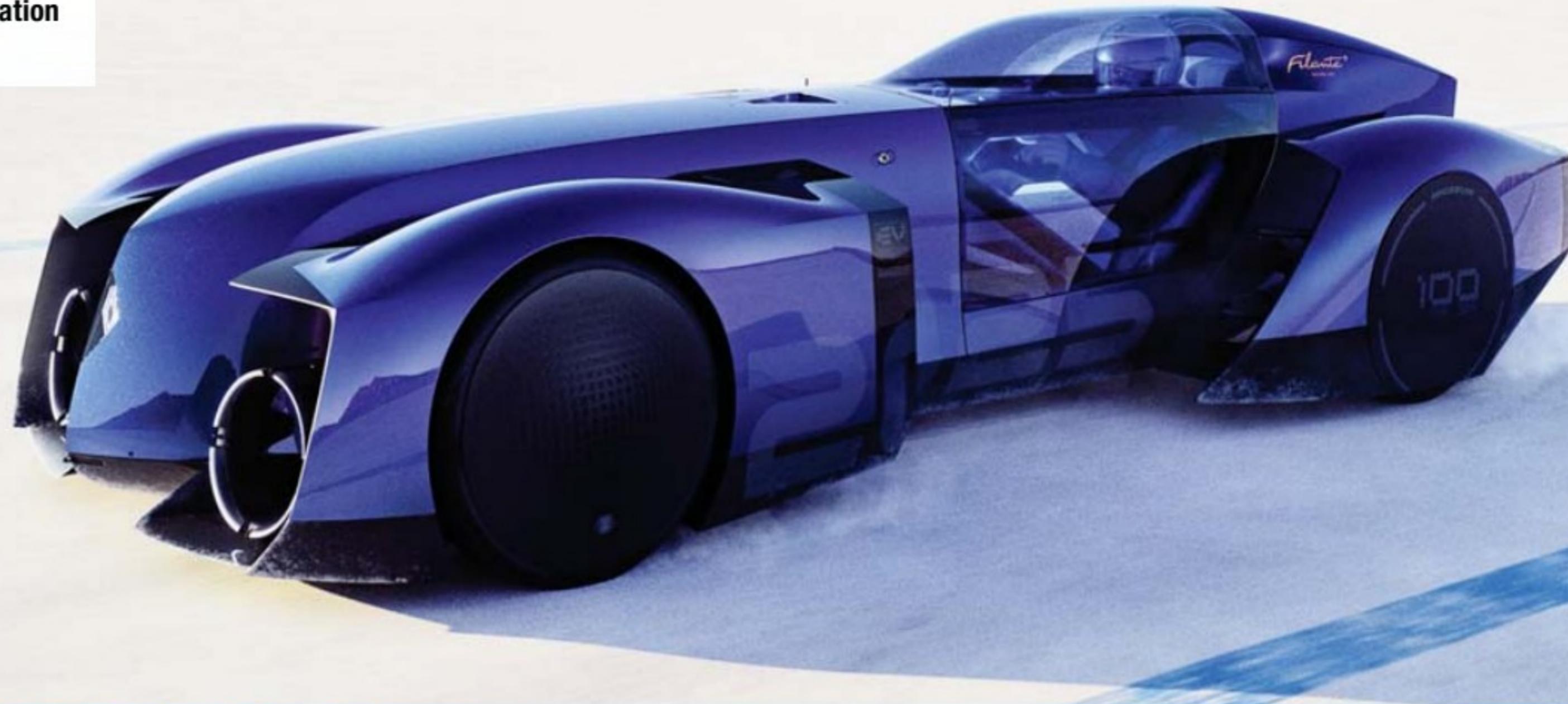
automatique EDC), et l'hybride 1.8 qui aura été déployé sur l'ensemble du groupe entre-temps. Le SCe de 65 ch, actuel premier prix (12 990 €) peu plébiscité, pourrait passer à la trappe, laissant l'entrée de gamme à une TCe 90, tandis qu'en GPL la future Sandero pourrait hériter du nouveau moteur Eco-G 120 bientôt étrenné par le Bigster. Dans tous les cas, en misant en

outre sur un équipement enrichi, le prix d'appel devrait grimper: la gamme débuterait ainsi autour de 16 000 €, contre 14 700 € pour l'actuelle Sandero TCe 90. Les incertitudes qui planent sur le tout électrique, à moyen terme du moins, plaident pour la palette de motorisations la plus panachée possible. Il ne manquerait finalement qu'un diesel pour que chacun y trouve son compte... ■



La Renault Filante Record 2025 est un véhicule électrique conçu pour réaliser un... record, dans l'esprit de ceux établis par le Losange au début du XX^e siècle en matière de vitesse. Cette fois, il s'agira de consommation et d'autonomie électriques.

CONCEPT-CAR



RENAULT FILANTE RECORD 2025

Pour repousser les limites

En ouverture du salon Rétromobile (du 5 au 9 février), Renault a dévoilé ce "démo-car" électrique, un engin inédit et spectaculaire, pensé pour la recherche de l'efficience et destiné à battre des records. Un défi qui rend aussi hommage à l'histoire du Losange.

Dans les années 1920, au sortir de la Première Guerre mondiale, les constructeurs automobiles se livrent à une bataille des records. Des anneaux de vitesse conçus dans ce but commencent à fleurir, comme celui de Montlhéry (91), en 1924. Il est ainsi le théâtre, en 1926, du record de la Renault 40 CV,

un long véhicule (5,40 m), très profilé, doté d'un énorme moteur de 9 121 cm³, qui avale 4167,578 km en 24 heures, à la vitesse moyenne de 173,649 km/h! En 1934, la Nervasport (5,20 m de long), équipée d'un moteur de série (8 cylindres en ligne, 4825 cm³, 108 ch), à la carrosserie modifiée par un ingénieur spécialisé dans les avions

de course (de chez Caudron, l'avionneur racheté par Renault en 1933), pulvérise des records mondiaux, dont un, historique: 8 037 km parcourus en 48 heures, à une vitesse moyenne de 167,445 km/h (arrêts inclus)! Enfin, en 1956, l'Etoile Filante (4,84 m), propulsée par une turbine de 270 ch de chez Turbomeca, atteint les 306,9 km/h (sur un kilomètre), sur le lac salé de Bonneville (Etats-Unis).

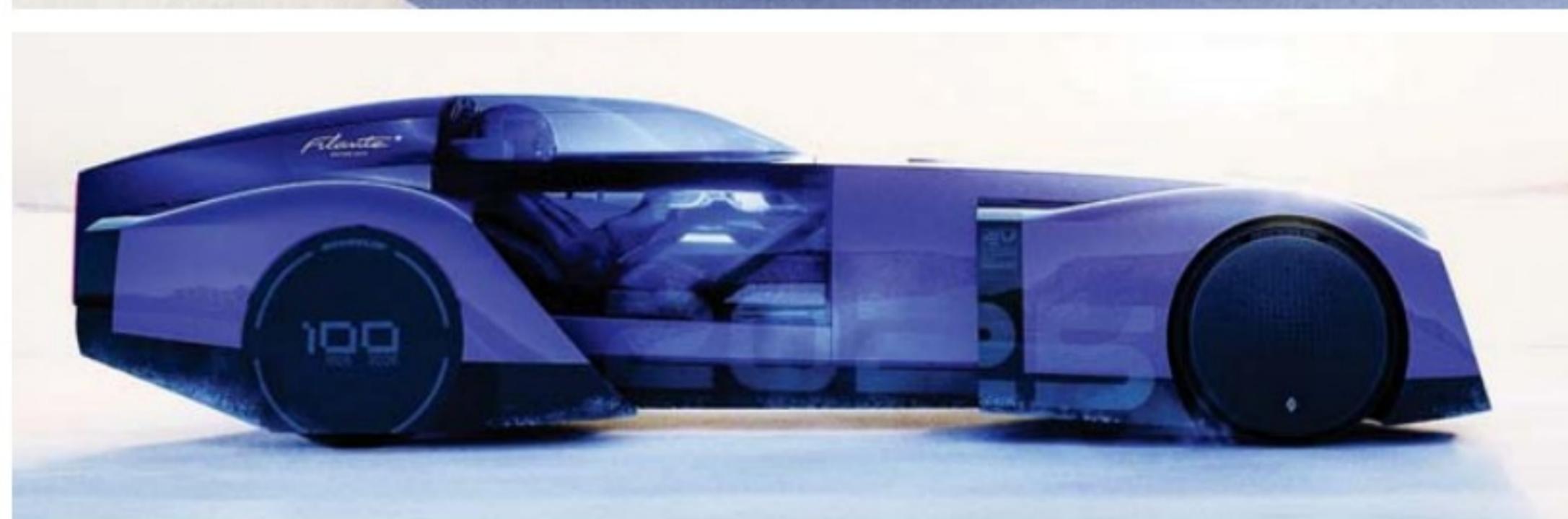
De la vitesse à l'autonomie

Bien évidemment, avec cette Renault Filante Record 2025, c'est un tout autre type d'objectif que s'est fixé la marque. Ce

"démo-car" électrique (puissance non révélée pour l'instant) a été imaginé pour établir un record en matière de consommation et d'autonomie avec une batterie de Scenic E-Tech de 87 KWh. Pour cela, son design, son gabarit, son poids, ses matériaux et ses technologies ont été optimisés. Le look, très élancé (5,12 m de long, 1,71 m de large et 1,19 m de haut), s'inspire de ses illustres aînées, mais aussi des codes de l'aéronautique, avec un cockpit qui rappelle celui des avions de chasse. L'aérodynamisme a bien sûr été très travaillé, ainsi que la masse (1000 kg), grâce à l'utilisation de la fibre de carbone et

Cette monoplace à l'aérodynamisme exceptionnel s'équipe de pneus de 19 pouces spécialement développés par Michelin pour concilier performance pure et grande autonomie.





Ce "démo-car" reprend des éléments des véhicules "des records" de Renault (ci-dessous), comme les phares ronds de la 40 CV, le long profil (5,12 m) de la Nervasport, les roues carénées de l'Etoile Filante. Mais il troque leurs 6 et 8 cylindres en ligne et turbine pour une mécanique électrique.



Son habitacle, monoplace, se compose d'un siège en toile tendue et d'un "volant" solidaire de la bulle du cockpit afin de faciliter l'accès à bord.

d'un alliage d'aluminium très résistant ("Scalmalloy") conçu pour l'impression 3D de pièces spécifiques. La batterie fait appel à la technologie "cell-to-pack", synonyme de meilleure densité énergétique, d'encombrement et de poids réduits. Enfin, cette Filante Record se dote aussi des technologies "steer-by-wire" et "brake-by-wire" (direction et freinage sans liaison mécanique), que l'on ne manquera pas de retrouver dans de futurs modèles de série. Après avoir été sous les feux de la rampe à Rétromobile, cet engin passera des tests en soufflerie au printemps avant de partir à l'assaut de son record d'efficience. Où et quand ? Affaire à suivre... ■

Les inspiratrices

1926: la 40 CV des records



1934: la Nervasport des records



1956: l'Etoile Filante



Et aussi...

Fiat Grande Panda: l'hybride à partir de 18 900 €

Alors que la version 100% électrique (113 ch, à partir de 24 900 €) devrait arriver en concession en mars, Fiat ouvre le carnet de commandes de sa variante Hybrid. Celle-ci s'équipe d'un bloc essence hybride 48 V de 100 ch associé à la boîte auto. eDCT6, le tout décliné en trois finitions (Pop, Icône et La Prima), avec des tarifs s'échelonnant de 18 900 à 22 400 €. Fiat promet les premières livraisons en juin.



Fiat

BMW iX: notable mise à jour technique

L'imposant SUV 100% électrique voit ses puissances ainsi que son autonomie augmenter et modifie ses dénominations. Ainsi, l'iX xDrive40 devient xDrive45 et gagne 82 ch, atteignant 408 ch, le xDrive50 se mue en xDrive60 et passe à 544 ch (+ 21 ch), quand la version M60 se transforme en M70, portée à 659 ch (+ 40 ch). Enfin, BMW annonce une autonomie jusqu'à 701 km. Tarifs à partir de 88 600 €.



BMW

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés par les particuliers depuis le début de l'année

1	Dacia Sandero	2979	- 44 %
2	Dacia Duster	1701	- 2 %
3	Toyota Yaris Cross	1669	+ 24 %
4	Renault Clio	1539	- 25 %
5	Renault 5	1332	-
6	Toyota Yaris	1259	- 19 %
7	Peugeot 208	1129	+ 4 %
8	Renault Captur	798	- 19 %
9	Citroën C3	717	+ 4 %
10	Peugeot 2008	629	- 2 %

Début d'année moribond pour le marché des particuliers (- 16 %), marqué par la suprématie des Sandero et Duster (15 % des immatriculations à eux seuls).

Avec notre partenaire  AAADATA trusted data useful innovation

GRAND JEU **Auto Plus** concours

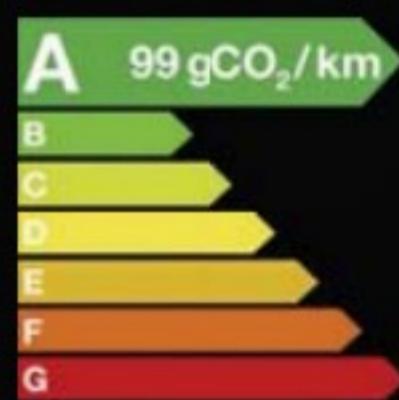
JUSQU'AU 17 FÉVRIER

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



3€

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



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669928

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

Formule **MENSUELLE**

3€ le 1^{er} mois **seulement**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€*.

Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

Formule **ANNUELLE**

6 mois OFFERTS

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1901 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

Mme M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom :

Le:

Date et signature obligatoires

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email :

Téléphone :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur service@kiosquemag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 17/02/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficierez d'un droit d'accès, rectification, effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reeworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



F. GROUT

P. 24, DUELS FRATRICIDES : les petits SUV valent-ils les grands ? Avec le **Cupra Formentor** face au **Terramar**, le **Mercedes GLB** face au **GLC**, la **Peugeot 408** face au **3008**, le **Renault Symbioz** face à l'**Austral**, le **Toyota Yaris Cross** face au **C-HR**, le **Volkswagen T-Cross** face au **T-Roc** et le **Volvo EX30** face à l'**EX40**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le **Hyundai Inster**, petit SUV électrique.

P. 38, MATCH : la nouvelle **Renault 5 E-Tech** face à la **Citroën ë-C3**.

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Peugeot 5008**.

► P. 44, ON A TOUT ESSAYÉ : la nouvelle **BMW M5**, désormais hybride rechargeable.

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.

Le chiffre à retenir

255 km
autonomie moyenne



N. SOLER

**TOP
20**

La Renault 5 E-Tech Autonomie Urbaine face à ses rivales

Autonomie moyenne (en km)

1 ^{er}	Peugeot E-208 54 kWh (156 ch)	335
2 ^e	Jeep Avenger 54 kWh (156 ch)	330
3 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica 54 kWh (156 ch)	325
4 ^e	Fiat 600 54 kWh (156 ch)	320
4 ^{e ex ae}	Renault 5 E-Tech Auton. Conf. 52 kWh (150 ch)	320
6 ^e	Hyundai Kona Electric 48 kWh (156 ch)	315
7 ^e	DS 3 E-Tense 54 kWh (156 ch)	305
7 ^{e ex ae}	Opel Corsa-e 51 kWh (156 ch)	305
7 ^{e ex ae}	Peugeot E-208 51 kWh (156 ch)	305
10 ^e	Opel Corsa-e 50 kWh (136 ch)	295
10 ^{e ex ae}	Peugeot E-208 50 kWh (136 ch)	295
12 ^e	Opel Mokka Electric 50 kWh (136 ch)	275
13 ^e	Mini Cooper E 41 kWh (184 ch)	265
13 ^{e ex ae}	Peugeot E-208 50 kWh (136 ch)	265
15 ^e	Renault 5 E-Tech Auton. Urb. 40 kWh (120 ch)	255
16 ^e	Citroën ë-C3 44 kWh (113 ch)	245
17 ^e	Fiat 500e 42 kWh (118 ch)	230
18 ^e	Abarth 500e 42 kWh (155 ch)	225
19 ^e	Leapmotor T03 41 kWh (109 ch)	225
20 ^e	Dacia Spring 27 kWh (65 ch)	190



Y. LEFEBVRE

► Avec 335 km d'autonomie moyenne, le Peugeot E-208 de 54 kWh/156 ch prend la tête de notre classement des modèles citadins électriques.



Les petits SUV valent-ils les grands ?

Le petit modèle ou celui juste au-dessus ? C'est un débat vieux comme l'histoire de l'automobile, que la multiplication des offres de SUV ne fait que renouveler : pour justifier de casser sa tirelire, il faut que le modèle concerné en offre plus. Plus de place, plus de confort, plus d'équipements, plus de puissance, plus de prestance... Une logique qui ne va pourtant pas toujours de soi, certains "petits" proposant des prestations proches, voire supérieures à celles des grands, et parfois davantage de modernité.





Sept matchs entre les petits et les grands SUV

CUPRA: le Formentor face au Terramar	p. 26
MERCEDES: le GLB face au GLC	p. 27
PEUGEOT: la 408 face au 3008	p. 28
RENAULT: le Symbioz face à l'Austral	p. 29
TOYOTA: le Yaris Cross face au C-HR	p. 30
VOLKSWAGEN: le T-Cross face au T-Roc	p. 32
VOLVO: l'EX30 face à l'EX40	p. 33

CUPRA Le Formentor face au Terramar

Cupra Formentor

1.5 e-Hybrid DSG6 VZ - 272 ch

58 335 € / 50 200 €*

Cupra Terramar

1.5 eHybrid DSG6 VZ - 272 ch

59 800 € / 53 650 €*



PHOTOS: F. GROUT

Dernier venu dans la gamme florissante de Cupra, le Terramar reprend la plate-forme et les moteurs du récent Volkswagen Tiguan, dont cette puissante mécanique hybride rechargeable avec grosse batterie. Tout comme un autre SUV compact de la marque, le Formentor, un peu plus petit et mis à jour récemment. Pas facile de

s'y retrouver... Mais leur proximité technique permet de les comparer à pied d'égalité, même si l'écart de prix atteint 3 450 €* en finition VZ. Cette dernière propose un équipement très proche dans les deux cas. Mais malgré 7 cm de longueur supplémentaire, le Terramar est un brin moins logeable aux places arrière. Il se rattrape un peu avec

un coffre légèrement plus vaste. Il pèse par ailleurs près de 200 kg de plus, ce qui se ressent sur la consommation (et lui vaut un malus au poids). Mais pas sur l'autonomie en mode électrique, excellente dans les deux cas (plus de 80 km en moyenne). Sur le papier, les deux sont donc difficiles à départager... Mais les doutes s'évaporent quand on en prend

le volant. Le Formentor colle vraiment à l'esprit Cupra : il est précis, joueur, voire excitant. Ce n'est pas le cas du Terramar, qui mise sur un amortissement plus souple, au prix d'un dynamisme plus banal. Bref, si vous cherchez une Cupra de caractère, bonne nouvelle : vous pouvez économiser la différence de tarif en optant pour le Formentor. ■



La planche de bord du Formentor est plus classique que celle du Terramar. On est assis beaucoup plus bas, dans une ambiance plus sportive. Les matériaux sont corrects, sans plus. Seule grande différence : pas d'affichage tête haute.

NOS MESURES	Cupra Formentor	Cupra Terramar
Moteur essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi combiné	400 Nm	400 Nm
CO ₂ /Malus	10 g/km/0 €	10 g/km/+1 050 € ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	27s3	28s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s9	4s2
Consommation moyenne	7 l/100 km	7,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	87 km	83 km
Poids	1737 kg	1921 kg
Coffre	362 dm ³	390 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,45 x 1,84 x 1,53	4,52 x 1,87 x 1,59

L'ÉQUIPEMENT	Cupra Formentor	Cupra Terramar
Affichage tête haute	Indisponible	850 € ⁽²⁾
Assistance au stationnement	1 150 € ⁽²⁾	890 € ⁽²⁾
Conduite semi-autonome	1 150 € ⁽²⁾	890 € ⁽²⁾
Phares Matrix Led	Série	Série

1. Malus au poids. 2. Pack.

L'ÉVALUATION	CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
↑ Cupra Formentor	████████	██████
↑ Cupra Terramar	██████	██████
CONFORT	CONSUMMATION	PRIX/ÉQUIPEMENT
↑ Cupra Formentor	██████	████████
↑ Cupra Terramar	██████	██████
HABITABILITÉ/COFFRE	CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
↑ Cupra Formentor	████████	██████
↑ Cupra Terramar	██████	██████

Le verdict  **Victoire : Cupra Formentor**

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



Derrière une présentation un peu moins sobre, le Terramar affiche les mêmes écrans que le Formentor. On apprécie une largeur aux coudes légèrement supérieure, mais les matériaux sont les mêmes qu'à bord du Formentor.

MERCEDES Le GLB face au GLC

Mercedes GLB

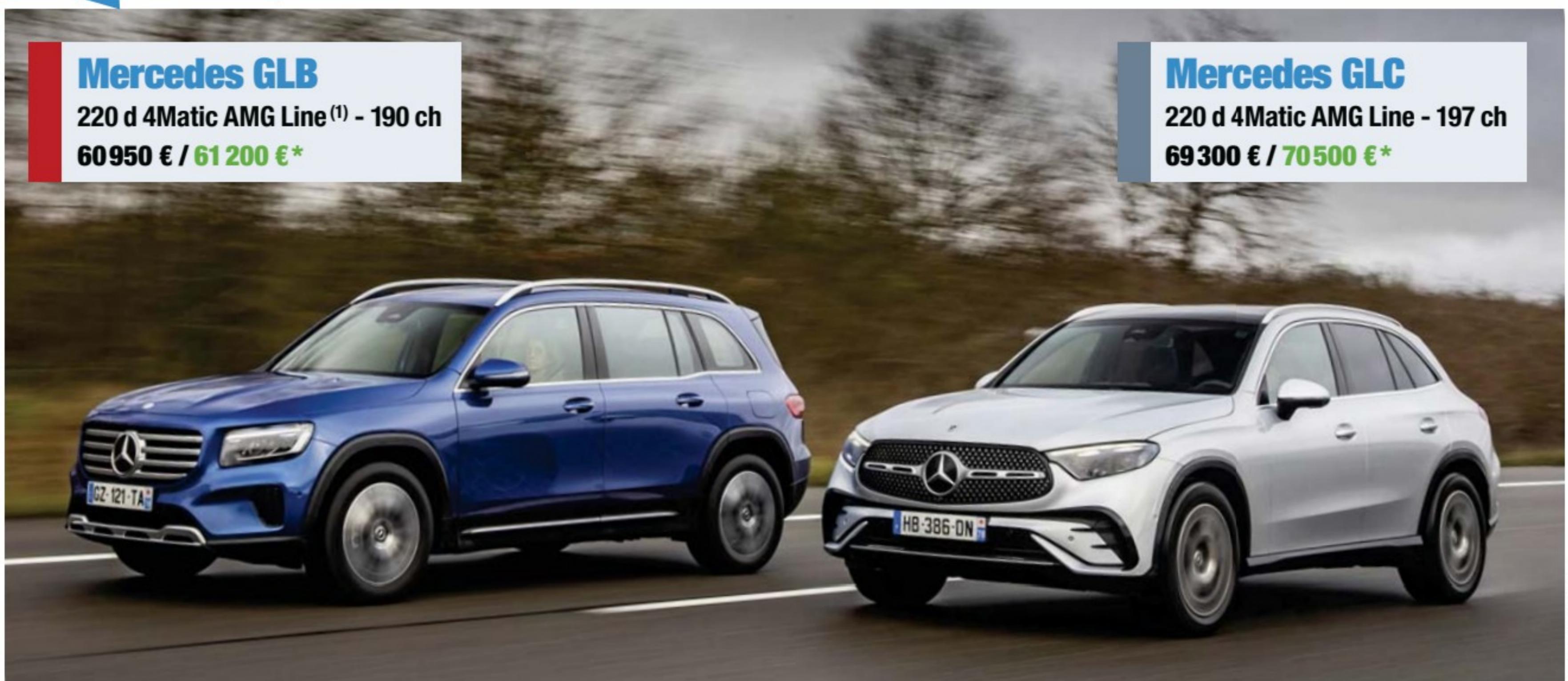
220 d 4Matic AMG Line⁽¹⁾ - 190 ch

60950 € / 61200 €*

Mercedes GLC

220 d 4Matic AMG Line - 197 ch

69300 € / 70500 €*



PHOTOS: F. GROUT

Remise et malus compris, pas moins de 9300 € séparent le Mercedes GLB 220 d 4Matic AMG Line de son grand frère le GLC. Une paille! Qu'offre donc ce dernier pour justifier une telle différence de tarif? Deux places... en moins! En effet, le GLB propose d'office sept places, et bien que les deux strapontins du fond, étroits et

difficiles d'accès, se destinent à des enfants, ils ont le mérite d'exister. Avec ses deux quinze de plus (!), le GLC accuse en outre un certain retard en performances, même si l'écart en matière de reprises apparaît marginal. Heureusement, son hybridation légère (un alterno-démarreur que Mercedes refuse encore au GLB) lui évite de trop consom-

mer. Mais alors, que reste-t-il au GLC? D'abord, une dotation de série un peu moins pingre que celle du GLB (qui ose facturer le Mirror Screen en option!). Sur la route, il se montre en outre plus dynamique que son petit frère, avec un roulis mieux maîtrisé et un comportement plus équilibré. Il soigne également davantage son insonorisation, même si la

mécanique reste un peu trop sonore dans les deux cas. Enfin, le GLC offre davantage d'espace aux places arrière et un plus grand coffre, ce qui compense l'absence de banquette coulissante (de série sur le GLB). Il se montre ainsi plus apte à faire voyager ses (cinq) occupants dans le meilleur confort. Mais cela vaut-il un tel surcoût? Pas selon nos critères... ■



Présentation toujours moderne pour le GLB, qui offre par ailleurs de grands rangements. Hélas, la position de conduite, avec les jambes trop fléchies, se révèle fatigante, et les touches sensitives au volant sont agaçantes à l'usage.



