

Nouveautés

PERFORMANTES
SOBRES P. 16
AGRÉABLES...

Les hybrides qui vont marquer 2025



Essais comparatifs P. 24

PEUGEOT ⚡ RENAULT**Neuf duels
au sommet**

Nos experts

Spécial vacances d'hiver
Réglementation, équipement...
ne vous faites pas piéger ! P. 52**Cinq porte-skis
magnétiques** P. 44
testés par notre labo**Guide d'achat****OCCASIONS “0 KM”****Le retour des
bonnes affaires** P. 46Jusqu'à
- 41 %**Une Peugeot
206 essence**
pour moins de 3 000 €

P. 50

Essai panoramique P. 32

Citroën C3 AircrossUn sérieux
rival pour le
**Dacia
Duster**Que vaut
le MG ZS
Hybrid+ au
quotidien

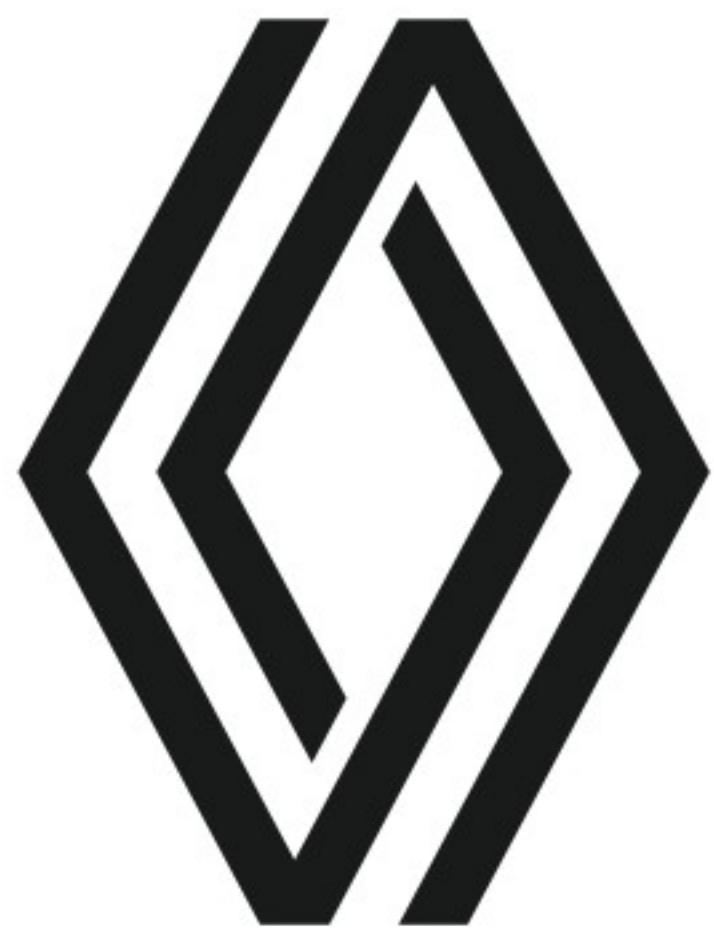
P. 40

La Lancia
Ypsilon Ibrida
peut-elle battre
la Mini Cooper ?

P. 36

L 14629 - 1902 - F: 2,50 €

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



RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