La finition du GLC est légèrement plus cossue que celle du GLB, même si certains plastiques manquent de classe. Interfaces encore plus modernes et position de conduite plus naturelle. Mais les touches sensitives au volant restent pénibles!

NOS MESURES	Mercedes GLB	Mercedes GLC
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S + électr.
Couple maxi	400 Nm à 1600 tr/mn	440 Nm à 1800 tr/mn
CO ₂ /Malus	158 g/km / + 5694 € ⁽¹⁾	136 g/km / + 3940 € ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	29s6	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s4	5s8
Consommation moyenne	6,7 l/100 km	6,6 l/100 km
Poids	1873 kg	2080 kg
Coffre	429/555 dm ³ ⁽²⁾	590 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,64 x 1,83 x 1,66	4,72 x 1,89 x 1,64

1. Malus au poids inclus. 2. Banquette reculée/avancée. En configuration 7 places: 163 dm³.

L'ÉQUIPEMENT	Mercedes GLB	Mercedes GLC
Assistant au créneau	Série	Série
Clé mains libres	Série	1150 €
Clim' auto. bizona	600 €	Série
Mirror Screen	400 €	Série
Sièges avant électriques	800 € ⁽¹⁾	Série ⁽²⁾

1. Avec mémoire. 2. Réglage longitudinal manuel.

L'ÉVALUATION

CONDUITE	GLB	GLC	PRÉSENTATION/FINITION	GLB	GLC
CONDUITE	GLB	GLC	PRÉSENTATION/FINITION	GLB	GLC
CONFOR	GLB	GLC	CONSUMMATION	GLB	GLC
HABITABILITÉ/COFFRE	GLB	GLC	PRIX/ÉQUIPEMENT	GLB	GLC

Le verdict **Auto Plus** **Victoire : Mercedes GLB**

PEUGEOT La 408 face au 3008



PHOTOS : N. SOLER

Il s'est vendu l'an dernier quatre fois plus de 3008 que de 408 ! La "cross-berline" n'a pourtant pas grand-chose à lui envier côté style, et rivalise en habitabilité face à un 3008 il est vrai assez moyen dans la catégorie. Ce dernier prend sa revanche côté présentation intérieure, avec une finition un peu plus cossue et des interfaces plus modernes et réac-

tives (mais pas plus claires). Et, contrairement à la 408, il propose un plancher de coffre mobile qui favorise la modularité et permet d'obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue. Sur la route, la 408 donne le ton : son poids plus contenu (un quintal et demi de moins !) lui permet d'afficher de meilleures performances. Surtout,

elle séduit par le dynamisme de son châssis, servi par un train avant accrocheur et une direction précise, sans faire de compromis sur le confort. Plus emprunté, le 3008 subit davantage de roulis et apparaît moins agile. Il offre en contrepartie uneinsonorisation plus poussée. Côté agrément mécanique, les deux Peugeot sont logiquement à

égalité, avec la même boîte, assez lente, générant quelques à-coups et des bruits de transmission à basse vitesse, ainsi qu'un trois cylindres identique, assez discret et aussi sobre sur les deux modèles. Au final, la remise très généreuse offerte sur la 408 (- 17 % !) aboutit à un écart tarifaire de 4 600 €, qui fait basculer ce match en sa faveur. ■



Peugeot 408

Le dessin de la planche de bord est moderne, et la position de conduite basse, à bord de la 408. La finition est globalement soignée, même si certains plastiques déçoivent. Trop de commandes passent par l'écran tactile, hélas peu réactif.



Peugeot 3008

Belle et très lisible, la dalle numérique du 3008 ! Mais les menus restent peu clairs. Comme dans la 408, on retrouve les utiles raccourcis personnalisables "i-Toggles" (de série sur cette version GT). La finition, quant à elle, est léchée.

NOS MESURES	Peugeot 408	Peugeot 3008
Moteur essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	114 g/km / 0 €	124 g/km / + 190 €
Accélération 1000 m D. A.	31s3	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	6s9
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,3 l/100 km
Poids	1505 kg	1663 kg
Coffre	492 dm ³	520 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,85 x 1,48	4,55 x 1,90 x 1,65

L'ÉQUIPEMENT	Peugeot 408	Peugeot 3008
Conduite semi-autonome	Série	1 300 €
Banquette 40/20/40	Indisponible	Série
Sièges AV chauffants	1 000 € ⁽¹⁾	Série
Phares à leds adaptatifs matriciels	Série	Série
GPS connecté	Série	Série
1. Inclut sièges électriques et massants.		

L'ÉVALUATION

CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
▲ 408 3008	██████
CONFORT	██████
▲ 408 3008	██████
HABITABILITÉ/COFFRE	██████
▲ 408 3008	██████
CONSOMMATION	██████
▲ 408 3008	██████
PRIX/ÉQUIPEMENT	██████
▲ 408 3008	██████

Le verdict



Victoire : Peugeot 408

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

RENAULT Le Symbioz face à l'Austral



PHOTOS: N. SOLER

Renault a-t-il tiré une balle dans le pied de son SUV star, l'Austral, en rallongeant le Captur? Le Symbioz se rapproche en effet de l'Austral. Banco pour les familles à la recherche du meilleur compromis prix/aspects pratiques? Pas si vite. Privé de l'hybride 160 ch depuis peu, l'Austral doit s'appuyer ici sur son 130 ch à boîte

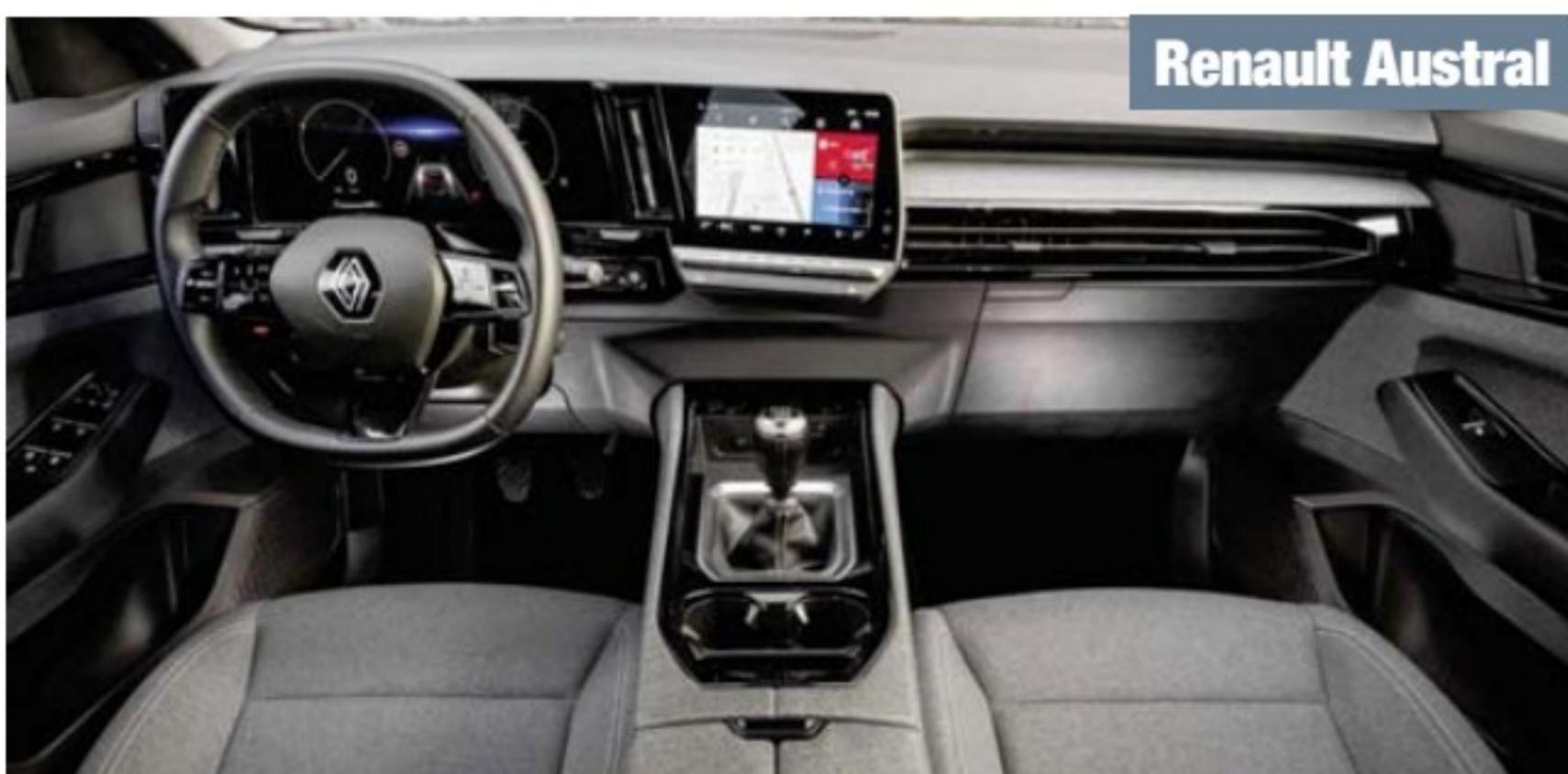
manuelle, réservé à l'entrée de gamme. Dans ces conditions, les tarifs du Symbioz, proposé uniquement en full hybride de 145 ch, sont très proches: 600 €* d'écart seulement. Un mouchoir de poche, d'autant que l'Austral a de sérieux arguments pour lui. A l'intérieur, la largeur bien supérieure de l'habitacle (+ 9 cm), ainsi qu'un ni-

veau de finition plus sérieux et une présentation plus moderne donnent vraiment l'impression de monter en gamme. On y voyage aussi plus sereinement à cinq. Enfin, il est mieux insonorisé, surtout contre les bruits d'air. Mais la suppression de la version de 160 ch est un coup dur, le privant de boîte auto. Son levier est

certes facile à manier, et son trois cylindres discret, mais, au quotidien, difficile de concurrencer l'agrément de la mécanique full hybrid du Symbioz, surtout en ville. Sans parler de sa sobriété, largement supérieure. De quoi faire légèrement pencher la balance dans le sens du "petit" frère, surtout pour ceux qui roulent beaucoup en ville. ■



C'est au niveau de sa planche de bord que le Symbioz affiche le plus son statut de Captur rallongé: les écrans n'ont pas la qualité de ceux de l'Austral, et la présentation est plus datée. Il profite quand même du très intuitif logiciel Google.



L'Austral propose des écrans qui font toujours référence sur le marché pour leur réactivité et leur facilité de prise en main. L'ensemble est plus moderne que sur le Symbioz, tandis que le niveau de finition est un cran au-dessus.

NOS MESURES	Renault Symbioz	Renault Austral
Moteur essence + électr.	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi combiné	250 Nm	230 Nm
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €	121 g/km/+ 125 €
Accélération 1000 m D. A.	32s8	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6	8s5
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	7,2 l/100 km
Poids	1473 kg	1528 kg
Coffre	480 dm ³	530 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58	4,51 x 1,83 x 1,62

L'ÉQUIPEMENT	Renault Symbioz	Renault Austral
Climatisation auto. bizona	Indisponible	Série
Hayon motorisé	450 €	Indisponible
Sièges AV chauffants	400 €	Indisponible
Sièges AV électriques	Indisponible	200 €
Système audio hi-fi	1000 €	Indisponible

L'ÉVALUATION	CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
↑ Symbioz	████████	████████
↑ Austral	██████	██████
CONFORT	CONSUMMATION	PRIX/ÉQUIPEMENT
↑ Symbioz	████████	████████
↑ Austral	██████	██████
HABITABILITÉ/COFFRE		
↑ Symbioz	████████	████████
↑ Austral	██████	██████

Le verdict  **Victoire : Renault Symbioz**

LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

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

**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

SERGE BELLU

DS 70 ANS DE LEGENDE

AutoClassiques
Plus

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE



70 ANS DE LEGENDE

SERGE BELLU

VOLKSWAGEN Le T-Cross face au T-Roc



PHOTOS: N. SOLER

A ma gauche, le T-Cross, le plus petit des SUV Volkswagen, récemment restylé. A ma droite, son grand frère le T-Roc, qui vit ses derniers mois. Bénéficiant d'une belle remise de 19% sur cette finition Life Plus, il se retrouve 400 € moins cher que le T-Cross à équipement presque équivalent. "Presque", car il lui

manque encore la conduite semi-autonome ou les phares adaptatifs matriciels. A bord, les frères jouent la même partition du "sérieux et bien rangé", même s'ils pourraient faire davantage d'efforts côté finition. L'habitabilité se révèle généreuse dans les deux cas, le T-Cross prenant l'avantage en espace aux jambes à l'arrière (mais l'on

y est un peu serré en largeur), tandis que le T-Roc补偿 avec un coffre plus spacieux. Cependant, ce dernier ne dispose pas de la très pratique banquette coulissante de son petit frère. Les deux SUV citadins partagent par ailleurs le même 1.5 TSI, un bloc volontaire, mais qui se montre à la fois plus nerveux et plus sobre à bord du

T-Cross, 100 kg plus léger. Cela dit, la boîte DSG offre un fonctionnement plus fluide dans le T-Roc. Celui-ci se distingue également par une insonorisation plus poussée, un amortissement plus finement calibré et des mouvements de caisse mieux contrôlés. Cet agrément supérieur vaut au T-Roc la plus étroite des victoires. ■



Bonne position de conduite et ergonomie "à l'ancienne" laissant une large place aux boutons : pas de raison de s'en plaindre ! La finition est correcte (sans plus), l'équipement généreux, et les rangements sont nombreux.



Présentation là encore très classique à bord du T-Roc, qui soigne tout autant son ergonomie que son petit frère. Il se distingue cependant par une finition (légèrement) plus flatteuse et une meilleure visibilité périphérique.

NOS MESURES	LABO	Volkswagen T-Cross	Volkswagen T-Roc
Moteur turbo-essence	•	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi		250 Nm à 1 500 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ / Malus	136 g/km / + 650 €	138 g/km / + 818 €	
Accélération 1000 m D. A.	29s9	30s6	
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	5s7	
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	7,5 l/100 km	
Poids	1 302 kg	1 406 kg	
Coffre	444/569 dm ³ ⁽¹⁾	474 dm ³	
Dim. L x l x h, en m	4,14 x 1,76 x 1,58	4,24 x 1,82 x 1,58	
1. Banquette reculée/avancée.			

L'ÉQUIPEMENT	Volkswagen T-Cross	Volkswagen T-Roc
Conduite semi-autonome	Série	980 €
Phares à leds adaptatifs matriciels	Série	Indisponible
Banquette coulissante	Série	Indisponible
GPS	Série	Série
Chargeur de smartphone à induction	Série	Série

L'ÉVALUATION	CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
↑ T-Cross T-Roc	██████ ██████	██████ ██████
CONFORT	CONSUMMATION	PRIX/ÉQUIPEMENT
↑ T-Cross T-Roc	██████ ██████	██████ ██████
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT	
↑ T-Cross T-Roc	████████ ████████	██████ ██████

Le verdict **Victoire : Volkswagen T-Roc**

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

VOLVO L'EX30 face à l'EX40

Volvo EX30

Single Extended Range Start⁽¹⁾ - 272 ch

43 300 € / 42 400 €*

Volvo EX40

Single Extended Range Start⁽³⁾ - 252 ch

52 200 € / 44 000 €*



PHOTOS : N. SOLER

Au premier abord, 8900 € séparent ces deux SUV électriques Volvo, à l'avantage de l'EX30. Sauf que le plus ancien, l'EX40 (ex-XC40 Recharge) se négocie à - 10% en concession (- 2% pour l'EX30) et bénéficie du bonus écologique, dont est privé son petit frère, assemblé en Chine. Si bien qu'au final, l'écart de prix se réduit

à... 1 600 €! L'EX30 bombe le torse avec sa puissance plus généreuse (+ 20 ch), son poids moins pachydermique (- 220 kg) et ses performances de GTI. Hélas, son train arrière se laisse déborder par toute cette fougue, occasionnant des réactions parfois brutales sur le mouillé. En outre, la direction trop légère et la pédale de frein spongieuse

ne mettent guère en confiance. Quant aux suspensions trépidantes, elles nuisent au confort. De son côté, l'EX40 apparaît plus "posé", avec une puissance qui déboule moins brutalement, une direction plus consistante et un comportement globalement plus serein. Il offre en outre un mode "one pedal" plus pratique (décélération plus forte). Il enfonce

le clou avec ses suspensions un peu plus tolérantes, sa meilleure habitabilité et sa finition plus léchée. Seules ses interfaces un peu datées trahissent son âge. Enfin, l'EX40 assène le coup de grâce avec son excellente autonomie: 440 km en moyenne (360 sur autoroute), contre 340 km pour l'EX30 (280 sur autoroute). Prime à l'expérience! ■



Volvo EX30

La planche de bord, épurée à l'extrême, se résume à un grand écran tactile centralisant toutes les commandes, ce qui ne facilite guère la prise en main. Les matériaux sont de qualité quelconque, et les rangements peu pratiques.



Volvo EX40

Le petit écran tactile a pris un coup de vieux, comme la technologie (pas de Mirror Screen sans fil). Mais la présentation apparaît plus cossue, l'atmosphère plus chaleureuse, et on dispose quand même d'un planificateur d'itinéraire.

NOS MESURES	ABO AUTO PLUS LAB	Volvo EX30	Volvo EX40
Moteur électrique		Synchrone à aim. perm.	Synchrone à aim. perm.
Couple maxi		343 Nm	420 Nm
CO ₂ /Bonus		0 g/km/0 €	0 g/km/-3 000 €
Accélération 1 000 m D. A.		26s6	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		3s4	4s6
Autonomie moyenne		340 km	440 km
Poids		1 816 kg	2 038 kg
Coffre		357 dm ³ ⁽¹⁾	509 dm ³ ⁽²⁾
Dim. L x l x h, en m		4,24 x 1,84 x 1,55	4,44 x 1,87 x 1,65

1. + 15 dm³ de coffre à l'AV. 2. + 37 dm³ de coffre à l'AV.

L'ÉQUIPEMENT	Volvo EX30	Volvo EX40
Airbag de genoux	Indisponible	Série
Pompe à chaleur	Série	1 000 € ⁽¹⁾
Régulateur adapt./Conduite semi-auto.	Série/Indisponible	1 150 € ⁽²⁾
Surveillance des angles morts	Série	1 150 € ⁽²⁾
Climatisation auto. bizona	Indisponible	Série

1. + Sièges AV et volant chauffants. 2. Options groupées.

L'ÉVALUATION

CONDUITE	EX30	EX40	PRÉSENTATION/FINITION	EX30	EX40
CONDUITE	EX30	EX40	PRÉSENTATION/FINITION	EX30	EX40
CONFORT	EX30	EX40	AUTONOMIE	EX30	EX40
HABITABILITÉ/COFFRE	EX30	EX40	PRIX/ÉQUIPEMENT	EX30	EX40

Le verdict **Auto Plus** **Victoire : Volvo EX40**



Par David Bouillaux

ÉLECTRIQUE

Hyundai Inster

Creative - 49 kWh - 115 ch

29 250 € / 29 250 €*



PREMIER TEST DE LA CITADINE ÉLECTRIQUE DE HYUNDAI

Une petite coréenne ingénieuse

Le marché des citadines électriques est en pleine ébullition. Après la très séduisante Renault 5 E-Tech et l'abordable Citroën ë-C3, c'est au tour de l'originale Hyundai Inster de s'immiscer dans ce segment.

L'électrique conquiert le marché des citadines et minicitadines, jusqu'ici dominé par les moteurs thermiques et les micro-hybrides. Et pour inciter le plus grand nombre à se convertir à ce type d'énergie, les constructeurs jouent à fond la carte de la séduction, à l'image de Renault et de sa très stylée R5 E-Tech. Forcément, le constructeur

coréen Hyundai, qui investit massivement depuis des années sur l'électrification, ne pouvait rater le coche sur ce segment. Pour ce faire, il engage cette très atypique Inster, à la bouille inimitable. Avec ses blocs optiques originaux et sa signature lumineuse personnelle, elle ne laisse pas indifférent. Outre son gabarit compact (3,82 m de long, soit 10 cm de moins qu'une

Renault 5), la coréenne se distingue aussi par sa silhouette à mi-chemin entre une citadine et un mini-SUV (dont le profil n'est pas sans rappeler celui d'une Suzuki Ignis).

Pratique et bien dotée

A l'intérieur, le style se veut en revanche plus classique. Hyundai a surtout mis l'accent sur la modernité des équipements avec la présence de deux grands écrans digitaux de 10,25"/26 cm chacun (de série) et, surtout, une dotation digne d'une berline premium. Le troisième niveau d'équipement (sur quatre) comprend un régulateur adaptatif et un planificateur de trajet de série, la vision périphérique à 360° et l'affichage des angles morts par caméra étant disponibles en option. Quand on s'installe au volant, une agréable sensation d'espace prédomine. Mais le gros atout de cette Inster réside dans sa modularité. Avec le dossier du siège passager rabattable et des

sièges arrière coulissants, elle donne une leçon à ses concurrentes en matière d'aspects pratiques. En attendant de pouvoir essayer la version cinq places (qui sera éligible au bonus écologique et livrable à partir du mois de juin), les sièges arrière de l'Inster quatre places, testée ici, raviront les grands passagers. En effet, l'espace se révèle généreux, tant au niveau des jambes que de la garde au toit. Dotée d'une batterie d'une capacité nette de 49 kWh et d'un moteur électrique de 115 ch⁽¹⁾, l'Inster nous a étonnés par sa polyvalence. En outre, son gabarit réduit lui permet d'être très à l'aise dans la circulation. On aurait juste aimé profiter d'un rayon de braquage un peu plus court, d'une direction moins "collante" et d'un meilleur confort. Les pneus "taille basse" engendrent de nombreuses trépidations. A plus vive allure, cela s'estompe un peu. D'ailleurs, à 90 km/h et au-delà, la

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: aucune remise n'est accordée. On peut dès à présent commander la version 5 places qui, elle, sera éligible au bonus.

L'entretien: un passage par l'atelier est prévu tous les deux ans ou tous les 30 000 km, au premier des deux termes échu.

L'équipement: dès la version de base, l'Inster dispose du nécessaire avec la clé mains libres, la caméra de recul, le GPS... Le 3^e niveau (Creative) soigne le look (jantes 17", éclairage personnalisable...).

1. Une version de 42 kWh et 95 ch est également proposée pour 1 750 € de moins, à équipement équivalent.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel bonus écolo médian de 3 000 €.



Son allure cubique est gage d'une bonne exploitation de l'espace intérieur, dans un gabarit (3,82 m) qui la place à mi-chemin entre minicitadine et citadine.



Surprenantes, les places arrière généreuses réjouiront les grands adultes. Et notez la belle garde au toit. Nous avons également été convaincus par le confort des assises.



Volume: 238/351 dm³ (1)

On peut accroître le volume de coffre grâce aux sièges arrière coulissants sur 16 cm.



L'Inster accepte jusqu'à 87 kW sur borne rapide (10 à 80% en 30mn) et 11 kW sur Wallbox (0 à 100% en 4h45).

1. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Alerte de survitesse • Codes/phares auto. • Isofix aux places arrière • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.

Agrement: • Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Chargeur embarqué 11 kW • Clim' auto. • Ecran tactile 10,25"/26 cm avec GPS et Mirror Screen • Planificateur de trajet • Siège passager AV rabattable, etc.

En option Agrément: • Affichage des angles morts par caméra (1 050 €) • Caméra 360° (1 050 €) • Peinture métallisée (600 €) • Pompe à chaleur (990 €), etc.



PHOTOS : T. ANTOINE / ACE TEAM

En ville, grâce au mode i-Pedal, on peut se passer de la pédale de frein la plupart du temps. L'Inster dispose aussi de palettes au volant pour gérer le niveau de régénération de la batterie en roulant.

Hyundai nous a démontré de belles aptitudes routières et une tenue de route peu critiquable. Côté conso, nous avons relevé au compteur une moyenne de

18,5 kWh/100 km sur un parcours qui alternait entre ville et voies rapides. Dans ces conditions, on peut espérer parcourir 260 km plutôt que les 360 km annon-

cés. Mais cela reste convenable pour une petite citadine. Enfin, la Hyundai propose une dotation de série généreuse, mais se permet des tarifs qui dépassent

ceux d'une certaine Renault 5 E-Tech, dont les prestations globales n'ont encore pas d'équivalent sur ce marché.

SUITE PAGE 36

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	150 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10s6
Autonomie cycle mixte	360 km
Temps de charge borne rapide	30 mn ⁽¹⁾
Poids	1 410 kg

1. De 10 à 80 %, à 87 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	49 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	3 CV
Puissance maxi	115 ch
Couple maxi	147 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 vitesse
Pneus	205/45 R17
Dim. L x l x h, en m	3,82 x 1,61 x 1,58

Durée de garantie

5 ans (km illimités)⁽²⁾

1. La version 4 places, ici à l'essai, n'est pas éligible au bonus écologique. 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Consommation	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruits 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

La Hyundai Inster 49 kWh Creative (29 250 €*, 115 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines 100 % électriques d'environ 100 ch, qui comprend notamment: **Citroën ë-C3 44 kWh Max** (23 700 €*, 113 ch), **Dacia Spring 26,8 kWh Extreme** (16 300 €*, 65 ch), **Fiat 500e 42 kWh Red** (24 600 €*, 118 ch), **Peugeot E-208 50 kWh Allure** (29 100 €*, 136 ch), **Renault 5 E-Tech 40 kWh Techno** (25 700 €*, 120 ch), etc.

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



POSTE DE CONDUITE



Une agréable sensation de volume prédomine lorsqu'on s'installe au volant. On découvre une planche de bord au style moderne,

même si elle manque d'originalité par rapport à l'extérieur. On salue la présence de quelques commandes physiques qui simplifient les manipulations pour régler les fonctions essentielles au quotidien (clim', radio...).

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Bien sûr, l'Inster bénéficie de tous les systèmes d'aides à la conduite imposés par les dernières normes. Mais la petite Hyundai y ajoute des équipements non négligeables comme le régulateur de vitesse adaptatif. Notre modèle disposait même du très utile affichage par caméra des angles morts, d'une caméra 360° et de l'alerte de circulation transversale arrière. Autant d'équipements, dignes des meilleures berlines, qui sont réunis dans le pack Sécurité à 1 050 €.

Freinage automatique

Série

Maintien dans la voie

Série

Régulateur de vitesse adaptatif

Série

Allumage auto. des phares

Série

Passage codes/feux de route

Série

Affichage des angles morts par caméra

1050 €

ÉCRAN TACTILE



D'une taille identique à celle des compteurs numériques (10,25"/26 cm), l'écran tactile dispose du même système multimédia que les autres modèles de la marque. Les sous-menus sont nombreux mais l'écran est réactif.

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

■

BIEN VU

Comme dans certains modèles familiaux, le dossier du siège passager peut se rabattre pour charger de longs objets.

RATÉ

L'implantation des clignotants arrière, trop bas sur le bouclier, ne facilite pas leur visibilité pour les autres usagers.

**FINITION**

Si la présentation générale séduit, la finition se révèle, quant à elle, un peu moins flatteuse. Hélas, nous avons noté la présence de nombreux matériaux bas de gamme au niveau de la planche de bord et des contre-portes. Cependant, les assemblages sont sérieux.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Dès la version d'appel, la clim' est automatique. Et nul besoin de passer par l'écran pour régler la température. Pratique!

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

SYSTÈME AUDIO

Quatre haut-parleurs (2 à l'avant, 2 à l'arrière) sont chargés de répartir le son dans l'habitacle. On dispose d'une prise USB-C à l'arrière.

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

RANGEMENTS

Globalement, tous les rangements manquent de contenance, à l'image de la boîte à gants et des bacs de porte. En revanche, l'Instar met l'accent sur la modularité avec son siège passager rabattable et ses sièges arrière coulissants.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible
Emplacement câble	■

Le verdict *Auto Plus***Intéressant**

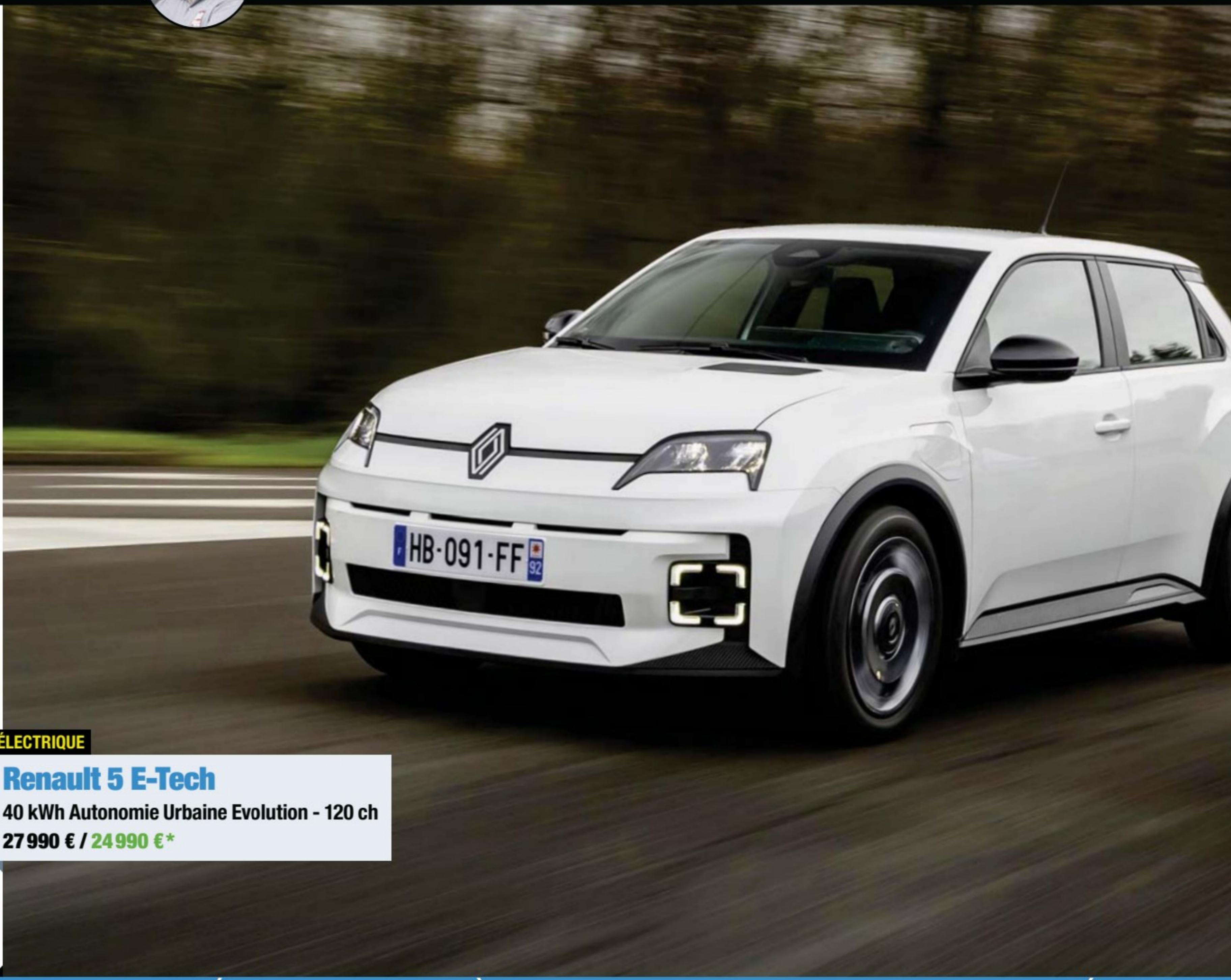
L'Instar concilie un gabarit réduit et un espace à bord à la fois généreux et modulable. Et s'il ne s'agit pas de la plus confortable des citadines électriques, elle démontre de belles prestations routières. Mais gare au tarif...

LES PLUS
Habitabilité/modularité
Performances
Dotation riche

LES MOINS
Tarif un peu élevé
Amortissement ferme
Direction peu agréable



Par Thierry Réaubourg



ÉLECTRIQUE

Renault 5 E-Tech

40 kWh Autonomie Urbaine Evolution - 120 ch

27 990 € / 24 990 €*

CITADINES ÉLECTRIQUES À 25 000 €* : LA R5 "DE BASE" DÉFIE LA

Qui peut le plus peut le moins

Fraîchement élue voiture de l'année 2025 et archi-dominatrice dans nos comparatifs, la Renault 5 E-Tech poursuit son offensive avec une version plus modeste de 40 kWh/120 ch. Une entrée de gamme qui pourrait bien faire de l'ombre à l'abordable Citroën ë-C3...

Fi des onéreuses Fiat 500, Mini Cooper, Opel Corsa et Peugeot 208⁽¹⁾ à prise, facturées entre 30 et 35 "briques"... La mère des batailles, dans le clan des citadines électriques polyvalentes, se joue à présent dans le plus tolérable périmètre des 25 000-27 000 €. Une arène qui accueille pas moins de trois nouveautés majeures ce mois-ci : la Hyundai Inster (voir p. 34), la Fiat Grande

Panda (à l'essai dans deux semaines) ainsi que la Renault 5, désormais disponible avec une petite batterie de 40 kWh de capacité utile. Baptisée Autonomie Urbaine, cette version de 120 ch (contre 150 ch pour celle de 52 kWh), inaugure également la finition d'entrée de gamme Evolution. Ainsi parée, la française s'affiche – abracadabra – à 24 990 €* bonus inclus. Attractif ! Sauf que chez Citroën, pre-

mier constructeur à avoir secoué le cocotier des prix l'été dernier, la très compétitive ë-C3 (42 kWh "nets", 113 ch) ne réclame que 20 300 €*, là encore en tenant compte du coup de pouce de Bercy. Une affaire ? Oui, si vous acceptez de vivre à la dure, la finition You tirant un trait sur les équipements de confort...

Régime sec !

Pour bénéficier du minimum syndical (écran tactile, poste de radio, Apple CarPlay/Android Auto, banquette fractionnable, capteur de pluie, siège conducteur réglable en hauteur, miroirs de courtoisie, vitres arrière électriques), il faut consentir à un effort supplémentaire de

2 200 €. La finition Plus correspond alors à ce que Renault propose à ses clients à bord de la 5 Evolution. Laquelle, il faut l'avouer, affiche une présentation plus aride que celle des versions Techno et Iconic Cinq aperçues jusqu'à présent. Adieu le revêtement en tissu chiné sur les portes et la planche de bord, au revoir l'éclairage d'ambiance, la console centrale cosse et la belle instrumentation numérique "multi-affichage" de 10"/25 cm, remplacée par celle du Dacia Duster (7"/18 cm) : Renault a versé beaucoup d'eau dans son grand cru pour en faire un breuvage plus accessible. A ce titre, même si la finition Evolution conserve la grande dalle

¹ Dont le prix de la version de base (Style) vient toutefois de baisser de... 6 100 € !



ÉLECTRIQUE

Citroën ë-C3

44 kWh Max - 113 ch

27 800 € / 24 800 €*

PHOTOS: A. CORTESI

CITROËN ë-C3

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: aucune de nos françaises ne profite d'une remise en concession. En revanche, le bonus écologique leur est toujours alloué (de 2000 à 4 000 €, selon revenu fiscal).

L'entretien: chaque année dans les deux cas, ou tous les 20 000 km chez Renault et tous les 25 000 km chez Citroën.

L'équipement: vous pouvez obtenir l'ë-C3 haut de gamme (Max) pour le prix de la R5 40 kWh de base (Evolution).

Cela permet bien sûr de profiter d'un équipement plus fourni (chargeur à induction, GPS, caméra de recul, jantes alliage, vitres AR surteintées). La R5 compense néanmoins avec une pompe à chaleur de série (non dispo chez Citroën) et un attirail électrique plus avantageux à l'usage (lire encadré p. 41).



Agile, performante et excellente freineuse, la R5 réalise un sans-faute sur le plan dynamique. Et cela sans sacrifier le confort, de très bon niveau malgré les roues de 18".

tactile, n'y cherchez ni système de navigation, ni caméra de recul: ces deux équipements passent à la trappe, y compris en option. Idem concernant l'original indicateur de charge lumineux sur le capot. Pour en profiter (à l'instar des jantes alu,



Atout majeur de l'ë-C3: son confort, à mettre au crédit des sièges Advanced Comfort et des suspensions à butées progressives. Comportement pataud, en revanche...

vitres arrière surteintées, rétroviseur electrochrome et chargeur à induction), pas d'autre choix que de monter en gamme (finition Techno: 26 990 €*). Même combat chez Citroën, mais en plafonnant à 24 800 €*, l'ë-C3 la plus huppée (Max) reste un chouia

moins onéreuse que la R5 Evolution. Voilà qui donne à réfléchir, d'autant que sa présentation intérieure gagne en convivialité (selserie bicolore, tissus plus "chics"). Nonobstant sa dotation enrichie, l'ë-C3 Max, que nous avons finalement choisie pour ce >>>

Match



Renault 5 E-Tech

Si le design reste séduisant à bord de la finition Evolution, la présentation, elle, perd en prestance et en convivialité par rapport aux versions Techno et Iconic Cinq. Le tissu habillant la planche de bord et les portes est ici remplacé par un plastique blanc bien moins chaleureux. La console centrale disparaît également, au profit d'un simple vide-poches posé sur le plancher. Côté équipements, dites adieu à l'accoudoir, au volant cuir, à la caméra de recul, à l'instrumentation "XL" et au GPS...



Citroën ë-C3

Au sommet de la gamme, la finition Max donne accès à une présentation "chic", incluant un volant en cuir, une sellerie bicolore et quelques habillages en textile sur le tableau de bord. L'originalité de l'ë-C3 tient également à son instrumentation logée au pied du pare-brise. Belles prestations de surcroît en matière d'équipement (GPS, caméra de recul, induction). Un univers agréable, néanmoins majoritairement constitué de plastiques durs, pas toujours très bien ajustés...

»» duel, n'a pas partie gagnée d'avance. Car Renault a mis le paquet sur l'environnement électrique, en dotant sa petite R5 comme la grande: pompe à chaleur (permet de préserver l'autonomie par temps froid), chargeur de 11 kW pour recharger plus rapidement ses accus sur les bornes publiques en courant alternatif, et fonction "vehicle to load" (V2L), inédite à ce ni-

veau de gamme (voir l'encadré "Recharge"). Un attirail indisponible dans le camp adverse, s'il n'est pas facturé en option (400 € pour troquer le chargeur de 7,4 kW contre celui de 11 kW). La Citroën s'en sort mieux avec les bornes rapides en courant continu, sur lesquelles elle se montre aussi efficiente que la Renault (une demi-heure pour passer de 10 à 80 % de capacité).

Ces citadines se tiennent également dans un mouchoir de poche s'agissant des distances parcourues avec "un plein".

Un couple qui bat de l'aile...

250 km, en moyenne, avant que leur batterie ne crie famine: pour la Renault, cela représente 75 km de moins avec le pack de 40 kWh qu'avec celui de 52 kWh. Elle ne peut donc plus miser sur son au-

tonomie pour intimider l'ë-C3. A l'épreuve du chronomètre, en revanche, celle-ci n'en mène pas large. Ce n'est pas tant son handicap de 7 ch qui la pénalise, mais son timide couple maxi: 120 Nm, contre 225 Nm au crédit de sa copine. Sachant qu'un moteur électrique délivre celui-ci sans le moindre temps mort, la R5 emporte haut la main la palme de la sérénité (bien



1. Bel exploit de la R5, qui propose presque autant d'espace que sa rivale au niveau des genoux, alors qu'elle est 9 cm plus courte. Difficile, en revanche, de glisser les pieds sous les sièges avant. **2.** Le coffre de la R5 fait jeu égal avec celui de l'ë-C3, qu'il s'agisse du volume ou de la commodité de chargement.

Recharge : avantage Renault !



Dotée d'un chargeur triphasé bidirectionnel de 11 kW en courant alternatif (AC), la Renault 5 bénéficie de la fonction V2L. Celle-ci permet de brancher n'importe quel appareil électrique en 220 V sur la batterie ! A condition d'acheter l'adaptateur idoine, facturé 400 €... Une fonction inconnue de l'ë-C3, qui se contente par ailleurs d'un chargeur monophasé de 7,4 kW (400 € en option pour celui de 11 kW, avec lequel nous avons effectué nos mesures). De capacité comparable (40 kWh nets chez Renault, 42 kWh chez Citroën), les batteries de nos citadines offrent grosso modo la même autonomie (autour de 250 km en moyenne) et se contentent de 25 mn pour une recharge de 10 à 80 % sur borne rapide. La R5 ne digère pourtant que 80 kW maxi en courant continu (DC), contre 100 kW pour sa rivale. A domicile, la R5 E-Tech se révèle nettement plus efficace pour un "plein" de 10 à 100 %, sur une Wallbox comme sur prise secteur (entre 40 mn et 1 h 30 de moins).



1. Généreuse aux entournures, l'ë-C3 propose, par exemple, 6 cm de plus qu'une Peugeot 208 pour étendre ses jambes à l'arrière. Belle garde au toit par ailleurs. **2.** Volume intéressant côté coffre, mais le seuil de chargement reste haut perché et on ne dispose pas d'une surface plane, banquette rabattue.

meilleures reprises sur route et autoroute) comme celle de l'agrément (démarrages toniques, polyvalence d'usage supérieure). Un plaisir de conduite décuplé par un comportement routier épatait d'équilibre et d'efficacité (essieu arrière multibras agile, direction précise). Autre point fort, l'efficience du freinage, qu'il s'agisse des quatre disques ou du mode B⁽¹⁾ de la transmission,

toujours bienvenu dans les descentes. L'ë-C3, elle, mise sur un confort encore supérieur (amortissement plus souple), au détriment du dynamisme. Roulis en virage et direction caoutchouteuse "déconnectée" du train avant : ce petit manque de discipline comme son souffle court ne lui permettent pas de prendre l'avantage sur une Renault 5 terriblement mature.

¹. Amplifie le frein moteur et permet de régénérer plus efficacement la batterie.



NOS MESURES	Renault 5 E-Tech	Citroën ë-C3
Vitesse maxi	152 km/h	135 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	32s2	35s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7	8s4
Autonomie électrique moyenne	255 km	245 km
Route/Autoroute/Ville	285/190/295 km	260/195/280 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	6h20-4h/18h	7h-4h30/19h30
Sur borne rapide ⁽²⁾	25 mn (80 kW maxi)	25 mn (100 kW maxi)
Poids	1386 kg	1470 kg
Diamètre de braquage	10,4 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	61 m	65 m

LA TECHNIQUE	Renault 5 E-Tech	Citroën ë-C3
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	NC/40 kWh	44/42 kWh
Puissance fiscale	5 CV	4 CV
Puissance maxi	120 ch	113 ch
Couple maxi	225 Nm	120 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / -3000 €	0 g/km / -3000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/55 R18	205/50 R17
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50	4,02 x 1,76 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽³⁾	2 ans (km illimités) ⁽³⁾

1. 7,4-11 kW. 2. De 10 à 80 % de capacité. 3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alerte de survitesse et de somnolence • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.
Agrement : • Aide au stationnement AR • Bluetooth + USB à l'avant • Clim' auto. monozone • Ecran tactile • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Rétroviseurs électriques dégivrants • Vitres AV/AR électriques.

EN OPTION	Renault 5 E-Tech	Citroën ë-C3
Caméra de recul/GPS	Indisponibles	Série/Série
Clé mains libres/Jantes alliage	Série/Indisponible	Indisponible/Série (17")
Chargeur AC 11 kW	Série	400 € ⁽¹⁾
Pompe à chaleur	Série	Indisponible

1. 7,4 kW de série.

LES NOTES DU LABO	Renault 5 E-Tech	Citroën ë-C3
Comportement routier	16	14
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	14	9
Confort/insonorisation	15	16
Equipements de confort/garantie	16	16
Habitabilité/coffre	16	18
Aspects pratiques	13	14
Présentation/finition	14	13
Autonomie	13	12
Prix	10	10

1^{re} 139/200

2^e 134/200

Le verdict



Victoire : Renault 5 E-Tech

Même en réduisant la voilure sur la présentation, l'équipement, la motorisation et l'autonomie, la Renault 5 ne néglige ni le brio, ni la polyvalence, ni le plaisir de conduite. En outre, cette version 40 kWh conserve les atouts de celle de 52 kWh en matière de recharge. Si appliquée soit-elle, l'ë-C3 est, hélas, la première à en faire les frais...



Le nouveau Peugeot 5008

1.2 Hybrid e-DCS6
GT
136 ch - 6,6 l/100 km
45 490 € / 42 900 €*

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Peugeot 5008 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Maxime, Stéphanie et Rémi nous livrent leurs impressions.



MAXIME Resp. technique, Magny-les-Hameaux (78)

Il possède un **Renault Espace**
1.2 E-Tech full hybrid Iconic
50 800 € - 200 ch - 6,2 l/100 km



Ce 5008 est mieux conçu pour voyager à sept



STÉPHANIE Directrice adm. et financière, Ollainville (91)

Elle possède un **Peugeot 5008**
1.2 Hybrid e-DCS6 GT
47 170 € - 136 ch - 6,6 l/100 km



Le 5008 gagne en style, mais aussi en confort

Le design

La face moderne et travaillée du 5008 casse les codes. Sa ligne de profil est bien proportionnée et posée sur de jolies jantes. Je trouve que l'arrière ressemble à celui du nouveau 3008, mais la lunette plus verticale apporte ici un bien meilleur rendu.

La vie à bord



L'aisance est parfaite au deuxième rang. Et non seulement j'accède plus facilement à la rangée du fond (photo), mais il y a davantage de place que dans l'Espace. Idem pour le coffre. A l'avant, l'effet cockpit dû à la

console centrale et à la dalle surélevée est très sympa. La finition est également un cran au-dessus. En revanche, ports USB et rangements semblent dédiés au passager, et la zone de recharge par induction est peu accessible. Le style semble donc prendre le pas sur l'ergonomie, ce que confirme le multimédia, peu intuitif... Un point sur lequel Renault fait très fort avec sa licence Google.

Au volant

Rien à redire à propos du confort que procure ce 5008. Côté moteur, j'observe un certain temps de réponse en relance. Malgré un net delta de puissance, il ne se traîne pas pour autant. Je regrette davantage l'absence de réglage de la régénération d'énergie. De plus, face à l'Espace doté du système 4Control (quatre roues directrices), le Peugeot manque de dynamisme et de maniabilité pour me convaincre.

Le design

L'esprit félin que j'attends d'un 5008 est là. Les griffes de leds et le style de la calandre ajoutent une touche de modernité. De profil, il n'est pas si éloigné du mien, mais j'aurais aimé qu'il conserve des touches de chrome. Cela dit, à l'arrière, autant les feux que l'écriture du nom "Peugeot" (sans logo) me plaisent davantage ici.

La vie à bord

L'effet suspendu de la dalle incurvée et l'ambiance cocooning due au textile de la planche de bord sont très réussis. Lisibilité des infos et fluidité du GPS marquent aussi un progrès. Un bémol, néanmoins : la commande de boîte auto. migre trop loin, à côté du volant (photo). En revanche, les rangements restent bien pensés. Plus important pour moi, en configuration sept places, le coffre gagne en hauteur de chargement. Je note aussi un meil-

leur confort à toutes les places. La banquette 2/3-1/3 (trois sièges indépendants auparavant) ne me gêne pas, mais je regrette la disparition des tablettes aviation.

Au volant



Le temps de réaction du sélecteur de vitesse s'améliore. Un détail agaçant de mon 5008... Sinon, je retrouve un feeling familier. La maniabilité du petit volant reste très appréciable. Le confort et l'insonorisation ont progressé. Reste que si ce moteur suffit au quotidien, il se montre parfois un peu juste avec cinq enfants à bord.



PHOTOS: A. PAUMARD



Sans détour, Stéphanie exprime sa préférence pour le style de ce nouvel opus du 5008, moderne et plus expressif. Elle souligne par ailleurs un détail qu'elle juge de bon goût: le nom "Peugeot" apposé en toutes lettres, en lieu et place du traditionnel logo, sur le bandeau noir laqué reliant les feux.



Pas de doute pour Maxime, accès et espace au troisième rang du 5008 font la différence ! Il regrette néanmoins que Peugeot suive le mouvement de l'Espace en abandonnant le concept des trois sièges indépendants au deuxième rang.



Douceur de fonctionnement et confort du 5008 placent à Rémi. En revanche, les multiples informations regroupées sur la dalle numérique et une position de conduite contrainte par l'imposante console centrale le laissent perplexe.



RÉMI Ingénieur, Rochefort-en-Yvelines (78)

Il possède un **Nissan X-Trail**
1.5 e-Power Tekna
51 000 € - 204 ch - 6,2 l/100 km⁽¹⁾



Le design prend trop le pas sur le pratique

Le design

Les leds façon crocs sont à l'image du lion de Peugeot. Les phares suivent la tendance actuelle, comme ceux du X-Trail. Le profil, plus classique, trahit la longueur importante du 5008. Enfin, calqué sur le thème de l'avant, l'arrière joue tout autant sur l'aspect futuriste.

La vie à bord

Sièges du fond déployés, on ne loge toujours pas grand-chose dans le coffre... En revanche, il est plus profond que le mien en cinq places (photo). Banquette coulissante, clim' trizone, rideaux pare-

soleil: tout est similaire au X-Trail. Cela signifie aussi que la place centrale est juste, et plus ferme que les latérales. Installé au volant, je suis gêné par l'imposante console centrale, qui limite l'espace pour mes jambes. Celle-ci semble d'ailleurs dédiée au passager. Ce n'est pas ce qu'il y a de mieux en matière d'ergonomie et on se perd dans les multiples informations du "poste de pilotage". En gros, c'est plus stylé que fonctionnel !

Au volant

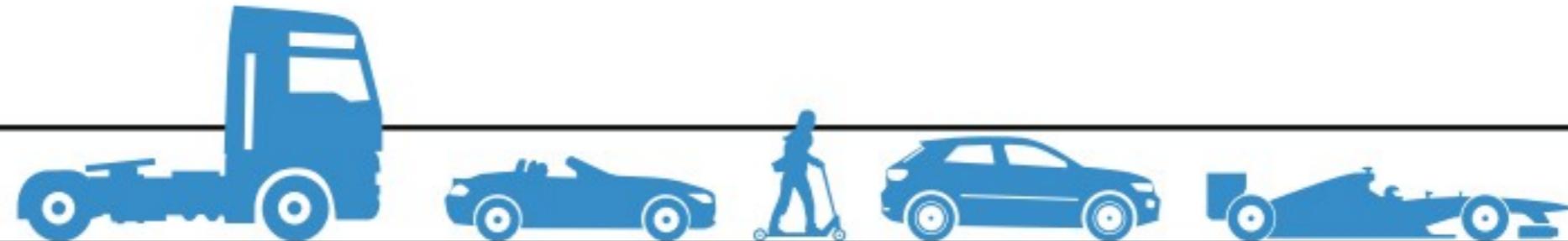
Malgré une hybridation moins poussée que celle du X-Trail, le moteur du 5008 est doux et plutôt discret en rythme de croisière. Sa puissance inférieure ne constitue pas un point rédhibitoire pour moi. Néanmoins, si je sens bien qu'il y a un système de régénération de l'énergie lorsque je décélère, une commande de modulation de sa force aurait permis un bilan totalement positif.



1. Donnée constructeur.

Le bilan Un bon compromis pour les familles

Dotée d'une puissance relativement modeste (136 ch) pour un SUV familial, la mécanique hybride ne peut faire de prouesses. Le 5008 a cependant pour lui sa sobriété. Fidèle au principe de l'i-cockpit maison, l'ambiance ultra-moderne à bord en met à nouveau plein la vue. Les interfaces numériques manquent toutefois encore d'intuitivité face à un Renault Espace exemplaire. Enfin, si l'on peut déplorer l'abandon des sièges indépendants au deuxième rang, l'accès aux deux places du fond est, lui, nettement facilité.



BMW M5 Un système hybride et 727 ch pour la nouvelle BMW M5

V8 4.4 biturbo hybride rechargeable - 727 ch - 159 050 € / 179 400 €*

Dommages collatéraux



PHOTOS: F. GROUT

Afin d'échapper à une très lourde fiscalité, la nouvelle BMW M5 entre dans une autre dimension en optant pour un système hybride rechargeable. Cette technologie permet ainsi d'éviter le supermalus lié au CO₂, qui atteindrait sinon les 60 000 €. Mais cela n'est pas sans conséquence sur le poids, qui, d'après nos mesures, s'envole à 2 400 kg. Soit 500 kilos de plus que la précédente M5 ! Et comme les hybrides rechargeables ne sont plus exemptées de malus au poids, celui-ci dépasse 20 000 € tout de même...

Ultra-puissante, mais utilisable à la carte

Avec ses boucliers spécifiques, son gros diffuseur arrière, ses énormes roues de 20" (21" à l'arrière) et ses voies élargies, cette Série 5 de 5,10 m de long en impose ! Pour limiter les effets de son embonpoint, les ingénieurs sont bien évidemment intervenus sur différents organes, comme le châssis, le train arrière doté de roues arrière directrices, l'adoption de suspensions pilotées et une transmission intégrale paramétrable. Surtout, sous l'impressionnant capot moteur, trône le gros V8 4.4 biturbo de 585 ch. Il est épaulé par un moteur électrique d'une puissance de 197 ch, lui-

même associé à une grosse batterie de 18,6 kWh. De ce fait, la M5 revendique de pouvoir rouler en tout électrique pendant environ 68 km⁽¹⁾. Plutôt correct, mais cette aide électrique permet avant tout d'accroître les performances. La puissance maxi combinée de 727 ch paraît démente, tout comme le couple (jusqu'à 1 000 Nm) !

Avant toute chose, nous jetons un œil sur la multitude de réglages qu'offre la berline. Moteur, système hybride, direction, vitesse de passage des rapports, transmission, sonorité... même les freins sont paramétrables. De ce fait, la M5 peut s'adapter à tous types d'utilisation. Une fois installés dans les superbes sièges multifonctions M (photo ci-contre), nous nous élançons. En ville, nous progressons sur le mode 100% électrique, dont le système émet un petit ronronnement plutôt sympathique. Au volant, le gabarit XXL impose la vigilance, mais la présence des roues arrière directrices accentue la maniabilité dans les petites rues. Sur voies rapides, nous sélectionnons le mode Sport et, instantanément, le V8 entre en action. Sa sonorité très feutrée ne perturbe en rien le confort des occupants. A 130 km/h sur autoroute, le silence à bord est assez remarquable. Nous sommes également



Sur le volant, deux raccourcis (boutons rouges) permettent d'engager ses modes favoris (moteur, boîte, suspensions...). Les superbes sièges disposent de nombreux réglages et s'adaptent à tous les gabarits.

¹ Donnée constructeur.



D. KRAUS/BMW

Comme pour la M3 Touring, il est possible de basculer la transmission sur le mode propulsion après avoir déconnecté l'ESP.



Pour profiter de l'autonomie électrique, il faut charger régulièrement la batterie, mais avec une puissance qui plafonne à seulement 7,4 kW, il faut compter plus de 3h pour passer de 0 à 100% de capacité.



La position de conduite est très réussie, et la grande dalle numérique assure une lisibilité parfaite. Au centre de la console, la molette permet de jongler entre les multiples réglages sans quitter la route des yeux. Les habillages en fibre de carbone sont facturés 450 €.

Le grand retour de la M5 Touring

Près de vingt années après la commercialisation de la dernière et très exclusive M5 Touring (type E61) à moteur V10, BMW relance sa routière hautes performances en break.

Facturée 3000 € de plus que la berline, la M5 Touring (type G99) offre un gain non négligeable en aspects pratiques. Avec son coffre un peu plus logeable (500 dm³ contre 466 dm³ pour la berline) et grâce à la large ouverture du hayon motorisé, elle gagne en polyvalence. Bien sûr, la Touring profite

de la même mécanique hybride rechargeable (727 ch combinés) que la berline. Et parmi les équipements livrés de série, notons la présence des sièges électriques M, d'une clim' auto. à quatre zones, d'un système hi-fi signé Bowers & Wilkins, d'un assistant de marche arrière avec caméra...



F. KIRCHBAUER/BMW GROUP

surpris par la douceur des commandes et par l'efficacité des suspensions pilotées. Bref, la M5 sait choyer ses occupants. La seule difficulté pour le conducteur consiste à ne pas dépasser la vitesse autorisée. Et croyez-nous sur parole, l'exercice relève de l'exploit, tant le couple camionnesque du gros V8 conjugué à celui de l'electromoteur vous catapulte en quelques secondes à des vitesses inavouables. D'ailleurs, nos mesures le confirment. Le 0 à 100 km/h est expédié en 3s8, et il ne faut que 1s9 pour passer de 80 à 120 km/h! Seule solution pour approcher les limites de cette nouvelle M5 : un circuit. Après un départ arrêté, nous franchissons la barre des 200 km/h en 11s9, et très vite les 270 km/h s'affichent au compteur avant de planter les freins en céramique-carbone (à 9 990 €) au bout de la ligne droite. Au-delà des performances brutes,

nous sommes surtout bluffés par l'agilité de l'engin. Dans les parties sinuées qui suivent la ligne droite (sur le circuit routier de Montlhéry), les 2,4 tonnes passent quasi incognito. On décèle seulement le surpoids de la M5 lors des brusques changements d'appuis. Et grâce à l'efficacité du système de régénération, jamais nous n'avons été à court de batterie en mode hybride. Au final, nous aurions juste aimé profiter d'une direction et d'une pédale de frein un peu plus communicatives. Sans forcément procurer le grand frisson, la BMW M5 reste avant tout une formidable et très polyvalente berline, facilement utilisable au quotidien. Cependant, quelques bémols s'imposent : la consommation peut vite s'envoler au-delà des 15 l/100 km une fois la batterie vide, et le prix de base (159 000 €) réserve cette auto aux plus fortunés.

David Bouillaux



NOS MESURES

Vitesse maxi ⁽¹⁾	250 km/h ⁽²⁾
Accélération 0 à 100 km/h	3s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	1s9
Autonomie électrique ⁽¹⁾	68 km
Poids	2 400 kg

1. Donnée constructeur.
2. 305 km/h avec le pack Experience M.

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	727 ch
Puissance fiscale	51 CV
CO ₂ / Malus	38 g/km / + 20 330 € ⁽¹⁾
Moteur biturbo-essence	V8, 32S
Cylindrée	4 395 cm ³
Puissance maxi	585 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	750 Nm à 1 800 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	197 ch
Couple maxi	280 Nm
Batterie lithium-ion	18,6 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 8 rapports
Pneus AV/AR	285/40 R20/295/35 R21
Réservoir	60 litres
Dim. L x l x h, en m	5,10 x 1,97 x 1,51
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

1. Malus au poids. 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km

Le verdict **Auto Plus**

Correct


🔍 UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Demon Ice de CarPlan



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

**Demon Ice de CarPlan, 1 litre,
4,99 € dans les magasins Carrefour (rayon auto)**


Le gel présent sur les voitures retarde les départs matinaux. Voici Demon Ice, un spray 2-en-1, conçu soit pour prévenir la formation de glace, lorsqu'il est appliqué la veille, soit pour dégivrer le matin.

Comment ça marche ?

Le produit est conditionné en flacon pulvérisateur de 1 litre. Pour le traitement préventif, il doit être vaporisé la veille sur les vitres sèches. Comme il est sirupeux, il adhère aux surfaces verticales mais n'aime pas la pluie. Pour dégivrer au dernier moment, il faut vaporiser le produit uniformément sur la couche de glace. Dans tous les cas, il faudra ensuite activer les essuie-glaces et le lave-glace sur

le pare-brise et utiliser une raclette sur les vitres latérales, afin d'éliminer les résidus de produit mélangés à la glace fondu et retrouver une bonne visibilité.

Au final

Le spray remplit sa fonction anti-glace en la rendant liquide mais impose quelques contraintes. Le pulvérisateur fuit sur les doigts, son parfum chimique de cerise est envahissant et laisse une impression désagréable. Enfin, l'usage d'une raclette est inévitable pour enlever le surplus, même en mode préventif, ce qui limite le gain de temps. Avec une consommation moyenne de 50 ml par utilisation (voiture compacte), le flacon peut servir une vingtaine de fois.

Bien ● ● Moyen ● ● Décevant ● ● ●



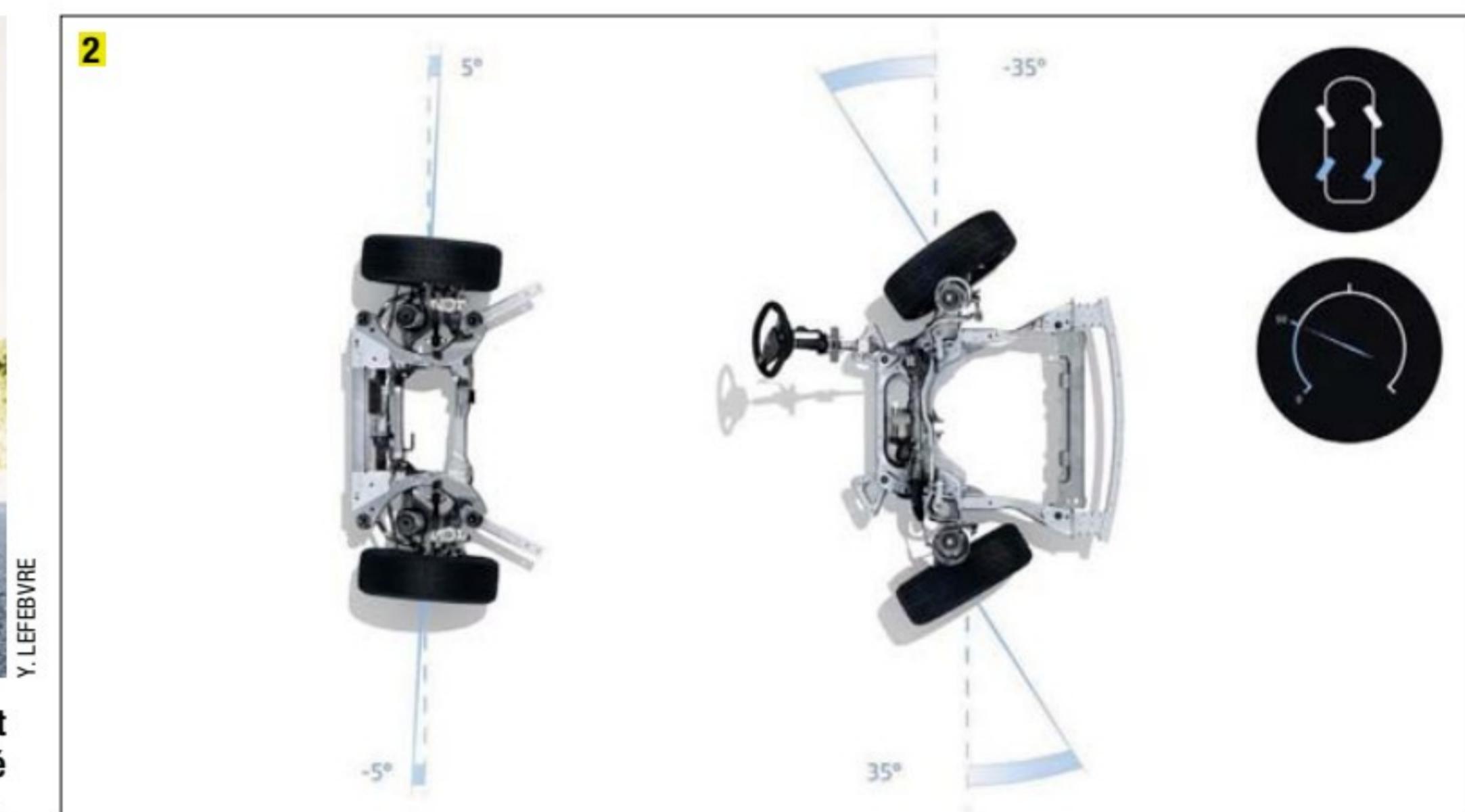
UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Les roues arrière directrices


1
Y. LEFEBVRE

Les roues arrière directrices **1** et **2** améliorent la maniabilité en ville, mais aussi l'agilité et la stabilité sur route des voitures lourdes et/ou grandes.



RENAULT

Face à des SUV encombrants et des sportives alourdis par l'électrification, les roues arrière directrices permettent de repousser les limites de la physique. Explications.

Comment ça marche ?

Le train arrière reçoit des biellettes, ainsi qu'un ou deux moteurs électriques pilotés par un calculateur. Ce dernier

actionne les moteurs de façon à induire un braquage des roues arrière. A basse vitesse, c'est la maniabilité qui est recherchée, que ce soit en manœuvre ou dans les virages serrés.

L'électronique braque alors les roues arrière en opposition des roues avant, avec un angle qui peut atteindre 10° sur certains modèles. Le diamètre de braquage est alors diminué,

facilitant les manœuvres. On a besoin de moins de tours de volant dans les épingle ou en créneau, gage d'agrément. A l'inverse, à haute vitesse, on souhaite davantage de stabilité : dans les grandes courbes rapides (en général au-delà de 50 à 80 km/h), les roues arrière braquent dans le même sens que celles de l'avant, avec un angle réduit (environ 1°).

A l'usage

Nos mesures prouvent l'utilité des roues arrière directrices sur le diamètre de braquage. Ainsi, le Renault Austral fait demi-tour en 10,7 m lorsqu'il en est doté, soit 1 m de moins que sans. Ce SUV compact braque ainsi plus court qu'une citadine comme la Clio ! Et nos essayeurs valident ce système sur le comportement routier.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par J. Palaz

Toutes les astuces anti-givre

Mieux vaut prévenir que guérir... Un vieil adage qui s'applique parfaitement au givre et ses effets sur l'auto. Voici tout ce que vous devez savoir pour ne plus le subir.

Le temps perdu à gratter son pare-brise n'est pas la seule conséquence du givre. L'humidité peut s'infiltrer dans les plus petits recoins et paralyser certains éléments. Pour éviter

cela, deux solutions s'offrent à vous: appliquer un traitement préventif ou curatif si le givre s'est déjà déposé. Le labo Auto Plus vous livre ses astuces dans les deux cas.

Pare-brise

Nettoyez les vitres. Les saletés accumulées à l'extérieur retiennent l'humidité et favorisent la formation du givre. Idem pour la buée à l'intérieur, elle aussi à éliminer. Par ailleurs, faites le plein de liquide lave-vitre "hiver". Sa formule antigel sera un bon allié contre le givre.

PRÉVENTIF Couvrez le pare-brise avec une bâche spécifique, vendue en centre-auto (de 4 à 8 € chez NORAUTO). Evitez le carton: en cas de pluie suivie de gel, il collera au pare-brise et vous ajoutera du travail.

CURATIF Peu onéreuse, la raclette reste un outil efficace.

Mais attention aux produits bon marché dont le plastique, cassant, risque de rayer le verre. Misez sur un modèle de qualité, muni d'un manche et, mieux, d'une brosse pour éliminer le givre gratté (Brosse/Gratte-Givre Max-Is de Kungs, 8 € chez NORAUTO).

Pour aller plus vite, vous pouvez utiliser un spray dédié (*voir ci-contre*). Autre solution, Kärcher propose le grattoir électrique EDI4 (50 €). Performant, ses six lamelles rotatives cassent le givre sans effort. Son format compact impose néanmoins d'avoir le bras long pour les SUV.

LES FAUSSES BONNES IDÉES

- Oubliez les astuces du Net! Frottez le verre avec une pomme de terre, un oignon ou du dentifrice ne donne aucun résultat.
- N'utilisez pas autre chose qu'un grattoir spécifique. L'exemple de la carte de crédit est à proscrire. Elle peut rayer le pare-brise et à toutes les chances de casser face à la résistance du givre.
- Pas d'eau bouillante. D'abord parce que le choc thermique peut créer des fissures. Ensuite, parce qu'elle re-gèle aussitôt.

Joints de porte

L'eau accumulée fait coller les joints au métal. Conséquence: impossible d'ouvrir sans forcer, au risque d'arracher les caoutchoucs.

PRÉVENTIF Ici, la solution consiste à enduire les joints de vaseline ou de pulvériser un spray silicone pour empêcher l'eau de s'y infiltrer.

CURATIF Si les portières sont collées, utilisez un sèche-cheveux pour dégeler avant de tenter l'ouverture.

Serrures

Sur un véhicule ancien, la clé peut ne plus entrer dans la serrure.

PRÉVENTIF Pour éviter que l'eau infiltrée ne gèle, pulvérisez un peu de lubrifiant (WD40, par exemple).

CURATIF Si le mal est fait, chauffez votre clé avec précaution à l'aide d'un briquet et insérez-la, de manière à faire fondre le givre.



Y. LEFEBVRE

Essuie-glaces

Le gel colle les lames en caoutchouc sur le verre ? La première erreur est d'essayer de les décoller en forçant et, pire, de les actionner. Dans ce cas, le moteur pourrait griller.

PRÉVENTIF Calez un bouchon de liège pour éviter qu'ils n'entrent en contact avec le verre. Par ailleurs, appliquez un peu de silicone sur les buses de lave-vitre à l'aide d'un chiffon papier.

CURATIF Utilisez une bombe dégivrante ou un sèche-cheveux (à défaut, versez un peu d'eau tiède) pour faire fondre le givre et mettez les aussitôt en position relevée, comme si vous souhaitiez remplacer les balais.

Réservoir de carburant

En cas de réservoir peu rempli, la condensation emprisonnée peut geler par grand froid. Le risque de détériorer les propriétés du carburant et de bloquer le circuit d'alimentation est réel.

PRÉVENTIF En hiver, mieux vaut garder le réservoir au moins à moitié plein pour réduire la formation de condensation.

CURATIF Si la nuit a été très froide et que votre réservoir était peu rempli, mieux vaut laisser chauffer le véhicule pendant 5 à 10 mn.

Rétroviseurs

Après une nuit de gel, ne déverrouillez pas le véhicule. La plupart du temps, cette action déploie les rétroviseurs extérieurs. Or, s'ils sont paralysés par le givre, les moteurs pourraient, là encore, griller.

PRÉVENTIF Enveloppez vos rétros la veille avec des sacs de congélation maintenus par des élastiques.

CURATIF Avant ouverture, l'usage d'un aérosol dégivrant est recommandé. Si la situation vous le permet, vous pouvez réchauffer les rétros au sèche-cheveux ou au décapeur thermique.

Poignées de porte

Si elles sont collées, il est possible d'endommager les mécanismes en forçant. Dans le cas des Tesla, aux poignées rétractables, vous ne pourrez pas ouvrir la porte ! Un traitement curatif est, dans ce cas, fortement recommandé.

PRÉVENTIF Pulvérisez en petite quantité du lubrifiant WD40 et enlevez le surplus à l'aide d'un chiffon microfibre. Après traitement, actionnez plusieurs fois la poignée pour répandre le produit dans les interstices.

CURATIF Pulvérisez un dégivrant en aérosol.

LE KIT ANTI-GIVRE COMPLET

Joint : 1 aérosol silicone Fuchs (7 €)

Essuie-vitres : 2 bouchons de liège

Poignées de porte et serrures : 1 aérosol WD40 (5 €)

Pare-brise : 1 bâche anti-givre (de 4 à 8 €)

Rétroviseurs : 2 sacs congélation + 2 élastiques

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux



LE GUIDE
2025

Nos spécialistes



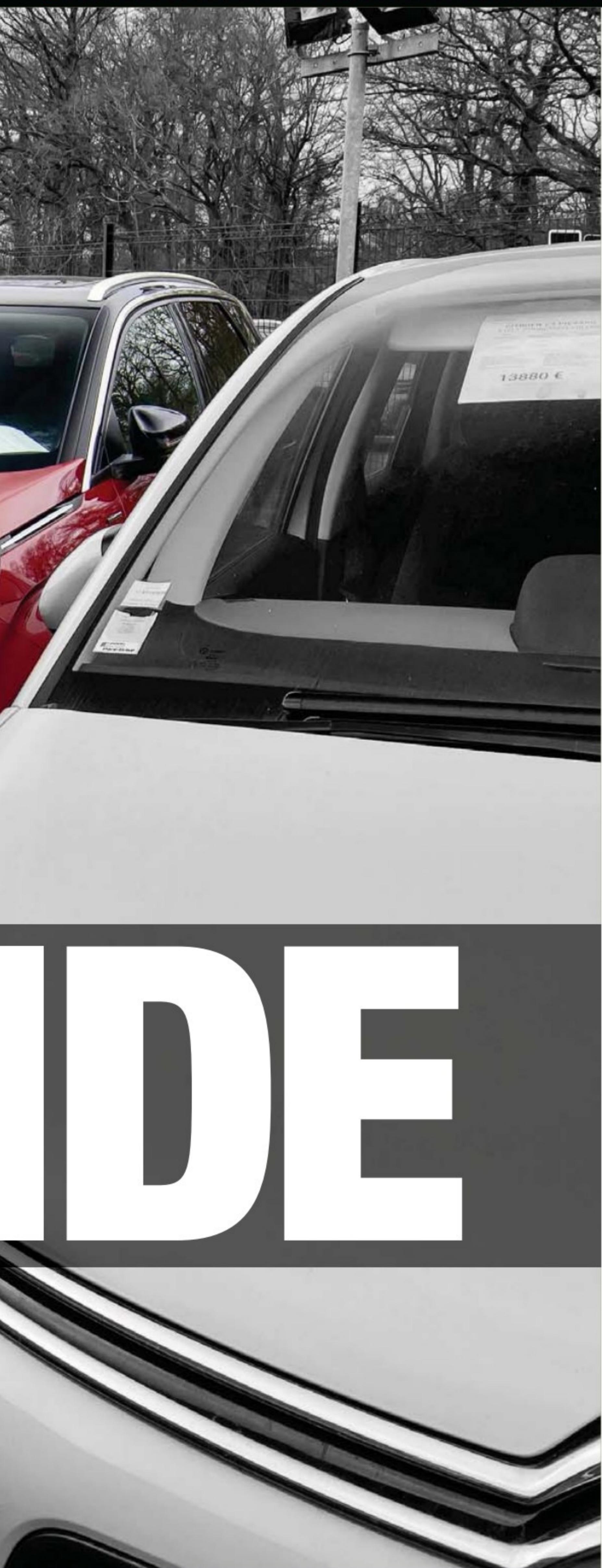
Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Alors que les prix reviennent enfin à des niveaux plus raisonnables, l'achat d'un véhicule d'occasion reste un moment délicat pour de nombreux automobilistes. Car on trouve dans les annonces des modèles à problèmes chez beaucoup de constructeurs, comme le révèle notre baromètre exclusif de la fiabilité. Voici de quoi vous aider à vous y retrouver...

La sélection *Auto Plus*

Un choix de modèles pour tous les besoins, à tous les prix.

Pour toutes les voitures retenues, nous avons eu la même exigence de fiabilité: les modèles aux faiblesses connues, en particulier ceux incriminés dans notre baromètre exclusif, ont été écartés d'emblée de notre sélection, sauf en cas de résolution du problème en après-vente. Avec une grande variété de choix dans toutes les tranches de prix de façon à coller aux envies et au cahier des charges de chacun: voitures thermiques pour les budgets serrés, modèles hybrides et électriques enfin plus abordables, notre sélection inclut tous les types d'énergie. A chaque fois, nous donnons un exemple d'annonce correspondant à notre choix, représentatif de l'état actuel du marché de l'occasion dans l'Hexagone.

Des pastilles Crit'Air favorables.

Afin de permettre aux acquéreurs d'échapper à d'éventuelles restrictions de circulation dans les ZFE (zones à faibles émissions), nous n'avons retenu que des autos mises en circulation depuis le 1^{er} janvier 2006, bénéficiant donc d'une pastille Crit'Air allant de 0 à 3. Cela limite par ailleurs le risque de dépenses supplémentaires liées à l'âge, indépendamment du kilométrage affiché.

Des mesures certifiées conformes.

Performances, consommation, autonomie, volume de coffre: toutes les données publiées ont été mesurées par notre labo.

Au sommaire



Le baromètre de la fiabilité

Le palmarès des marques	P. 50
Les prises en charge constructeurs: le barème des experts <i>Auto Plus</i>	P. 52

Le meilleur choix selon votre budget: la sélection *Auto Plus*

2000 €	P. 54
6000 €	P. 55
10000 €	P. 56
15000 €	P. 57
20000 €	P. 58

Acheteur ou vendeur: les pièges à éviter

Tous nos conseils pour une transaction réussie	P. 59
--	-------

Spécial voitures d'occasion

FIABILITÉ Le baromètre

Chaque année, nous recevons des milliers de courriels nous relatant les pannes subies par vos voitures. A l'heure de faire les comptes, certains constructeurs semblent cumuler les problèmes, tandis que d'autres suscitent très peu de plaintes.

NOTRE PALMARÈS EXCLUSIF

Comme tous les ans, nous classons les 20 marques les plus courantes en France en fonction de leur fiabilité. Pour cela, nous avons répertorié les témoignages d'avaries précocees reçues en 2024, notamment sur Soslitigeoccasion@reworldmedia.com, concernant des autos immatriculées depuis le 1^{er} janvier 2017 et ayant moins de 150000 km. Rapportés aux ventes de chaque constructeur sur la même période, ils donnent un ratio permettant d'établir ce classement (celui de 2023 figure entre parenthèses).

1 ^{re}	Toyota (1 ^{re})	██████████
2 ^e	Dacia (2 ^e)	██████████
3 ^e	Audi (5 ^e)	██████████
4 ^e	Volkswagen (6 ^e)	██████████
5 ^e	Mini (9 ^e)	██████████
6 ^e	Hyundai (10 ^e)	███████
7 ^e	Fiat (8 ^e)	███████
8 ^e	Skoda (12 ^e)	███████
9 ^e	Opel (7 ^e)	███████
10 ^e	Suzuki (4 ^e)	███████
11 ^e	Kia (3 ^e)	███████
12 ^e	Renault (11 ^e)	███████
13 ^e	Nissan (16 ^e)	██████
14 ^e	BMW (15 ^e)	██████
15 ^e	Mercedes (14 ^e)	██████
16 ^e	Seat (13 ^e)	██████
17 ^e	Peugeot (17 ^e)	██████
18 ^e	Citroën (18 ^e)	██████
19 ^e	Ford (19 ^e)	███
20 ^e	DS Automobiles (20 ^e)	██

Des progrès aux deux extrémités

- Le binôme de tête est inchangé mais creuse l'écart avec le 3^e. Derrière, jusqu'à la 12^e position, le niveau est bon et les écarts, faibles. La moindre faille est exploitée par la concurrence pour grappiller une place. En témoigne la chute de Kia, pourtant réputée fiable, qui perd 8 places sans pour autant quitter la zone verte.
- Plus loin, le groupe des marques en orange se renforce et reste très compact. Nissan semble enfin laisser derrière lui le fond du classement, tandis que BMW et Mercedes doivent poursuivre leurs efforts pour espérer revenir dans le vert.
- En bas de grille, les quatre derniers restent les mêmes – dans un ordre inchangé. Inquiétant pour Ford et pour les labels tricolores de Stellantis, dont la fiabilité pose toujours problème. Seule note d'espérance: ils réduisent nettement leur retard avec le peloton. Ouf!

Toyota 1^{re}

Tendance 2025 stable

Le géant japonais conserve son trône tant convoité. Il faut dire qu'il n'y a pas grand-chose à lui reprocher au chapitre de la fiabilité, si ce n'est la faiblesse des feux de jour qui équipent les Yaris 3 fabriquées jusqu'en 2018. Certains ont dû faire changer les deux à seulement 50000 km! Le reste ne pose pas de problèmes récurrents, l'électronique étant aussi bien née que les mécaniques utilisées. La prépondérance des ventes d'hybrides, très robustes, n'y est pas étrangère.



A l'image de la Prius, les Toyota font figure d'exemple pour leur belle robustesse.

Dacia 2^e

Tendance 2025 stable

Belle deuxième place pour Dacia, qui compense les dernières avaries du 1.2 TCe par une solidité difficile à prendre en défaut. On citera juste les soucis d'injecteurs sur les Duster de 2017-2018 et la faible longévité de l'embrayage des Sandero de moins de 5 ans et, plus rarement, du Jogger. A bord, les améliorations (finition, équipement) n'ont pas entraîné de bugs. On espère que la multiplication des technologies "modernes" (versions hybrides, boîtes auto.) n'y changera rien.



Débarrassé du 1.2 TCe, le Duster affiche un bilan exempt de défauts majeurs.

Audi 3^e

Tendance 2025 en hausse

Audi se glisse pour la première fois sur le podium. Que de progrès depuis l'avant-dernière place récoltée lors de l'exercice 2018!

Les défaillances de pompe à eau et de turbo épargnent désormais



Bonne nouvelle pour Audi et son Q5: le classement est enfin digne du statut premium de la marque.

les autos de moins de 8 ans, les soucis de toit ouvrant ont quasiment disparu. Subsistent encore quelques avaries du système d'AdBlue des A4 et Q5, et de rares défaillances du Mecatronic (aussi appelé Mécatronique) sur les modèles à boîte robotisée S tronic.

Baromètre des marques



Volkswagen 4^e



A. SAUNIER

Avec des TDI largement éprouvés et des TSI fiabilisés, la gamme VW est sereine.

Mini 5^e



N. SOLER

Le troisième opus de Mini de l'ère BMW fait oublier sans mal les errements des premiers modèles.

Hyundai 6^e



A. SAUNIER

Hormis quelques couacs sur le Tucson, les occasions de faire jouer la garantie 5 ans de Hyundai sont rares.

Fiat 7^e



N. SOLER

Bon départ pour la 500e, qui suscite très peu de retours de clients déçus.

Tendance 2025 en hausse

VW confirme sa bonne forme. Bémol, le système Mecatronic des Tiguan, Passat et Arteon peut être capricieux sur les autos produites jusqu'en 2019. Les bugs électroniques (GPS, capteurs, aides à la conduite...) restent assez courants et concernent la majorité de la gamme. Bon point, les soucis de distribution et d'amortisseurs ont, eux, disparu.



Skoda 8^e



C. MARTIN

Bon bilan chez Skoda malgré quelques soucis sur les modèles dotés du 2.0 TDI associé à la DSG.

Tendance 2025 en hausse

Skoda affiche les mêmes (jolis) progrès que ses cousins Audi et Volkswagen, mais aussi les mêmes faiblesses récurrentes : défaillances du Mecatronic sur les modèles équipés d'une boîte DSG, bugs du système multimédia. Autres soucis évoqués, les pannes prématurées de la pompe à eau, principalement sur les 2.0 TDI de plus de 5 ans. Rageant, car cette pièce ne fait plus parler d'elle chez les marques allemandes du groupe VW.



Opel 9^e



N. SOLER

Les Opel sont fiables, à l'instar de l'ancienne Astra. Surtout si elles évitent les blocs Stellantis !

Tendance 2025 en baisse

Près d'un tiers des courriers reçus concernant des Opel sont liés au 1.2 PureTech... En tête, l'inévitable dégradation de sa courroie de distribution, immergée dans l'huile. Dommage, car le reste de la gamme affiche une solidité rassurante.

Les problèmes d'AdBlue demeurent marginaux, que ce soit sur les diesels maison ou ceux de la banque d'organes Stellantis. Mention spéciale à l'électronique, qui n'a généré aucun témoignage négatif cette année.



Suzuki 10^e



A. SAUNIER

Tendance 2025 en baisse

Petite déception pour le japonais, qui s'éloigne du podium, sur lequel il figurait il y a seulement deux ans. En cause, la faiblesse de l'embrayage, qui se confirme sur les citadines de sa gamme (Celerio, Swift, Ignis et Baleno).

Citons aussi de rares avaries sur la direction de la Swift. A l'inverse, la partie moteur ne fait pas parler d'elle et les bugs électroniques sont quasi inexistent. Enfin, les avaries des boîtes de vitesses semblent définitivement appartenir au passé.



Coup de mou chez Suzuki. Comme ses sœurs, la Swift connaît quelques couacs avec l'embrayage.

Spécial voitures d'occasion

Kia 11^e

Tendance 2025 en baisse

Pourquoi Kia se retrouve-t-il si loin de la tête et de son cousin Hyundai ? En partie à cause des défaillances de son système multimédia, qui imposent un coûteux remplacement (plus de 10 000 €) sans prise en charge, la garantie sur cet élément étant ramenée à 3 ans au lieu des 7 ans mis en avant par la marque. Dur !



Prudence avec le GPS des Kia, car son écran se révèle aussi cher que capricieux.

A. SAUNIER

Renault 12^e

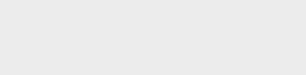
Tendance 2025 stable

D'un côté, on se réjouit de la baisse des casses de 1.2 TCe. De l'autre, on s'inquiète des changements de boîtes robotisées EDC, des problèmes d'injecteurs sur le 1.3 TCe et des avaries de turbo sur les diesels – et pas que le 1.6 dCi 160. Enfin, la Zoe multiplie les couacs (chauffage, sièges et même moteur complet).



Plus fiable que son aïeul, le 1.3 TCe du Captur connaît quelques soucis d'injecteurs.

A. SAUNIER

Nissan 13^e

N. SOLER
Symbolique du mieux observé chez Nissan, le Qashqai 3 manifeste une robustesse rassurante.

BMW 14^e

Tendance 2025 en hausse

BMW va mieux ! Les défaillances de turbo et de vanne EGR se raréfient, comme les (coûteux) soucis de boîte de transfert des quatre roues motrices. Les boîtes auto. ne génèrent plus de plaintes. Seul motif d'inquiétude : les problèmes de direction se font plus nombreux sur les Série 1/2 et les X1/X2.



F. GROUT
Bonne nouvelle : les retours concernant la boîte de transfert des X3 et autres X5 diminuent.

Tendance 2025 en hausse

Comme Renault, avec qui il partage encore de nombreux éléments mécaniques, Nissan profite de la fin de l'épidémie de pannes qui touche le 1.2 essence, baptisé ici DIG-T. Les avaries de turbo se font plus rares, tout comme les remplacements de boîte auto. Mieux, les usures précoce de l'embrayage des Juke et Qashqai sont désormais de l'histoire ancienne. Il reste encore quelques coûteux incidents épars à régler, mais le bout du tunnel est enfin en vue pour la marque japonaise.

Mercedes 15^e

Tendance 2025 stable

Mercedes reste en orange, notamment à cause des défaillances du système d'AdBlue de ses diesels. Citons aussi de fréquents bugs de l'ensemble multimédia sur toute la gamme et quelques remplacements de pont sur les modèles 4Matic. A l'inverse, les changements précoce d'amortisseurs sont plus rares.



A. SAUNIER
AdBlue et GPS, voici les points faibles des dernières Mercedes diesels.

PRISE EN CHARGE :

LE BARÈME DE NOS EXPERTS

Votre voiture a moins de 5 ans ? Basez-vous sur les taux de prise en charge de notre tableau. N'acceptez aucun compromis si l'avarie se produit avec un kilométrage inférieur à celui de la prise en charge à 100 % de la facture totale (main-d'œuvre comprise). Si l'auto a de 5 à 8 ans, une offre inférieure de 10 à 20 % de ce barème reste acceptable au regard de la vétusté. Au-delà de 8 ans, l'espoir s'amenuise. Les très rares gestes ne sont accordés que pour des véhicules ayant parcouru peu de kilomètres et parfaitement entretenus dans le réseau.

Exemple n° 1 : le turbo est HS à 81 000 km. Le barème indique une participation constructeur allant de 100 % (jusqu'à 50 000 km) à 50 % (à 100 000 km). En clair, elle baisse de 1 % tous les 1 000 km. L'avarie arrivant 31 000 km après le seuil des 50 000 km/100 %, retirez 31 %. Vous obtenez 69 % de prise en charge, que vous pouvez arrondir à la dizaine supérieure pour réclamer 70 % de remise sur la note totale.

Exemple n° 2 : un GPS lâche à 132 000 km. Notre barème précise que la prise en charge passe de 50 % (à 120 000 km) à 0 % (à 250 000 km, durée de vie de la pièce), perdant donc 1 % tous les 2 600 km. L'avarie se produisant 12 000 km après le cap des 50 %, déduisez 4,6 % (12 000 divisés par 2 600). Vous obtenez 44,4 % de participation, que vous pouvez arrondir à 45 %.

Panne anormale ou remplacement de pièces prématûr ? Même après la fin de la garantie constructeur, barèmes de nos experts à l'appui.

Moteur

DURÉE DE VIE NORMALE (EN KM)	Prise en charge de	
	100 % si panne à... km	50 % si panne à... km

REFROIDISSEMENT

Joint de culasse	200 000	50 000	80 000
Pompe à eau ⁽¹⁾ , radiateur, ventilateur	200 000	60 000	100 000
Courroie d'entraînement	100 000	20 000	50 000

CULASSE, DISTRIBUTION

Arbre à cames, culasse, culbuteur, soupapes	300 000	60 000	150 000
Galet tendeur	100 000	30 000	Variable ⁽¹⁾

BLOC-MOTEUR

Bielles, vilebrequin, pompe à huile	300 000	100 000	200 000
Chemises, coussinets, pistons	300 000	50 000	150 000
Segmentation	250 000	50 000	100 000

ALIMENTATION, INJECTION

Calculateur d'injection	250 000	80 000	130 000
Débitmètre, injecteur, pompes (gavage, HP et AdBlue), régulateur de pression, rampe d'injection, turbo, vanne EGR	200 000	50 000	100 000

Réservoir, calculateur d'AdBlue	250 000	80 000	130 000
Bougie de préchauffage	100 000	30 000	50 000

Bobine d'allumage	150 000	50 000	100 000
-------------------	---------	--------	---------

Système d'échappement

Filtre à particules (Fap)	150 000	50 000	Variable ⁽²⁾
Catalyseur (y compris SCR)	150 000	50 000	80 000

Embrayage

Volant moteur	200 000	60 000	100 000
Butée, disque, mécanisme	150 000	30 000	80 000
Emetteur et récepteur d'embrayage	150 000	40 000	80 000

Transmission

Boîte de vitesses mécanique, boîte de transfert	250 000	60 000	130 000
Boîte de vitesses automatique	250 000	50 000	120 000
Arbre de transmission	150 000	30 000	80 000

Freinage

DURÉE DE VIE NORMALE (EN KM)	Prise en charge de	
	100 % si panne à... km	50 % si panne à... km
Etrier de frein AV et AR	250 000	50 000
Assist. de freinage, maître-cylindre	200 000	50 000
Disques avant	100 000	20 000
Plaquettes avant	30 000	5 000
Disques arrière	200 000	40 000
Plaquettes arrière	60 000	10 000
Capteur, centrale ABS	250 000	50 000

1. Sur certains moteurs, les constructeurs préconisent son changement avec celui de la courroie de distribution. La prise en charge de la courroie de distribution est de 250 000 km.

Seat 16^e

■ ■ ■ ■ ■

Tendance 2025 en hausse

Comme Skoda, Seat est encore plombé par les pompes à eau de ses voitures, et par quelques boîtes DSG défectueuses. Autre souci, qui lui est propre, les avaries de vérins de coffre sur les Ateca. Bon point, les modèles badgés Cupra semblent bien nés.



Attention à l'ouverture du hayon de l'Ateca : ses vérins sont fragiles !

N. SOLER

Peugeot 17^e

■ ■ ■ ■ ■

Tendance 2025 stable

Peugeot a du mal avec ses moteurs stars. La courroie du 1.2 PureTech n'en finit pas de poser problème, à l'instar des réservoirs d'AdBlue du 1.6 BlueHDi. Et son remplaçant, le 1.5, se distingue par la faiblesse de la chaîne qui relie ses arbres à cames, provoquant des casses moteur. Enfin, la clim' des e208 semble fragile.



Peu de soucis moteur sur la e208, mais sa clim' entraîne des retours au garage.

N. SOLER



En essence comme en diesel, le C5 Aircross a encore beaucoup à se faire pardonner.

Ford 19^e

■ ■ ■ ■ ■

Tendance 2025 en baisse

Les blocs ABS défaillants continuent de pourrir la vie des propriétaires de Ford. Le 1.0 EcoBoost fait parler de lui pour des dégradations de courroie de distribution et des problèmes de pompe à huile, à l'origine de casses moteur. Tout aussi inquiétants, les cas de rupture de boîte de vitesses manuelle sur des Fiesta, Puma et Focus.



Comme les autres modèles Ford, la Fiesta coûte parfois très cher à ses propriétaires...

N. SOLER



Symbol de des soucis de DS Automobiles, le DS 7 Crossback manque de fiabilité.

A. SAUNIER

DS Automobiles 20^e

■ ■ ■ ■ ■

Tendance 2025 en baisse

DS Automobiles conserve sa triste dernière place. Ses clients subissent les mêmes pannes que ceux de Peugeot, mais pas seulement. Ainsi, les bras de suspension arrière du DS 7 Crossback lâchent dès 60 000 km. Petites notes positives, les infiltrations d'eau dans ses feux arrière et les soucis de batterie de traction des hybrides deviennent plus rares.

ce que vous pouvez réclamer

la marque doit assumer tout ou partie des frais. *Auto Plus* vous indique à quelle hauteur,

Trains roulants

DURÉE DE VIE NORMALE (EN KM)	Prise en charge de 100 % si panne à... km	50 % si panne à... km
---------------------------------	--	-----------------------------

DIRECTION

Crémailleure	300 000	60 000	150 000
Pompe d'assistance	200 000	50 000	100 000

PNEUS AVANT

Traction	40 000	5 000	20 000
Propulsion	50 000	5 000	30 000

LIAISON AU SOL AVANT

Moyeux	250 000	100 000	150 000
Rotule de suspension	150 000	30 000	60 000
Bras de suspension, roulement	150 000	50 000	80 000
Amortisseurs	100 000	30 000	50 000

PNEUS ARRIÈRE

Traction	60 000	5 000	30 000
Propulsion	40 000	5 000	20 000

LIAISON AU SOL ARRIÈRE

Moyeux	250 000	100 000	150 000
Articulations	150 000	50 000	70 000
Bras de suspension, roulement	150 000	50 000	100 000
Amortisseurs	120 000	30 000	60 000

Électricité, électronique

DURÉE DE VIE NORMALE (EN KM)	Prise en charge de 100 % si panne à... km	50 % si panne à... km
---------------------------------	--	-----------------------------

DÉMARREUR

Contacteur démarreur	200 000	60 000	120 000
Démarreur - stop/start	150 000	50 000	80 000
Alternateur	150 000	40 000	80 000

CALCULATEURS

Calculateurs divers	250 000	80 000	130 000
Calculateur ABS, ESP ou AFU	300 000	80 000	130 000

AIRBAGS

Calculateur, capteur	250 000	80 000	130 000
Coussin gonflable	10 ans	60 000/3 ans	100 000/5 ans

CLIMATISATION

Compresseur, condenseur, évaporateur, module électro.	200 000	40 000	120 000
CHAUSSAGE, HABITACLE			

Radiateur de chauffage

Radiateur de chauffage	150 000	60 000	100 000
Volet de commande	250 000	50 000	120 000

Verrouillage centralisé

Verrouillage centralisé	250 000	50 000	100 000
Moteur de lève-vitre	200 000	60 000	120 000

Toit ouvrant

Toit ouvrant	200 000	60 000	100 000
Autoradio, lecteur CD, GPS	250 000	80 000	120 000

Citroën 18^e

■ ■ ■ ■ ■

Tendance 2025 stable

Citroën subit logiquement les mêmes déboires que Peugeot sur les motorisations les plus courantes de sa gamme, et y ajoute des défaillances de volant moteur causant l'usure de l'embrayage sur ses C3 Aircross et C5 Aircross. Seule bonne nouvelle, les problèmes de boîtier BPGA ont presque disparu.



Comme les autres modèles Ford, la Fiesta coûte parfois très cher à ses propriétaires...

DS Automobiles 20^e

■ ■ ■ ■ ■

Tendance 2025 en baisse

DS Automobiles conserve sa triste dernière place. Ses clients subissent les mêmes pannes que ceux de Peugeot, mais pas seulement. Ainsi, les bras de suspension arrière du DS 7 Crossback lâchent dès 60 000 km. Petites notes positives, les infiltrations d'eau dans ses feux arrière et les soucis de batterie de traction des hybrides deviennent plus rares.

Lettre type

[Prénom NOM]
[Adresse postale]

[Votre ville], le [XX XXXXX] 2025

Automobiles [MARQUE] – Service relation clientèle
Objet: panne sur [Marque Modèle Version (n° de série)]
Madame, Monsieur,
J'ai acquis en date du [XX/XX/XXXX] le véhicule identifié ci-dessus, mis en circulation le [XX/XX/XXXX]. Ce dernier a [toujours ? régulièrement ?] été entretenu et utilisé dans le respect des préconisations du constructeur (voir les copies ci-jointes des factures d'entretien et des réparations en lien avec le problème).

Ce véhicule a connu le [XX/XX/XXXX, à XXXXX km] une avarie sur [pièces incriminées]. Une telle panne, à un kilométrage si faible, est un événement anormal, qui ne peut résulter que d'un défaut de conception ou de fabrication de l'élément (ou des éléments) en cause. Elle s'apparente donc à un vice caché au sens des articles 1641 et suivants du code civil.

En conséquence, je vous saurai gré de bien vouloir prendre en charge [intégralement/à hauteur de XX % de la facture totale (pièces et main-d'œuvre)] la remise en état de mon véhicule.

[Dans le cas où l'auto n'est pas encore réparée, ajoutez:]

Je vous prie donc de donner immédi

Spécial voitures d'occasion

BUDGET

2 000 €

Dacia Logan 1.6 MPI

Essence ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 163 km/h

■ 7,3 l/100 km ■ Coffre: 497 dm³

Vu une Lauréate de 2007 avec 129000 km à 2000 €

■ A ce tarif, c'est la Logan du lancement, avec son logo bleu sur la calandre. Son physique souvent jugé disgracieux a toutefois l'avantage de ménager un bel espace pour les occupants et un grand coffre. Et vous pourrez viser une version "haut de gamme", mue par le solide 1.6 de 90 ch. Bon point, on trouve des autos ayant peu roulé. En Lauréate, vous aurez même droit à la direction assistée et aux vitres électriques.



PH. TISSIER / PILOU



Fiat Panda 1.2

Essence ■ 4 CV ■ 60 ch ■ 146 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre: 250 dm³

Vu une Emotion de 2008 avec 110000 km à 2100 €



N. SOLER



■ Si vous le pouvez, ciblez la finition Emotion, reconnaissable à ses barres de toit. Car elle a droit à la banquette 50/50, mais aussi et surtout à la direction assistée et à l'airbag passager qui font cruellement défaut à la Team. Elle profite d'office du 1.2, un poil moins mou que le 1.1, sans consommer davantage. Ainsi configurée, la Panda 2 fait preuve d'une réelle polyvalence qui permet d'exploiter ses cinq portes et son bel espace intérieur au regard de ses 3,54 m de long. Attention toutefois si le volant est dur et/ou bruyant en manœuvre: le boîtier est peut-être à changer, il faut compter environ 1500 €.

Opel Meriva 1.6

Essence ■ 7 CV ■ 105 ch ■ 165 km/h

■ 8,5 l/100 km ■ Coffre: 390 à 435 dm³

Vu un Cosmo de 2009 avec 130000 km à 2000 €

■ Si le format des minispace est passé de mode, il conserve de sérieux atouts. Malgré son gabarit compact (4,06 m), le Meriva comporte une banquette coulissante escamotable dans le plancher et de nombreux rangements. En haut de gamme Cosmo s'ajoutent la clim' auto., le régulateur de vitesse, des jantes alu et des tablettes aviation. Une finition qui impose le 1.6, un peu gourmand mais plus vif que le 1.4.



PH. TISSIER / PILOU



Renault Scenic 1.9 dCi 130

Diesel ■ 8 CV ■ 130 ch ■ 183 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ Coffre: 435 dm³

Vu un Privilège de 2007 avec 169000 km à 2190 €

■ D'emblée, oubliez les versions non restylées, fabriquées avant 2007, à la fiabilité désastreuse. Les choses rentrent dans l'ordre ensuite, sans que la mauvaise réputation de l'auto l'épargne. D'où des prix très bas, synonymes de bonne affaire. Plus à l'aise en charge que le 1.5 (85 à 110 ch), le 1.9 de 125/130 ch va comme un gant au Scenic. On le voit souvent associé aux finitions hautes telles que le Privilège qui bénéficie d'un radar de recul, d'une console centrale coulissante ou encore de tablettes aviation et d'un siège passager rabattable. Autant d'éléments dont il faudra vérifier l'état avant l'achat, l'usage familial intensif ayant pu laisser des traces dans l'habitacle.



N. SOLER

Volkswagen Fox 1.4

Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 156 km/h ■ 7,6 l/100 km
■ Coffre: 260 à 350 dm³

Vu une "base" de 2007 avec 153000 km à 1990 €

■ La citadine low cost de VW est souvent oubliée à l'heure du choix. Robuste et abordable, elle mérite pourtant le détour. Elle est dotée d'une banquette coulissante et d'une belle habitabilité vu ses 3,83 m de long. A l'usage, le 1.4 offre infiniment plus de polyvalence que le 1.2 sans trop consommer. Bon point, la dotation est correcte dès l'entrée de gamme, avec direction assistée, vitres AV électriques et verrouillage centralisé.



Et aussi

Citroën C1 1.0

Essence ■ 4 CV ■ 68 ch ■ 148 km/h
■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 141 dm³

Vu une Confort de 2011 avec 145000 km à 2290 €



Peugeot 207 1.6 HDi 90

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 171 km/h
■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 320 dm³

Vu une Executive de 2007 avec 178000 km à 2390 €



Cette enveloppe permet d'accéder à des autos immatriculées depuis 2011, gage d'une pastille Crit'Air favorable. Trouver un modèle fiable doit rester une priorité, nombre de stars de grande diffusion ayant connu de graves soucis au début des années 2010.

Fiat 500 1.2

Essence ■ 4 CV ■ 69 ch ■ 148 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 207 dm³
Vu une Lounge de 2016 avec 115 000 km à 6 400 €

■ Ne vous fiez pas à son minois de starlette, la 500 affiche un train de vie raisonnable et une solidité rarement prise en défaut dans cette version mue par le classique 1.2 de 69 ch. Un bloc plaisant en ville et suffisamment sobre (le TwinAir 85 ne fait pas mieux) qui permet, par ailleurs, de limiter la mise de départ. De quoi s'offrir une séduisante Lounge restylée, qui a droit à l'ESP, au toit panoramique, au Bluetooth et aux jantes alu d'office. Avant de craquer, contrôlez le bon fonctionnement de l'embrayage, sollicité en ville, et l'état des boucliers, la peinture étant fragile. A noter, si la boîte robotisée Dualogic peut être tentante sur une citadine, sa fiabilité aléatoire et son surcoût élevé dissuadent.



N. SOLER

Mini Hatch Cooper

Essence ■ 6 CV ■ 122 ch ■ 184 km/h
■ 7,1 l/100 km ■ Coffre: 181 dm³
Vu une Pack Chili de 2012 avec 126 000 km à 6 200 €

■ Fiabilisé lors de son passage à 122 ch, le 1.6 de la Cooper va bien à la Mini. Souple, à l'aise dans les tours, il permet de jouir du comportement ludique de l'auto. A bord, la Cooper est un peu moins pingre que la One (climatisation manuelle, volant cuir), mais il faudra viser l'une des nombreuses autos enrichies du pack Chili (phares, clim' et essuie-glaces auto., régulateur) pour une dotation plus complète.



MINI / BMW GROUP

Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi

Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 186 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ Coffre: 495 dm³
Vu un Cosmo de 2012 avec 152 000 km à 6 290 €



OPEL ■ Totalement méconnue, l'Opel Insignia passe souvent à la trappe à l'heure du choix. D'où des tarifs très séduisants, en berline comme en break, baptisé Sports Tourer. Il n'est pas le plus logeable du segment, mais les formes régulières de son coffre et le plancher plat une fois la banquette rabattue facilitent la vie. Autre atout, la dotation riche dès la Cosmo (radar AV/AR, lecture des panneaux, phares, clim' et essuie-glaces auto., etc.). Le comportement présente un très bon compromis confort/efficacité. Son robuste mais bruyant 2.0 diesel assure en outre des performances correctes.

Volkswagen Golf 1.6 TDI 90

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 176 km/h ■ 5,8 l/100 km
■ Coffre: 395 dm³
Vu une Confortl. de 2012 avec 141 000 km à 6 490 €

■ Le 1.6 TDI 90 est assurément le bloc le plus endurant installé sous le capot de la Golf 6. A l'usage, sa bonne volonté est appréciable (les reprises sont proches de celles des 105/110 ch), tout comme sa sobriété. Un peu juste en Trendline, l'équipement est plus complet en Confortline (clim' bizona, vitres AR électriques et volant cuir multifonction). Le tout avec une finition soignée et une habitabilité généreuse.



Renault Captur 0.9 TCe

Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 160 km/h
■ 6 l/100 km ■ Coffre: 384 à 484 dm³
Vu un Intens de 2014 avec 141 000 km à 6 400 €

■ Présent en masse dans les annonces, l'ancien Captur a vu ses tarifs baisser, en essence comme en diesel. Dans le premier cas, fuyez le 1.2 TCe, séduisant sur le papier mais fragile. Le petit 0.9 se montre infiniment plus solide et garantit déjà un certain tonus au Captur, même s'il manque de souffle sous 2000 tr/mn. Bon point, la riche finition Intens (GPS, radar de recul), très répandue, n'est pas plus chère que les autres.



N. SOLER

Et aussi

Audi A3 1.6 FSI

Essence ■ 7 CV ■ 115 ch ■ 191 km/h
■ 8,5 l/100 km ■ Coffre: 357 dm³
Vu une Sportback Ambition de 2007 avec 118 000 km à 5 990 €

Hyundai IX20 1.6 CRDi

Diesel ■ 5 CV ■ 115 ch ■ 175 km/h
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre: 428 dm³
Vu un Pack Sensation de 2013 avec 125 000 km à 6 290 €

Spécial voitures d'occasion

BUDGET

10 000 €

Bonne nouvelle, ce budget donne accès à des autos jadis absentes de cette tranche de prix. On y trouve des électriques et des hybrides, dont les tarifs étaient jusqu'ici très élevés. Et parmi les thermiques, il est possible de se faire plaisir avec des modèles récents et/ou premium sans faire exploser le budget.

Audi A1 1.0 TFSI 95

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 178 km/h
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre: 272 dm³

Vu une Sportback Ambiente de 2015 avec 107 000 km à 9990 €

■ Restylée fin 2014, l'ancienne A1 inaugure un 1.0 TFSI plus solide que le 1.2 qu'il remplace. En 95 ch, il distille de bonnes performances et sait rester sobre. A bord, la présentation et la finition soignées séduisent, mais il faudra ajouter un supplément de 500 € environ pour profiter des portes arrière de la Sportback. Chiche en Attraction, l'équipement est plus complet en Ambiente (clim', Bluetooth, régulateur...).



D. MEUNIER

Dacia Duster 1.5 Blue dCi 115

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 172 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 479 dm³
Vu un Confort de 2019 avec 113 000 km à 10 590 €



N. SOLER

■ Aujourd'hui remplacé, le Duster 2 s'affiche désormais autour de 10 000 € dans ses versions les plus intéressantes. Parmi elles, le 1.5 Blue dCi a nos faveurs. Sa sobriété est exemplaire, ses performances largement suffisantes malgré un étagement de boîte un peu long. Autre atout, il donne accès aux finitions hautes, auxquelles la déclinaison de 95 ch n'a pas droit. En Confort, le régulateur de vitesse, les vitres AR électriques et les jantes alu de 16" viennent ainsi compléter une dotation un peu juste sur l'Essentiel. De quoi valoriser les qualités du SUV Dacia, plus confortable et mieux construit qu'auparavant.

Renault Zoe R90

Électrique ■ 1 CV ■ 92 ch ■ 139 km/h
■ Autonomie: 231 km ■ Coffre: 325 dm³

Vu une Intens de 2018 avec 62 000 km à 8 290 €

■ Les prix des anciennes Zoe ont chuté ces deux dernières années. Les derniers modèles (2017-2019) intègrent pourtant une batterie de 41 kWh qui élargit son champ d'action. L'ensemble se révèle de surcroît plus fiable que les premières moutures mues par le moteur Continental. L'auto étant courante dans les annonces, visez une R90 pour le tonus et la finition Intens pour la dotation (GPS, Mirror Screen...).



A. SAUNIER

Skoda Octavia Combi 1.6 TDI

Diesel ■ 5 CV ■ 105 ch ■ 185 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ Coffre: 656 dm³
Vu une Elégance de 2014 avec 156 000 km à 9 990 €

■ Avec ses 4,66 m de long, l'Octavia break figure parmi les modèles les plus compacts du segment. Ce qui ne l'empêche pas d'afficher l'un des plus gros volumes de chargement. Sa banquette rabattable d'un geste, son double plancher et son aménagement astucieux facilitent tout autant la vie. Devant, les matériaux de qualité et l'assemblage rigoureux rappellent les productions de VW. En Elégance, l'Octavia se révèle très généreuse avec l'aide au stationnement AV/AR, le GPS, la sellerie cuir/tissu et le Bluetooth. Sous le capot, nul besoin de viser très haut, puisque le 1.6 TDI de 105 ch, très répandu, fait déjà le job sans trop consommer et affiche une belle fiabilité depuis 2013.



U. SONNTAG

Toyota Auris Hybride

Hybride ■ 5 CV ■ 136 ch ■ 184 km/h ■ 5,7 l/100 km
■ Coffre: 367 dm³
Vu une Dynamic de 2014 avec 107 000 km à 10 490 €

■ Moins chère et moins "cheap" qu'une Prius, l'Auris est un bon moyen d'accéder à l'hybride sans se ruiner. Fiabilité exemplaire, douceur de conduite en ville et faible appétit en carburant, la compacte Toyota hérite des avantages de sa grande sœur. Mais aussi d'un niveau sonore élevé sur route, lorsque le moteur est sollicité. Bon point, le premier niveau Dynamic emporte déjà la clim' auto., les antibrouillards et la caméra de recul.



Et aussi

Hyundai i20 1.0 T-GDI 100

Essence ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 180 km/h
■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 349 dm³
Vu une Edition de 2017 avec 84 000 km à 9 990 €



Seat Arona 1.0 TSI 95

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 171 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre: 411 dm³
Vu une Style de 2018 avec 92 000 km à 10 690 €



Autrefois prix du neuf de nombreux modèles, cette somme est aujourd'hui un minimum pour accéder à des autos de moins de 6 ans et 100 000 km dans de multiples catégories. Il est aussi possible de lorgner le premium sans pour autant accepter des kilométrages trop élevés.

Dacia Jogger 1.0 Eco-G

Essence/GPL ■ 6 CV ■ 100 ch ■ 159 km/h ■ 7,2/9,9 l/100 km

■ Coffre: 625 dm³ (215 dm³ en 7 places)

Vu un Extreme de 2021 avec 60 000 km à 15 990 €

■ Véritable bon plan en neuf, le Jogger devient de plus en plus intéressant au fur et à mesure que ses tarifs baissent en occasion. Autour de 15 000 €, on accède désormais à l'attractive version GPL en finition Extreme, qui associe un look soigné à une dotation complète (clim' auto., écran tactile...). Dans l'habitacle, l'espace impressionne tout comme les progrès réalisés par la marque au chapitre de la finition. Certes, les plastiques restent basiques mais l'ensemble présente bien et ne souffre pas du temps qui passe. Les versions 7 places étant nombreuses, leur surcoût par rapport aux 5 places paraît raisonnable.



A. SAUNIER

Hyundai Kona Hybrid

Hybride ■ 5 CV ■ 141 ch ■ 172 km/h

■ 6 l/100 km ■ Coffre: 380 dm³

Vu un Business de 2019 avec 95 000 km à 15 500 €



■ Le rival du Toyota CH-R séduit par son agrément de conduite, la boîte à double embrayage n'y est pas étrangère, ainsi qu'à sa sobriété exemplaire. La garantie constructeur de 5 ans est un autre atout, les occasions en vente ayant de grandes chances d'avoir été entretenues dans le réseau. Abordable, la Business offre une dotation complète et évite les inconfortables jantes de 18" des hauts de gamme Exclusive.



Mercedes GLA 200 CDI 7G-DCT

Diesel ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 196 km/h ■ 6 l/100 km ■ Coffre: 403 dm³

Vu un Sensation de 2015 avec 126 000 km à 15 390 €



■ Sorte de Classe A surélevée, le GLA se distingue par son gabarit compact (4,42 m), gage d'un belle agilité mais aussi d'une habitabilité limitée. Au volant, le confort et la douceur semblent avoir été privilégiés, faisant du GLA un véritable dévoreur de bitume. Dans cette optique, la combinaison du 2.1 maison avec la boîte à double embrayage s'avère le meilleur choix, offrant un bel agrément et une sobriété identique à celle du 1.5 Renault installé sous le capot des 180 CDI. Côté finition, il faudra viser une Sensation pour profiter d'un look aguicheur (jantes 18", phares xénon).

N. SOLER

Toyota Corolla 122h

Hybride ■ 4 CV ■ 122 ch ■ 167 km/h

■ 5,5 l/100 km ■ Coffre: 365 dm³

Vu une Dynamic Busin. de 2020 avec 95 000 km à 14 900 €



TOYOTA

Volkswagen Touran 1.6 TDI 115

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 184 km/h ■ 6,2 l/100 km

■ Coffre: 502 à 677 dm³

Vu un Conf. Busin. de 2016 avec 121 000 km à 14 900 €

■ Si les monospaces sont une espèce en voie de disparition, le Touran reste l'un des meilleurs représentants du genre. Un vaste coffre parfaitement Carré, de généreuses places arrière, il est taillé pour les familles. Les sièges arrière coulissent, s'inclinent, s'escamotent dans le plancher en laissant une zone de chargement plane. Pour en profiter, le solide 1.6 TDI 115 suffit. Sur les Business, le GPS est de série.



N. SOLER

Et aussi

BMW X1 18d

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 203 km/h

■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 498 à 608 dm³

Vu un Business de 2016 avec 106 000 km à 15 990 €



Peugeot E-208

Électrique ■ 4 CV ■ 136 ch ■ 150 km/h

■ Autonomie: 265 km ■ Coffre: 310 dm³

Vu une Allure de 2020 avec 56 000 km à 13 900 €



Spécial voitures d'occasion

BUDGET

20 000 €

Avec ce montant en poche, il est possible de se faire plaisir avec des autos sentant encore le neuf ou des modèles haut de gamme jusqu'ici inaccessibles. Les électriques et les hybrides rechargeables, tout aussi onéreuses à l'achat, offrent aussi de belles opportunités en seconde main, leur prix étant en baisse.

Audi A5 Sportback TDI 190

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 217 km/h
■ 6,3 l/100 km ■ Coffre: 425 dm³

Vu une S line S tronic de 2017 avec 115000 km à 20990 €



Apparue fin 2016, l'A5 "2" adopte une ligne toujours aussi séduisante, notamment en version 5 portes Sportback. Si les trois places arrière (en option) sont peu exploitables, deux adultes seront bien installés. Devant, on frise le sans-faute, avec une présentation épurée et une finition au top. Apparu avant le TDI 150, le 2.0 de 190 ch n'est pas plus cher et va comme un gant à l'auto, surtout avec la boîte S tronic.



N. SOLER

Hyundai Tucson Hybrid 230

Hybride ■ 10 CV ■ 230 ch ■ 201 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ Coffre: 603 dm³

Vu un Business de 2021 avec 105000 km à 20990 €



A. SAUNIER

Gros succès du coréen, le dernier Tucson séduit autant par son look que par son habitacle soigné. Sa déclinaison hybride, vendue à des tarifs proches de ceux de l'essence de 150 ch, est à privilégier: plus vive, elle se targue d'une sobriété bluffante, se contentant de 5,9 l/100 km en ville selon nos mesures. Un atout qui a conquis les gestionnaires de flotte, nombreux à revendre des versions Business. Un bon plan en occasion, celles-ci possédant un GPS, la surveillance des angles morts et un chargeur à induction, sans réelle majoration de prix par rapport à l'Intuitive.

Mini Countryman 1.5 BVA

Essence ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 191 km/h
■ 7,7 l/100 km ■ Coffre: 415 à 518 dm³

Vu un Longstone de 2019 avec 82000 km à 19900 €



Habitué aux séries limitées, Mini a décliné son Countryman en Oakwood puis Longstone. Chères en neuf (le surcoût avoisinant 6 000 €), elles sont plus abordables en occasion et gardent leur sex-appeal intact. Au menu, des phares full led, un GPS, une clim' auto., un toit panoramique, une sellerie cuir/tissu, un chargeur à induction. Visez les autos mues par le 1.5 de 136 ch des Cooper, plaisir et fiable.



MINI/BMW GROUP

Renault Arkana 1.6 E-Tech

Hybride ■ 6 CV ■ 145 ch ■ 165 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre: 484 dm³

Vu un Intens de 2022 avec 48000 km à 18990 €

Chouchou du public en neuf, l'Arkana se retrouve en nombre dans les annonces, ce qui tire les prix vers le bas. Notamment ceux des versions "hautes" telles que les hybrides et les finitions Intens et RS Line. Idéal en ville, et très sobre, l'E-Tech présente, par ailleurs, une fiabilité difficile à prendre en défaut, quand le 1.3 TCe commence à faire parler de lui pour des soucis d'injecteurs. Certes, les hésitations de la boîte sur voie rapide gênent parfois, mais rien de grave. En Intens, le look est soigné (jantes 18", sellerie cuir/tissu) et les aides à la conduite nombreuses (régulateur adaptatif, lecture des panneaux, surveillance des angles morts...). Le tout contre 1 000 € de plus qu'une Zen.



F. GROUT

Volvo XC60 D4 AWD Geartronic

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 207 km/h ■ 7,6 l/100 km
■ Coffre: 487 dm³

Vu un Business de 2018 avec 134000 km à 21900 €

Un design séduisant, un intérieur chaleureux, le dernier XC60 reprend la (bonne) recette des Volvo récentes. Sa qualité de fabrication en fait une alternative sérieuse au premium allemand. Sous le capot, le 2.0 diesel de 190 ch parvient à mouvoir ce beau bébé sans trop consommer malgré la présence d'une (plaisante) boîte auto. et de quatre roues motrices. Un peu juste en Momentum, la dotation récupère un GPS bienvenu en Business.

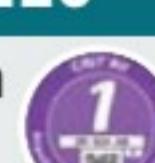


Et aussi

Citroën C5 Aircross 225

Hyb. rech. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h
■ 7,7 l/100 km ■ Coffre: 522 dm³

Vu un Business de 2020 avec 64000 km à 19990 €



Tesla Model 3 Standard +

Electrique ■ 7 CV ■ 300 ch ■ 225 km/h
■ Autonomie: 324 km ■ Coffre: 525 dm³

Vu une SR+ de 2019 avec 89000 km à 20490 €



ACHAT, VENTE : NE VOUS LAISSEZ PAS PIÉGER!

Les secrets d'une transaction réussie

Que l'on soit acheteur ou vendeur, le changement de main d'une voiture d'occasion répond à des règles précises. Celles-ci permettent d'éviter un coûteux faux pas, voire, pire, une escroquerie. Voici les étapes à suivre.

Vous êtes acheteur : effectuez une batterie de vérifications

NE NÉGLIGEZ AUCUN CONTRÔLE

Commencez par la carte grise.

Votre interlocuteur doit être la personne qui figure sur le certificat d'immatriculation. Vérifiez la concordance du numéro de série avec celui de l'auto, puis rendez-vous sur un site de vente de pièces détachées (Oscaro...) où, grâce à l'immatriculation, vous pourrez obtenir la version exacte.

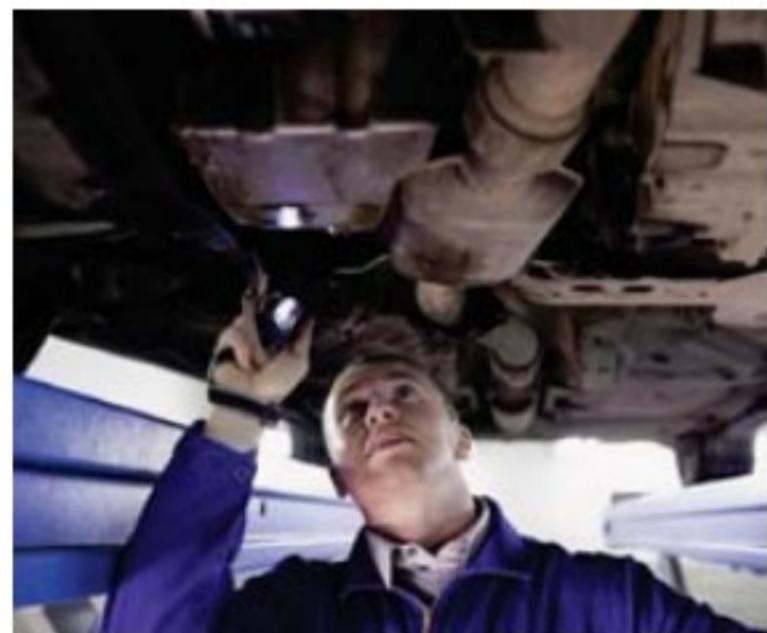


A. SECHET

Distinguez les équipements de série des options.

Sur notre site Autoplus.fr ou sur le site du constructeur s'il s'agit d'un modèle très récent, vous obtiendrez la dotation d'origine et les options disponibles lors de l'achat. Ainsi, vous ne paieriez pas pour ce qui était de série. Et ne croyez pas aveuglément les factures d'entretien. Avec un ordinateur, il est facile d'en fabriquer. Appelez certains des ateliers censés les avoir émises pour démasquer d'éventuels faux.

REPÉREZ LES POTENTIELLES ARNAQUES



SHUTTERSTOCK

Doublez le contrôle technique. En cas de doute sur un éventuel contrôle de complaisance, demandez à faire effectuer, à vos frais, un contrôle volontaire dans le centre de votre choix (de 70 à 100 €).

Ne vous faites pas refiler une épave...

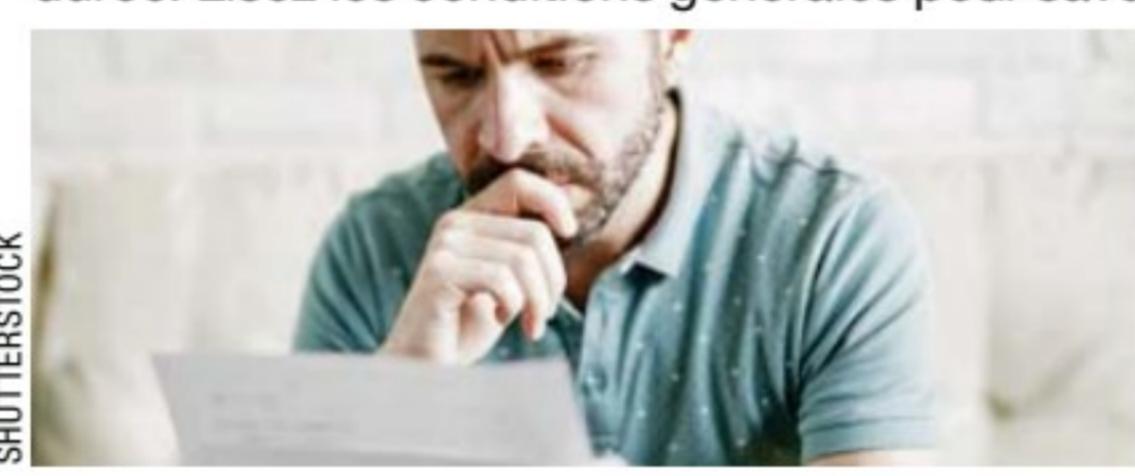
Quelques experts corrompus ont délivré à des autos déclarées comme épaves et improprement réparées des documents permettant de les remettre sur le marché. Des voitures dangereuses que vous repérerez si la peinture a été refaite récemment (inspectez les joints des vitres et la trappe à essence) ou s'il y a des traces de pinces de banc de redressement sur le soubassement.

Demandez vous-même le certificat de non-gage.

Il est gratuit sur le site Ants.gouv.fr. Car, là aussi, il est aisément faire un faux. Et pensez à réclamer l'HistoVec (gratuit), sous forme de lien transmis par le propriétaire.

Contrôlez le sérieux de la garantie. Ne vous arrêtez pas à sa durée. Lisez les conditions générales pour savoir ce qui est couvert

– surtout s'il ne s'agit pas d'un contrat constructeur – et quels sont les coefficients de vétusté en cas de panne.



... ni une voiture volée.

Avec de faux documents d'identité, un chèque de banque volé ou un virement fantôme, il est facile d'acquérir frauduleusement une auto et de faire établir une carte grise valide qui permettra de la vendre à la régulière. Si cette dernière a été émise il y a moins de six mois, tournez les talons.

Neuve ou occasion ?

Les voitures immatriculées mais n'ayant jamais roulé sont monnaie courante chez les professionnels : ce sont les "0 km". Certains mandataires n'hésitent pas à les vendre comme étant neuves : c'est illégal ! Par ailleurs, contrôlez la date de la première mise en circulation, elle est aussi celle du début de la garantie. Si l'immatriculation a plus de huit mois, le prix d'achat doit être proche de celui d'une occasion d'un an, dont vous trouverez la cote sur Autoplus.fr.

Vous êtes vendeur : méfiez-vous des belles promesses

Evitez les dépenses inutiles

Les meilleurs sites d'annonces sont gratuits.

Occasion.autoplus.fr, Lacentrale.fr, Leboncoin.fr... ces sites sont les plus fréquentés. A noter, les options payantes proposées par certains se justifient rarement. Mefiez-vous de ceux qui vous contactent pour vous vendre une insertion. La plupart ne drainent que peu de visiteurs. D'autres sont même de vrais pièges (annonces bidon, site inexistant).

Pas de commission tant que l'auto n'est pas vendue.

Si vous êtes contacté par un pro qui fait fort de vous trouver des acquéreurs, ne payez rien avant que la vente ne soit finalisée.

Gare aux textos. Ne répondez pas à un pseudo-acheteur qui vous contacte par SMS. Ne l'appelez pas non plus : dans les deux cas, il est probable que vous ayez affaire à un numéro surtaxé, même s'il ne débute pas par "08".

Verrouillez le paiement

Attention aux faux chèques de banque. C'est le moyen le plus sûr.

Mais faites-le-vous remettre aux heures d'ouverture des agences. Cherchez alors sur internet le numéro de l'agence (n'utilisez pas celui inscrit sur le chèque) émettrice et appelez-la.

Sourcez les virements. Votre acheteur demande un RIB pour vous payer ? Avant de lui confier votre auto, interrogez la banque pour savoir par quel moyen la somme a été

versée sur votre compte. Si votre client y a déposé un chèque (grâce au numéro de compte inscrit sur le RIB) et que celui-ci est non provisionné ou faux, la banque ne s'en rendra compte que 10 à 15 jours plus tard.

Sollicitez un tiers de confiance. Des sociétés vous préviennent quand l'acheteur a déposé les fonds sur le compte. Une sécurité pour ce dernier, car le vendeur n'est payé qu'une fois la transaction finalisée.



J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE



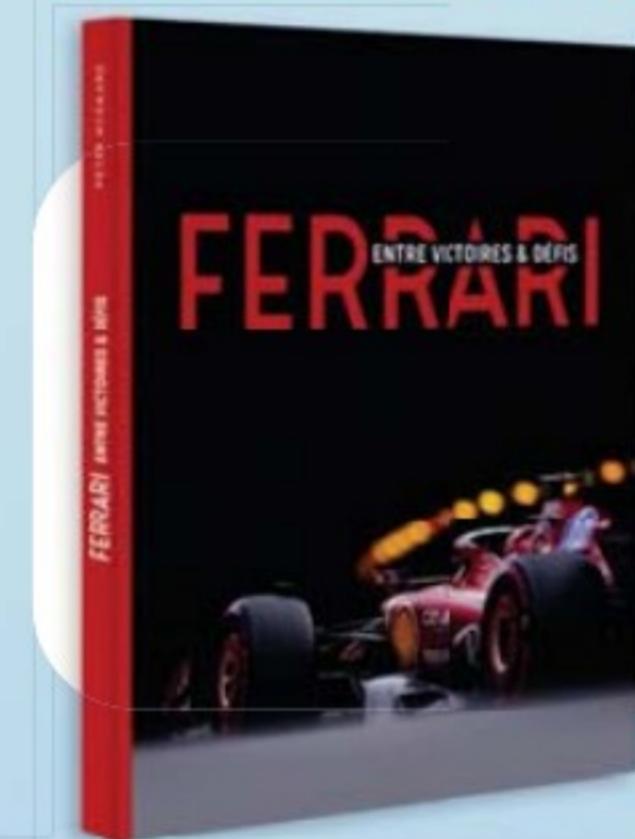
+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS

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

+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE

+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES

**2 €
,67
SEULEMENT***
par mois



EN **+
EN CADEAU**
un hors-série FERRARI,
entre victoires & défis
(176 pages, valeur 16.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR***



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

#M047 #D1674662

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail. :

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

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 : FR777777434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 mars 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L21-21 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. Traitements informatiques des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpo@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr>*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



Ça vous est arrivé

Audi A4 Allroad

Philippe Besnard se demande si Audi n'a pas inventé un nouveau concept, celui du "premium low cost".

Dans son cas, il considère en effet que la marque n'est pas à la hauteur de sa réputation.



Une facture de 2 176 € pour réparer l'ABS à 85 600 km !

Dans les années 1980, un soda vantait ses mérites en se comparant aux boissons alcoolisées. Philippe Besnard, de Caen (14), pourrait utiliser une métaphore similaire pour qualifier Audi. En effet, à ses yeux, "cela ressemble à du premium, cela a le prix du premium mais ce n'est pas du premium". Pour comprendre comment notre lecteur est arrivé à une telle conclusion, il faut remonter à novembre dernier. C'est le moment où son A4 Allroad 2.0 TDI 190 de

2020 l'alerte d'un problème touchant le système antibloquage des freins. Diagnostic confirmé par un concessionnaire de la marque qui indique que le seul moyen de corriger ce défaut est de remplacer la centrale d'ABS.

D'accord, mais en partie

A la simple évocation de cette conclusion, Philippe sait déjà que le devis va être particulièrement salé. Sur ce point, il a entièrement raison, puisque l'intervention est alors chiffrée à 3 734 €. Mais notre lecteur

considère que son auto est trop jeune et a trop peu roulé pour que cette panne soit dans l'ordre des choses. Aussi enjoint-il son concessionnaire de faire, auprès d'Audi France, une demande de prise en charge totale. Mais si le constructeur est d'accord pour participer au coût des réparations, son offre n'est que très partielle. En effet, elle se monte à 1 558 €, ce qui correspond à 42 % du total du devis global. Une proposition qui choque Philippe.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Philippe joue de malchance. Lorsqu'il a acheté, neuve, son A4 Allroad, il avait pris soin de contracter une extension de garantie qui courait jusqu'en février dernier. A quelques mois près, on peut donc imaginer qu'Audi aurait payé la totalité de la facture sans discussion. Que ce contrat n'ait plus cours n'est toutefois pas un motif valable pour justifier une proposition aussi basse. En effet, l'âge et le kilométrage de la voiture de Philippe permettent d'exiger une prise en charge de 80 %.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 3008

Chauffage variable

J'ai constaté que le chauffage de mon 3008 1.6 THP 180 de 2019 (55200 km) ne fonctionnait plus côté passager.

Le concessionnaire a donc remplacé le radiateur de chauffage. J'ai dû débourser 534 €, Peugeot refusant tout geste.

Christian Thevenet, 42153 Riorges

NOTRE CONSEIL Certes, l'âge et le kilométrage de votre 3008 justifient l'application d'un taux de vétusté. C'est-à-dire qu'il est normal que Peugeot laisse à votre charge une partie de l'intervention. Mais ils doivent tout de même vous rembourser 70 % de celle-ci. Contactez le service client, afin de réclamer votre dû.

Renault Clio

Diagnostic tardif

Après que ma Clio 1.0 TCe 100 de 2019 (44900 km) est tombée trois fois en panne, mon concessionnaire a conclu à la nécessité de remplacer le boîtier papillon. Facturée 795 €, l'opération est payée à hauteur de 55 % par Renault. Normal ?

Dominique Brandy, 16110 Rivières

NOTRE CONSEIL Dans votre dossier, Renault a visiblement minimisé sa part de responsabilité. En effet, un boîtier papillon défaillant est totalement, comme l'indique le barème de nos experts, à la charge du constructeur jusqu'à 50 000 km. Toutefois, l'âge de votre Clio fait tomber la part que Renault doit assumer à 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Mercedes a payé 100 % de la poignée de porte

Mercedes est l'une des marques qui rechigne le plus à assumer les défauts précoce de ses autos. Le dossier de Jean Salmon, de Coutances (50), publié dans notre n° 1893, pourrait démontrer que les choses changent chez l'Etoile. En effet, ce possesseur d'EQA 250 de 2021 (50 200 km) s'était vu opposer un refus de prise en charge de la défaillance de la poignée de porte conducteur jusqu'à ce que nos experts prennent en main le dossier.

Mercedes a alors accepté de payer les réparations à 100 %.



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

Le coin des experts



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

VOITURES BANALISÉES, CHAUFFEURS
PRIVÉS, FLASH INVISIBLE...

Gare aux contrôles des voitures radars

On ne les voit pas. On ne s'en méfie pas. Et la plupart des conducteurs n'y pensent même pas. Pourtant ces voitures radars sont redoutables ! Leur mission ? Sillonner sans relâche les routes de France afin de traquer les excès de vitesse. *Auto Plus* vous en dit plus sur cette menace invisible mais réelle.

Autrefois réservées aux seuls policiers et gendarmes, la conduite des voitures radars passe progressivement depuis 2018 aux mains de chauffeurs "civils". La raison officielle ? Permettre aux forces de l'ordre de se consacrer à d'autres tâches sur le terrain. Alors que huit régions sont déjà "privatisées", trois nouvelles y passeront au printemps prochain : Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur, où 150 voitures s'apprêtent à être confiées aux chauffeurs de la société OTC. Dès lors, les seules régions encore épargnées par cette externalisation seront la Corse et l'Ile-de-France. Bref, toute la France – ou presque – s'apprête donc à être concernée par cette privatisation... Et si cela ne vous inquiète pas, vous avez tort, car même les plus prudents peuvent se faire piéger. On vous explique pourquoi.

Des voitures en mode incognito
Autant on peut redoubler de vigilance à l'approche d'une cabine radar, annoncée en général en amont par un panneau, autant il est quasiment impossible de savoir si on double ou

croise une voiture radar, a fortiori si celle-ci est conduite par une personne en civil. A moins d'avoir un œil de lynx et d'être particulièrement à l'affût pour repérer quelques maigres signes distinctifs (panneau noir sur la lunette arrière, plusieurs écrans sur le tableau de bord...), impossible de les distinguer dans la circulation. Et pour cause, il s'agit de modèles de grande série qui passent totalement inaperçus, type Peugeot 308 et 508, Citroën Berlingo, Seat Leon, Skoda Octavia, VW Golf, Citroën C5 Aircross (c'est nouveau), Ford Mondéo*...

Aucun flash visible

Comme si cela ne suffisait pas, le radar embarqué dans ces véhicules banalisés, planqué derrière la plaque d'immatriculation, ne "flashe" pas. Le projecteur infrarouge n'émet en effet aucune lumière visible (comme sur les tourelles ou les urbains). La surprise sera donc totale à la réception de l'avis de contravention dans la boîte aux lettres ou, comme Joël, un tranquille retraité de Charente-Maritime (17), à la convocation au poste de police pour un pseudo-grand excès de vitesse qu'il est persuadé ne

Une marge d'erreur supérieure à celle des cabines radars

Les étourdis devraient être moins inquiétés qu'avec un radar fixe, type cabine automatique, la marge technique d'erreur étant supérieure avec un appareil en mouvement :

- Pour les voitures radars, elle est de 10 km/h pour une vitesse limitée à moins de 100 km/h; 10% au-delà. Exemple : sur une voie limitée à 80 km/h, elle sera de 10 km/h. Pour une vitesse limitée à 130 km/h, elle sera de 10 % soit 15 km/h. Vous serez ainsi verbalisé respectivement à partir de 91 km/h (vitesse mesurée) pour une vitesse retenue à 81 km/h, et à partir de 146 km/h pour une vitesse retenue de 131 km/h.
- Sachez-le, il faut doubler une voiture radar à une vitesse au moins 20 km/h supérieure à la sienne pour faire l'objet d'un contrôle. Une contrainte technique qui n'existe pas lorsque vous la croisez.
- Pour rappel, la marge d'erreur pour un radar fixe (jumelles comprises) est respectivement de 5 km/h et de 5 %.

pas avoir commis (erreur de mesure?). D'où l'importance de se rappeler que les radars fixes ne sont pas les seuls à vous fliquer et que vous devez rester constamment vigilant, en particulier aux multiples changements de limitations, pour ne pas être bêtement aligné à votre insu.

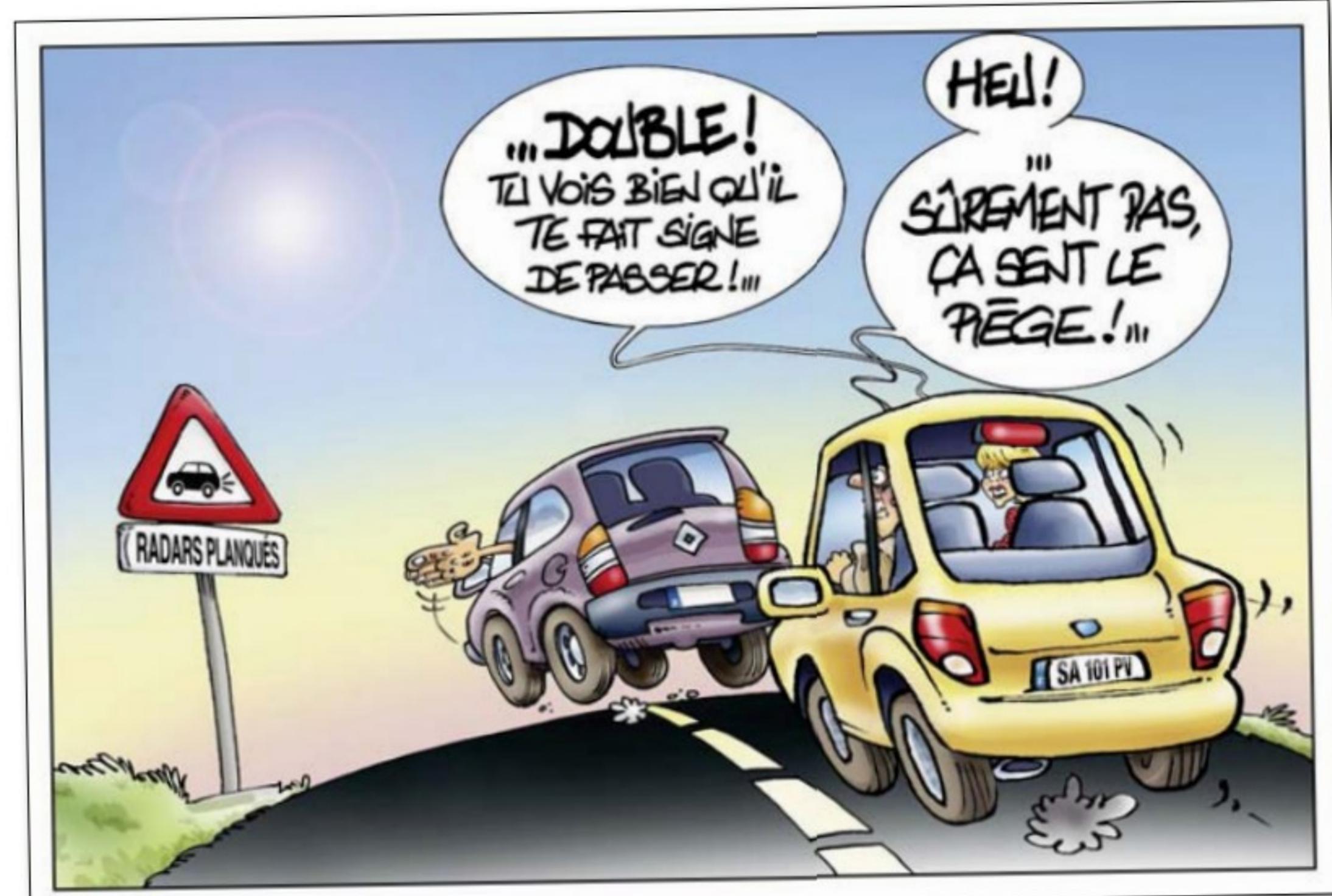
Des patrouilles quotidiennes

Comme nous l'avons vu précédemment, les policiers et gendarmes se délestent de plus en plus de la conduite des "mobiles mobiles". Et on n'y gagne pas au change ! Aux mains de prestataires privés, les voitures arpencent désormais le bitume de jour comme de nuit, même par temps de pluie, cinq à six heures par jour, du lundi au dimanche, jours fériés compris. Petites précisions : elles ne sont autorisées à effectuer des contrôles qu'en

roulant, jamais à l'arrêt sur le bas-côté, contrairement à celles encore utilisées par les forces de l'ordre.

Une préférence pour les voies limitées à 80 et 90 km/h

Les "rondes" des voitures radars ont lieu quasi exclusivement sur des routes (départementales ou nationales) où la vitesse maximale autorisée est de 80 ou de 90 km/h : en 2023, c'est là qu'ont eu lieu 90 % des contrôles. Leur configuration préférée ? Des voies à double sens sans séparateur central et les fameux "itinéraires sécurisés" (qui concentrent également un maximum de radars autonomes, redoutables eux aussi). Quid des 10 % de contrôles restants ? Ils ont lieu sur des axes limités à 70 km/h et, plus rarement, sur des voies rapides.



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

Prudence donc, d'autant que les voitures radars peuvent contrôler les véhicules en éloignement (lorsqu'on les double), mais aussi – et c'est là que c'est particulièrement fourbe et piégeux – en approche (quand on les croise), à la condition, bien sûr, qu'il n'y ait aucun séparateur central. A noter: les chauffeurs privés n'ont pas la main sur le matériel embarqué. Leur mission est de conduire. Point. Ils n'ont aucun moyen de savoir quels véhicules ont été "radarisés" par leur voiture, ni combien sont tombés entre leurs mailles. Encore moins de procéder à une quelconque manipulation sur le système embarqué. Les panneaux de limitations de vitesse maximales autorisées sont du reste automatiquement scannés sur les routes empruntées. Par ailleurs, leurs circuits, prédefinis par la préfecture, leur sont communiqués au dernier moment, afin d'éviter les fuites.

Des radars qui ne sont malgré tout pas non plus infaillibles

Comme avec n'importe quel cinémomètre et autre appareil de mesure en général, on n'est pas à l'abri d'un "bug" avec ce radar qui répond au doux nom de "Gatso Millia" sur l'avis de contravention. Ni donc d'une amende abusive. Ainsi, vous pouvez recevoir un PV pour un excès de vitesse que vous n'avez

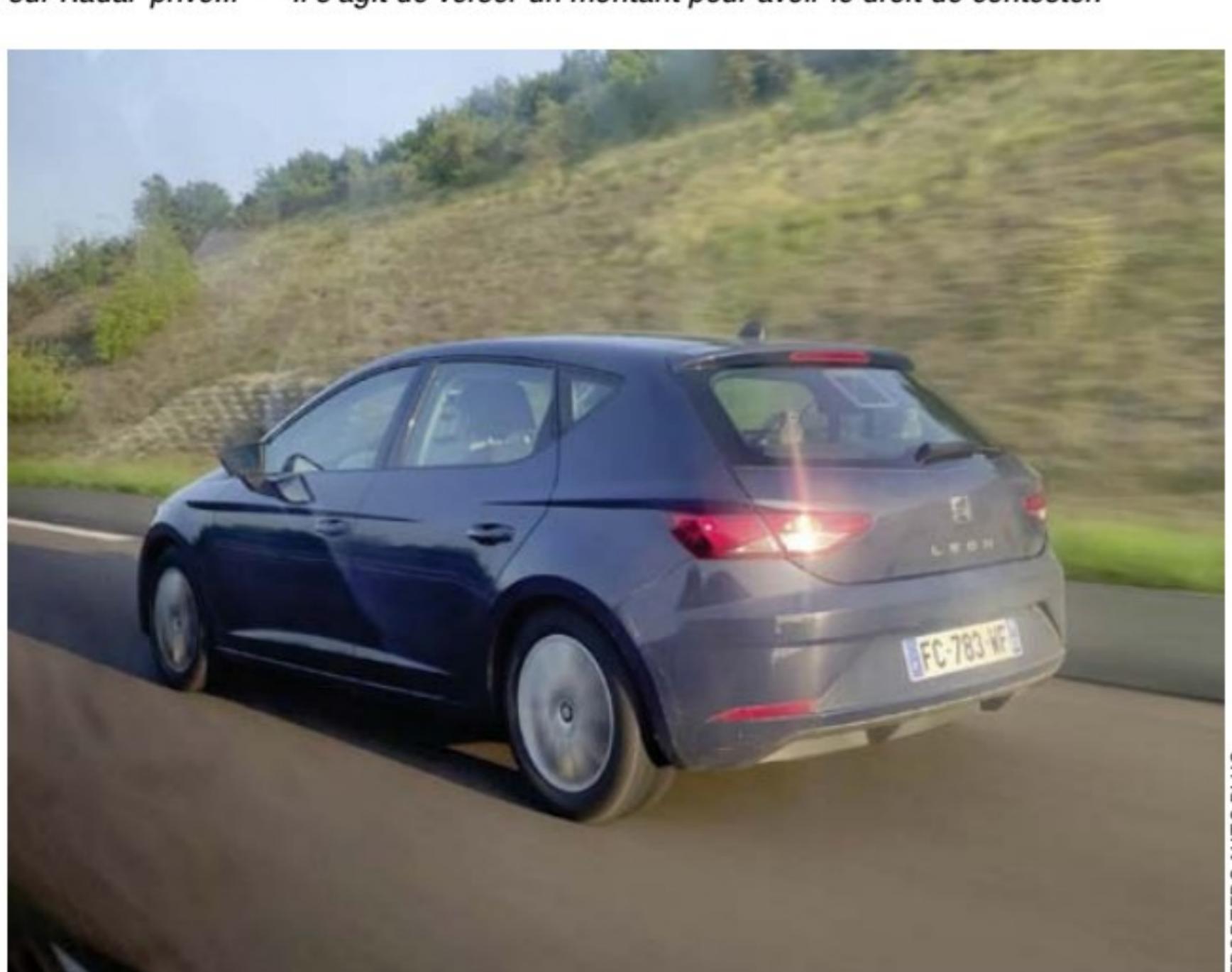
* Voir la carte de France du déploiement des voitures radars privatisées par département sur Radar-prive.fr ** Il s'agit de verser un montant pour avoir le droit de contester.

pas commis. Exemple: la vitesse maximale autorisée de la voie sur laquelle vous avez été verbalisé est erronée ou les coordonnées GPS indiquées sur l'avis correspondent à un point situé au beau milieu d'un champ et non d'une route. Plus rare, mais possible, l'erreur qui porte sur la mesure elle-même, comme pour notre retraité de Charente-Maritime qui aurait été contrôlé à 170 km/h sur une voie limitée à 90 km/h... à quelques mètres seulement d'un carrefour giratoire et après un virage. Inconcevable, à moins de chercher à se tuer. Autre cas, cet automobiliste qui aurait été pris à 248 km/h au lieu de 90 km/h autorisés et où, là encore, la configuration du lieu ne permettait pas même à un fou d'atteindre un tel record de vitesse.

Contester un PV indus, un droit

On ne le répétera jamais assez. Ne réglez pas un PV avant de décortiquer en long et en large l'avis de contravention. Une erreur sur le lieu, la mesure, une usurpation de plaques, etc. restent toujours possible. L'amende est alors contestable (preuves impératives à l'appui), par courrier recommandé avec AR ou idéalement sur le site Antai.gouv.fr. Et n'oubliez pas de consigner (68 ou 135 € selon l'infraction **), c'est un passage obligé.

Par Pascale Gétin



REPORTERS AUTO PLUS

Officiellement, 150 voitures radars, sur un parc de 400, sont opérationnelles simultanément dans toute la France. Et d'ici à la fin de l'année, elles seront toutes conduites par des chauffeurs privés, sauf en Corse et en Ile-de-France.

VOS QUESTIONS

Loi Ralentisseurs

"Un ralentisseur en béton vient d'être installé chez moi, dans une rue empruntée par des bus. C'est illégal, non ?"

Marc H., 51100 Reims

Pascale Gétin. Vous avez raison.

Outre le fait qu'ils sont soumis à une hauteur maximale, les ralentisseurs – quelle que soit leur forme – doivent également respecter des règles d'implantation strictes, sous peine d'être considérés comme illégaux. Ils sont ainsi strictement interdits sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun, mais aussi sur celles où le trafic est supérieur à 3000 véhicules par jour en moyenne, à moins de 40 m d'une sortie de virage, à moins de 25 m d'un pont ou d'un tunnel... Enfin, les ralentisseurs doivent obligatoirement se trouver sur des axes limités à 30 km/h maximum*.

*Se rapprocher des associations PUMSD (pour une mobilité sereine et durable) et de la Ligue de défense des conducteurs, qui font la chasse aux ralentisseurs illégaux.



C. BENABADJI

Expertise Responsabilité du garage

"Existe-t-il une présomption de faute du garagiste si l'auto tombe en panne peu après son intervention ?"

Jean-Claude F., par e-mail

Antoine Jacquot. Oui. Et ce n'est pas à l'automobiliste lésé d'en apporter la démonstration. Au contraire, c'est au professionnel de prouver de manière probante qu'il n'a pas commis de faute, ou que la panne concerne un élément sur lequel il n'est pas intervenu et qu'il n'avait pas à contrôler. La Cour de cassation vient d'ailleurs de rappeler, dans son arrêt n°23-15.151 du 25 septembre 2024, que la présomption de faute et de causalité subsiste, et ce même si une expertise n'a pas permis de mettre en évidence le lien entre l'intervention et la nouvelle panne.



ROUEN

Assurance Le côté droit de l'auto percuté

"Bien que je sois assuré tous risques et n'aie aucun tort dans l'accident, on me facture le remplacement de l'amortisseur, du disque de freins... côté gauche. Normal ?"

Michel G., 59156 Lourches

Pascale Gétin. Aussi étonnant et injuste que cela puisse paraître, rien d'anormal. L'article L.121-1 du code des assurances prévoit que "l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre". En clair, l'assuré ne peut se retrouver que dans une situation identique à celle où il était juste avant l'accident. Même s'il n'est pas responsable. La remise en état de l'auto ne peut en effet conduire à son enrichissement. Les disques, les plaquettes de frein et les amortisseurs se changeant par paire pour des raisons de sécurité, et l'expert ayant appliqué, à juste titre, une vétusté sur ces éléments, ceci explique cela. Reste que seul le montant des pièces doit être à vos frais, pas la main-d'œuvre*.

*Certains assureurs et mutuelles prennent néanmoins parfois le tout à leur charge.



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



Par Laurent Dupin, Canal+



Sur le podium devant le casino de Monte-Carlo ou sur les routes des Alpes du Sud, Sébastien Ogier a dominé ses adversaires pour décrocher son dixième trophée de vainqueur.



CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Le roi Ogier et le prince Fourmaux

Les pilotes français ont brillé lors du Rallye Monte-Carlo, première manche du championnat du monde des rallyes. Sébastien Ogier, vainqueur pour la dixième fois en Principauté, a adoubé Adrien Fourmaux, troisième de l'épreuve, nouvelle étoile du rallye tricolore.

Dans quelque temps, on saisira peut-être la portée symbolique du Rallye Monte-Carlo 2025. Un formidable champion français qui s'impose, accompagné sur le podium d'un jeune compatriote ambitieux. Cette image de Sébastien Ogier avec Adrien Fourmaux nous rappelle l'édition 2013, quand Sébastien Loeb, titré une neuvième fois quelques mois plus tôt, commençait une année à temps partiel en s'imposant devant Ogier, alors en quête de sa première couronne. Comme Loeb il y a douze ans, Ogier améliore le record de victoires sur le plus mythique des rallyes: dix succès célébrés en

présentant ses dix doigts à tous les photographes. Comme Loeb il y a douze ans, Ogier, octuple champion du monde, va disputer un programme partiel cette saison, pour la quatrième année consécutive. En 2013, il commençait son aventure chez Volkswagen et allait conclure la saison avec son premier titre mondial. Cette année, Adrien Fourmaux entame sa collaboration avec Hyundai après plusieurs saisons chez M-Sport Ford, et il faut espérer que la conclusion soit la même que pour son aîné. Dès la descente du podium, après avoir copieusement arrosé au champagne son compatriote, Sébastien Ogier l'a félicité

avec sincérité. *"Franchement, bravo à lui, il pousse de plus en plus fort, c'est de bon augure pour la saison que je suis impatient de suivre à distance. Mais quand je serai là, je vais essayer de lui montrer un petit peu..."* Sa phrase s'achève par un éclat de rire et une accolade avec Fourmaux.

Constance et longévité

A 41 ans, Sébastien Ogier a encore montré qu'il était le maître du Monte-Carlo. *"Quand j'étais petit, ce rallye a déclenché mon rêve de devenir pilote, c'est incroyable de le remporter pour la dixième fois. Si je ne devais choisir qu'une victoire dans une saison, ce serait celle-là."* L'accumulation de succès n'affecte pas son émotion, sincère, poignante, au moment de redescendre du toit de sa Toyota où il avait grimpé pour fêter sa victoire sitôt l'arrivée franchie. *"Ce week-end, j'avais une bonne étoile avec moi, mon oncle, qui nous a quittés il y a un an tout pile avant le Monte-*

FORMULE 1

Hamilton roule en rouge

Un an après l'annonce de son arrivée retentissante chez Ferrari, Lewis Hamilton a pris le volant d'une voiture rouge. La monoplace 2025 n'étant pas encore prête, le septuple champion du monde a piloté la Ferrari de la saison 2023 lors d'un premier roulage à Fiorano, puis lors de deux jours à Barcelone. Il s'agit pour Hamilton de s'acclimater aux méthodes et systèmes techniques de sa nouvelle équipe avant les essais officiels de présaison, à Bahreïn (26-28 février), qui sont limités à trois jours à répartir entre les deux pilotes d'une écurie.





AFP

Régulier et rapide, Adrien Fourmaux a réalisé un rallye parfait. Sur la glace du col du Turini, il a préféré assurer sa troisième place, plutôt que de prendre le risque de tout perdre dans les derniers kilomètres.

dimension quand Sébastien Ogier lui-même lâchait ces mots : *“Je ne sais pas si c’était mon dernier Monte-Carlo. Peut-être que ce serait le bon moment pour arrêter. Je suis incapable de dire si je serai encore là ou pas l’an prochain, mais c’est certain que je suis plus proche de mon dernier que de mon premier. Si ça devait s’arrêter là-dessus, ce ne serait pas si mal.”* Sébastien Ogier est connu pour dire ce qu’il pense, et ses propos ne sont sûrement pas anodins. Il prendra probablement une décision dans plusieurs mois, à tête reposée. A 41 ans, il n’a rien perdu de sa pointe de vitesse, et il peut se dire que Sébastien Loeb a remporté pour la dernière fois le Monte-Carlo à 48 ans ! Ogier a la recette pour briller à nouveau sur les routes piégeuses des Alpes du Sud. Lors des treize dernières éditions, il a accumulé dix victoires mais il a aussi toujours terminé dans les deux premiers ! Une constance et une longévité absolument remarquables. Avant de penser au Monte-Carlo 2026, Ogier devrait disputer environ sept rallyes cette année, soit la moitié des manches au calendrier. Il manquera assurément les deux prochaines, en Suède et au Kenya, il sera aussi probablement absent aux Iles Canaries, et pourrait donc revenir pour le rallye du Portugal ou en Sardaigne dans plus de trois mois.

Fourmaux, le troisième homme

En son absence, les espoirs français reposent sur Adrien Fourmaux. Troisième du Monte-Carlo à seulement 8 secondes d’Evans, deuxième, et 26 secondes d’Ogier, le Nordiste a clairement dépassé les attentes pour son premier rallye avec Hyundai, en dominant ses deux coéquipiers champions du monde, Ott Tänak cinquième, et Thierry

Neuville sixième. *“Je suis super content de la semaine, on a fait du très bon travail afin d’obtenir un premier podium dès la première course avec l’équipe. On s’est bien régale. C’est ici que j’ai marqué mon premier point en championnat du monde en 2019, et maintenant, c’est génial de terminer sur le podium du Monte-Carlo.”* Recruté par Cyril Abiteboul, président de Hyundai Motorsport et ancien directeur de Renault F1, Adrien Fourmaux a principalement la mission d’être un troisième pilote solide, en soutien de ses équipiers Neuville et Tänak, afin de marquer des points pour le championnat constructeurs, ce titre ayant échappé à Hyundai en 2024, malgré le sacre de Thierry Neuville chez les pilotes. La performance du Français au Monte-Carlo a surpris autant que ravi son patron. *“Le résultat d’Adrien est très positif pour son premier rallye avec nous, reconnaît Abiteboul. Je suis certain qu’il nous apportera d’autres excellents résultats quand il connaîtra mieux la voiture.”* Avec une version évoluée de la Hyundai, Fourmaux compte bien briller lors des deux prochains rallyes, en Suède et au Kenya, où il avait obtenu les deux premiers podiums de sa carrière l’année dernière. De bons résultats pourraient modifier la hiérarchie dans l’équipe coréenne. *“Je ne peux pas dire que je suis le meilleur pilote Hyundai, j’ai quand même deux coéquipiers champions du monde avec moi, donc il faut garder la tête sur les épaules. On a juste fait une belle course, c’est très positif d’avoir un tel résultat pour commencer la saison.”* En 2013, quelques semaines après le Monte-Carlo, Sébastien Ogier avait remporté le rallye de Suède. On laisse Adrien Fourmaux s’en inspirer du 13 au 16 février prochain, pour s’affirmer comme le successeur de l’octuple champion du monde. ■



Dix doigts pour célébrer dix succès au Monte-Carlo, alors que Sébastien Ogier émet quelques doutes sur une participation future.

Carlo 2024. Il était à l’origine de mes débuts dans le sport automobile. Je pense qu’on avait la réussite avec nous ce week-end, on a eu deux ou trois belles chaleurs, notre étoile nous a porté chance. Ses parents, sa sœur et sa nièce, présents pour l’enlacer, étaient émus tout autant qu’impressionnés. *“C’est un phénomène, répétait son père François Ogier. C’est incroyable. Il faudrait qu’il n’arrête pas.”* Une petite phrase anodine qui prenait une autre

RALLYE

Delecour, de père en fils

Le rallye est une histoire de famille chez les Delecour. En 1994, François Delecour remportait le Rallye Monte-Carlo. Trente et un ans plus tard, son fils Eliott a participé pour la première fois à cette épreuve mythique. A seulement 17 ans, et avec son permis en poche, il a impressionné par son pilotage et son calme dans des conditions piégeuses. Trente-deuxième du classement général, il a largement remporté la catégorie R4 avec plus de 7 minutes d’avance sur son poursuivant, faisant la fierté de ses parents, François et Priscille, elle aussi ancienne pilote.



INDYCAR

Une saison sans Français

Pour la première fois depuis 2010, il n’y aura pas de tricolore en piste cette année en Indycar, le championnat américain de monoplaces. Sébastien Bourdais s’est définitivement tourné vers l’endurance depuis des années, Simon Pagenaud a dû mettre sa carrière en pause après un grave accident en 2023, et Romain Grosjean n’occupe pour l’instant que le statut de pilote de réserve de la nouvelle écurie Prema, malgré de bons résultats lors des quatre saisons précédentes. La compétition débutera le premier week-end de mars.



PREMA RACING



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: V8, arbre à cames central

Cylindrée: 6 555 cm³

Puissance: 185 ch SAE à 3 600 tr/mn

Vitesse maxi: 177 km/h

Production: 1 172 022 exemplaires (1970-1981),
dont 452 068 Trans Am

Cote actuelle: de 22 000 à 28 000 €



IL Y A 55 ANS, PONTIAC RENOUVELLE LA FIREBIRD

Dans le genre gros bras...

Si vous aimez les grosses américaines avec des carrosseries sportives et des V8 qui rugissent, cet "oiseau de feu" est pour vous ! Au menu : look musclé, moteur extraverti et comportement bestial.

Posséder un oiseau rare, ça fait toujours plaisir ! L'oiseau en question est d'autant plus désirable que cette deuxième génération de Firebird ressort comme la plus réussie de toute la lignée. Sa silhouette effilée mais puissamment sculptée, avec des passages de roue fortement soulignés, attire immanquablement l'œil. Votre oreille, elle, sera happée par les vrombissements du V8 qui remplit totalement la salle des machines. Cette lignée illustre était apparue en 1967 au sein de la galaxie General Motors qui comptait à l'époque quatre marques. Le coupé sportif n'était alors qu'une variante de la Chevrolet Camaro, avec laquelle il partageait plusieurs panneaux de carrosserie. Le but de ces modèles : concurrencer la Ford Mustang, qui atteignait des scores de ventes... insolents ! Sur cette deuxième mouture sortie



Autrefois, les carrosseries des américaines étaient retouchées chaque année. Sur ce modèle de 1970, la lunette a été élargie et déborde sur les flancs, au profit de la silhouette et de la visibilité vers l'arrière.

seulement trois ans plus tard, toute filiation visuelle avec la Camaro disparaît : la carrosserie est totalement spécifique. Et réussie !

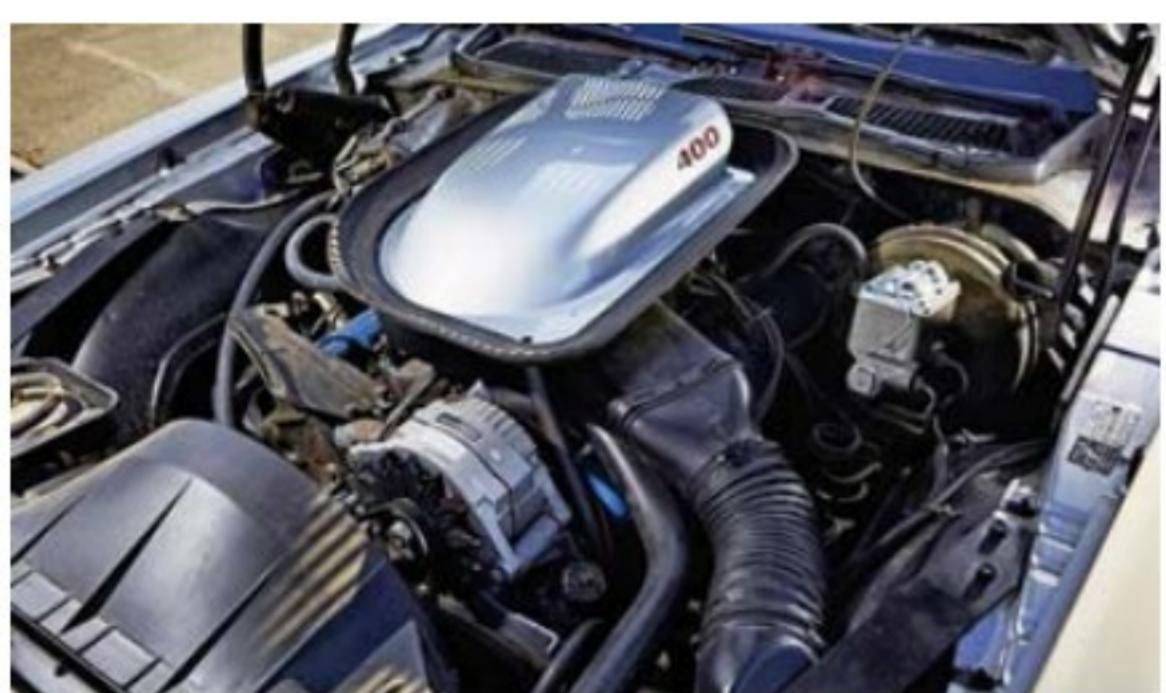
Finalement peu sportif

Ne cherchez aucune rationalité dans ce coupé : 4,97 m de long, quatre places dont deux archi-riquiqui à l'arrière, un V8 énorme mais dont le rendement penaud ne peut qu'attrister l'amateur de belles mécaniques. De ses vieilles entrailles malmenées par la greffe d'un catalyseur ne sortent que 185 ch SAE. Ce qui, pour presque 6,6 l de cylindrée, ne fait pas vraiment figure d'exploit.

Ladite modeste cavalerie s'obtient au régime d'un diesel : 3 600 tr/mn. Pas très sportif... Et c'est vrai que cette mécanique typiquement ricaine permet surtout d'enrouler avec candeur, plutôt que d'offrir des accélérations ébouriffantes. Pour se faire pardonner, le mouvement des pistons s'accompagne d'une mélodie grondante hautement suggestive. La boîte est ici automatique, à trois rapports, ce qui ne plaide pas non plus en faveur d'une vitesse particulière. Tout cela pourrait être décevant. Mais vu que les 1 746 kg du mastodonte, mal portés par une suspension antique à pont arrière rigide, ne sont pas



La planche de bord dégage une impression de sportivité et d'opulence. Le fond du bloc d'instruments en aluminium guilloché est du plus bel effet. L'unité rouge bordeaux de l'ensemble du mobilier intérieur était courante sur les américaines des années 1970 et 1980.



Sous le capot se tapit un V8 rugissant. Rapportée à la cylindrée, la puissance n'est pas phénoménale. Mais le couple énorme dès les bas régimes génère une poussée vigoureuse. Ici, une version Trans Am, à carburateur quadruple corps.



PHOTOS: D. MEUNIER

Le profil est à la fois élancé et puissant. Et le coup de crayon ne manque pas d'harmonie. Les versions de base Esprit n'étaient pas dotées du bœuf, présent de série sur cette Trans Am – tout comme la prise d'air sur le capot.

1970, cette année-là



Formation du groupe anglais Queen avec, en vedette, le chanteur Freddy Mercury. Premier ABS du

monde à gestion électronique, huit ans avant l'ABS de Bosch ! Ce système "Sure Brake" apparaît sur la Chrysler Imperial. L'option, très chère, coûtaient 351,50 \$ (2750 € d'aujourd'hui) et remporta très peu de succès. Les Américains préféraient la clim'...

GENERAL MOTORS

non plus enclins à la sportivité débridée, l'ensemble apparaît finalement homogène. Et puis... tout cela vous donnera le temps de contempler l'harmonieuse teinte bordeaux de l'intérieur, étendue à tous les plastiques et au cuir des fauteuils.

Cette deuxième Firebird est celle qui a eu la carrière la plus longue : onze ans ! Elle se trouve assez aisément, mais est très rarement d'origine française : très peu ont été importées. Cette version Trans Am, plus puissante et plus démonstrative, est la plus recherchée. Et donc la plus cotée. Mais elle reste moins chère qu'une Chevrolet Corvette, davantage sportive.



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

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

- Nouveautés : elles dominent le marché, *Auto Plus* vous dévoile les 10 hybrides les plus attendues.**
- Dossier essais : Peugeot/Renault, les deux gammes face à face pour savoir qui est le meilleur.**
- Les experts : loi Montagne, équipements, astuces... roulez serein pendant les vacances d'hiver.**

En kiosque le vendredi 14 février



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

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

Rédaction

Directeur de la rédaction
Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef
Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction
Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, 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-Rea (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 Cruyppeninck, 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 photographies :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réabourg, Jean-Christophe Piot, François Stagnaro

En SR : Sophie Pertus

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 : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur : Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154

Commission paritaire : 1024 K 85544 –

Dépôt légal : février 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

Président : REWORLD MEDIA SA

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

Les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS

Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4 000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3 000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2 000 €

NEUTRE

Montant
Thermiques de 1 à 118 g
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum
Hybrides rechargeables

MALUS

Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
118 g	50 €	156 g	3331 €
119 g	75 €	157 g	3552 €
120 g	100 €	158 g	3784 €
121 g	125 €	159 g	4026 €
122 g	150 €	160 g	4279 €
123 g	170 €	161 g	4543 €
124 g	190 €	162 g	4818 €
125 g	210 €	163 g	5105 €
126 g	230 €	164 g	5404 €
127 g	240 €	165 g	5715 €
128 g	260 €	166 g	6126 €
129 g	280 €	167 g	6537 €
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	1074 €	179 g	20 569 €
142 g	1172 €	180 g	22 380 €
143 g	1276 €	181 g	24 291 €
144 g	1386 €	182 g	26 302 €
145 g	1504 €	183 g	28 413 €
146 g	1629 €	184 g	30 624 €
147 g	1761 €	185 g	32 935 €
148 g	1901 €	186 g	35 346 €
149 g	2049 €	187 g	37 857 €
150 g	2205 €	188 g	40 468 €
151 g	2370 €	189 g	43 179 €
152 g	2544 €	190 g	45 990 €
153 g	2726 €	191 g	48 901 €
154 g	2918 €	192 g	51 912 €
155 g	3119 €	193 g	55 023 €
	194 g et +	194 g et +	60 000 €

Prix en €

Bonus (i) ou malus

Remise possible

Energie

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S line	59570	+3749	4%	E	sDrive18i xLine	48100	+1276	5%	E	sDrive18i xLine	48100	+400	5%	E
S5	79750	+11959	2%	E	sDrive20i xLine	48100	+400	5%	E	sDrive20i xLine	49350	+400	5%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+2160	0%	D	M35i xDrive	62900	+14242	0%	E	xDrive25e	55950	+550	3%	PHEV
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+2160	4%	D	xDrive25e xLine	55850	+550	3%	PHEV	xDrive30e	61350	+600	3%	PHEV
A5 Avant (nouveau)					xDrive30e xLine	62800	+600	3%	PHEV	xDrive30e M Sport	62800	+330	5%	D
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E	xDrive18d	48400	+330	8%	D	xDrive18d xLine	48400	+330	5%	D
2.0 TFSI 150 S line	56170	+4394	7%	E	xDrive18d xLine	48800	+330	5%	D	xDrive20d	50900	0	5%	D
2.0 TFSI 204 S line	61070	+4576	7%	E	xDrive20d xLine	52150	0	5%	D	xDrive20d M Sport	52150	0	5%	D
S5	61250	+14992	0%	D	xDrive23d M Sport	56400	+210	5%	D	IX1				
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+2390	0%	D	xDrive20	48800	-3000	13%	Elec	xDrive20	48800	-3000	13%	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+2390	7%	D	xDrive30	57200	0	13%	Elec	xDrive30	57200	0	13%	Elec
Q5 (nouveau)					xDrive30 xLine	58800	0	23%	Elec	X1				
2.0 TFSI 204 Hybrid Design	57550	+4051	0%	E	xDrive18i	48400	-3000	13%	Elec	xDrive18i	48400	-3000	13%	Elec
2.0 TFSI 204 Hybrid S line	65850	+4051	0%	E	xDrive20	48800	-3000	13%	Elec	xDrive20	48800	-3000	13%	Elec
S05	66130	+41221	0%	D	xDrive30	57200	0	13%	Elec	IX2				
2.0 TDI 204 Hybrid Design Quattro	61470	+7431	0%	D	xDrive30 xLine	58800	0	23%	Elec	X2 (nouveau)				
2.0 TDI 204 Hybrid S line Quattro	66870	+7431	0%	D	xDrive18i	47700	+260	10%	E	xDrive18i	47700	+260	10%	E
Q5 Sportback (nouveau)					xDrive20	48800	-3000	13%	Elec	xDrive20	48800	-3000	13%	Elec
2.0 TFSI 204 Sportback	59750	+4051	0%	E	xDrive30	57200	0	13%	Elec	xDrive30	57200	0	13%	Elec
2.0 TFSI 204 Sportback S line	68150	+4051	0%	E	xDrive30 xLine	58800	0	23%	Elec	X2 (nouveau)				
S05	101130	+41221	0%	D	xDrive18d	48400	-1150	10%	D	xDrive18d	48400	-1150	10%	D
2.0 TDI 204 Sportback S line Quattro	63670	+7519	0%	D	xDrive20d	50500	+1175	10%	D	xDrive20d	50500	+1175	3%	D
2.0 TDI 204 Sportback S line Quattro	72070	+7519	0%	D	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	IX2 (nouveau)				
Q6 e-tron (nouveau)					xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
2.5 TFSI 150 Design	72170	0	0%	Elec	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
2.5 TFSI 150 S line	76270	0	5%	Elec	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
Performance S line	81500	0	5%	Elec	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
Quattro S line	87550	0	5%	Elec	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
S06	99870	0	2%	Elec	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	X2 (nouveau)				
2.5 TFSI 150 Design	72170	0	0%	Elec	xDrive20d M Sport	54500	+1175	3%	D	<				

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	4%	GPL
1.0 TCe 110 Extreme	19000	+190	4%	E
Jogger				
1.0 TCe 110 Expression	20700	+330	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25200	0	2%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	26500	0	2%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	2%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19890	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21800	+230	0%	GPL
1.2 TCe 130 Extreme	24900	+190	1%	E
1.2 TCe 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.6 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV
Bigster (nouveau)				
1.2 TCe 140 Essential	24900	+150	nc	E
1.2 TCe 140 Expression	26500	+150	nc	E
1.2 TCe 130 4X4 Expression	29300	+450	nc	E
1.2 TCe 130 4X4 Extrême	31110	+450	nc	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extreme	31700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	nc	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	28500	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	nc	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 136 Pallas	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Édition France	36000	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Antoine de St Exupéry	40700	0	1%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Édition France	43000	-3000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+818	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39500	0	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Alcantara	44260	0	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Cuir Nappa	46750	0	3%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	51000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53600	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	53600	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	38400	+740	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+740	nc	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A de St Exupéry AWD	69350	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A de St Exupéry AWD	74550	+850	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+1504	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	54350	+1504	nc	D
FERRARI				
Roma	246524	+60000	nc	E
12Cilindri	387751	+60000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+60000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
F80	5600000	-60000	nc	PHEV
Purosangue	384229	+60000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouveau)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17800	0	6%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	nc	Elec
Abarth	38600	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	38800	-3000	14%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouveau)				
Électrique 113 (RED)	24900	-3000	nc	Elec
Électrique 113 La Prima	27900	-3000	nc	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29000	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	9%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	nc	Elec
Tipo (nouveau)				
1.6 Multijet 130	16900	+100	nc	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+150	nc	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27400	0	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30000	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36200	+650	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33900	-3000	nc	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	nc	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	11%	E
1.0 EcoB. Hy. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11%	E
1.2 Turbo 155 ST-Line X Powershift	40200	+28413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32850	nc	5%	E
1.0 EcoB. Hy. 155 ST-Line X Powershift	35450	0	5%	E
ST	41400	+28413	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	36750	nc	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32850	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 163 Hybrid i-AWD Titanium	41400	+310	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46000	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	38490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-3000	7%	Elec
204 Extended Range	45000	-3000	7%	Elec
286 Extended Range	46800	-3000	7%	Elec
340 Extended Range	53900	0	7%	Elec
Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-3000	2%	Elec
HONDA				
286 Extended Range	49400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56400	0	2%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52900	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73900	0	10%	Elec
GT	81800	0	3%	Elec
Rally	84900	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0		

MG (suite)	Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie
MG5				
Autonomie Standard Comfort	32990	0	8%	
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	8%	
Autonomie Etendue Luxury	37490	0	19%	
ZS (nouveau)				
Hybrid+ 197	22990	0	0%	
Hybrid+ 197 Comfort	24990	0	0%	
EHS (nouvel)				
Comfort	37990	+300	0%	
Luxury	39990	+550	3%	
Marvel R				
180 Comfort	44490	0	22%	
288 Performance 4WD	50990	0	16%	
Cyberster (nouveau)				
510 4x4	67990	0	0%	
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	4%	
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	4%	
Cooper S Classic Pack XS	35880	nc	7%	
John Cooper Works	36850	nc	nc	
Cooper E	34000	0	6%	
Cooper SE	38000	0	6%	
Cooper SE Classic	45710	0	5%	
John Cooper Works	42350	0	nc	
Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30500	nc	nc	
Cooper C Classic Pack XS	32880	nc	3%	
Cooper S Classic Pack XS	36880	nc	3%	
Cooper S Favoured Pack S	40210	nc	2%	
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	nc	nc	
Cooper S Classic	36800	nc	nc	
Cooper S Favoured	40720	nc	nc	
John Cooper Works	44850	nc	nc	
Aceman (nouveau)				
E Essential	36000	0	0%	
E Classic	40180	0	0%	
SE Classic	44810	0	0%	
SE Favoured	46020	0	0%	
SE JCW	47950	0	0%	
John Cooper Works	45450	0	nc	
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+898	nc	
John Cooper Works	61350	+17247	nc	
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI-7 67 Invite	18890	+50	9%	
1.0 MPI-7 91 Intense	23190	+50	9%	
1.6 MPI HEV 143 Intense	28490	0	7%	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-1 91 Invite	27190	nc	nc	
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31290	nc	nc	
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	nc	nc	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36290	nc	nc	
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	nc	nc	
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	nc	nc	
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22%	
Outlander (nouvel)				
Invite	51590	+3050	5%	
Invite +	55790	+3050	5%	
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+400	12%	
Hybrid 143 Acenta	30700	0	9%	
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	9%	
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1172	5%	
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+1386	11%	
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1276	11%	
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42900	+1276	5%	
e-Power 190 Tekna	44700	0	5%	
e-Power 190 N-Design	45100	0	5%	
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	10%	
63 kWh 218 Advance	41800	0	13%	
87 kWh 242 Advance	40300	0	13%	
87 kWh 242 Evolve	62800	0	8%	
87 kWh e-force 306 Evolve	55800	0	8%	
Nismo	58300	0	nc	
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+1130	10%	
e-Force 213 Acenta	46100	+2904	10%	
e-Force 213 N-Connecta	48300	+2904	13%	
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22600	+50	7%	
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	9%	
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	9%	
Electric 136	32000	-3000	9%	
Electric 156 GS	35000	-3000	9%	
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	nc	1%	
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26000	nc	1%	
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	nc	1%	
Electric 113 Edition	29000	-4000	1%	
Electric 113 GS	31500	-4000	1%	
Mokka				
1.2 Turbo 100	25900	+190	12%	
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+360	12%	
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+360	14%	
1.2 Turbo 136 GS	29000	+170	14%	
1.2 Turbo 136 Ultimate	31500	+170	10%	
Electric 136	42000	-3000	10%	
Electric 156 GS	44000	-3000	10%	
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	34600	+260	10%	
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	12%	
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	19%	
GSe	49100	0	7%	
Electric 156 Edition	38900	-4000	12%	
Electric 156 GS	40900	-4000	12%	
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	35750	+330	6%	
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37250	0	8%	
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	
1.5 Diesel 130 GS	36150	+230	6%	
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	37000	+170	5%	
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	40400	+170	4%	
Electric 195 GS	45900	+1710	5%	
Electric 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	
Electric 73 kWh 213 GS	44900	-3000	5%	
Electric 82 kWh 213 GS	45900	-3000	5%	
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	36850	-3000	nc	
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	0	14%	
1.2 Turbo 100 Allure	23050	0	7%	
1.2 Turbo 100 Style	23550	0	5%	
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	5%	
RENAULT				
Clio				
1.0 Sce 65 Evolution	19300	+100	10%	
1.0 Tce 90 Evolution	20700	0	10%	
1.0 Tce 90 Techno	22200	+50	11%	
1.0 Tce 90 Esprit Alpine	24500	+75	11%	
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	6%	
Octavia Combi (nouvelle)				
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400	0	6%	
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27700	0	6%	
1.0 Eco-G 100 Evolution	20400	0	10%	
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22600	0	10%	
5 E-Tech (nouvelle)				
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	27700	-3000	nc	
120 Autonomie Urbaine Evolution	27900	-3000	4%	
150 Autonomie Confort Techno	33400	-3000	4%	
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35400	-3000	0%	
Captur (nouveau)				
1.0 Tce 90 Evolution	25700	+400	19% <img alt	



★★★★★
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



PEUGEOT NOUVEAU 5008 7 PLACES



Électrique: jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽¹⁾

Également disponible en hybride

Nouveau i-Cockpit panoramique

Jusqu'à 8 ans de garantie Allure Care ⁽²⁾



Consommation mixte WLTP (l/100 km): 0

(1) Norme WLTP en cycle mixte. (2) 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. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles



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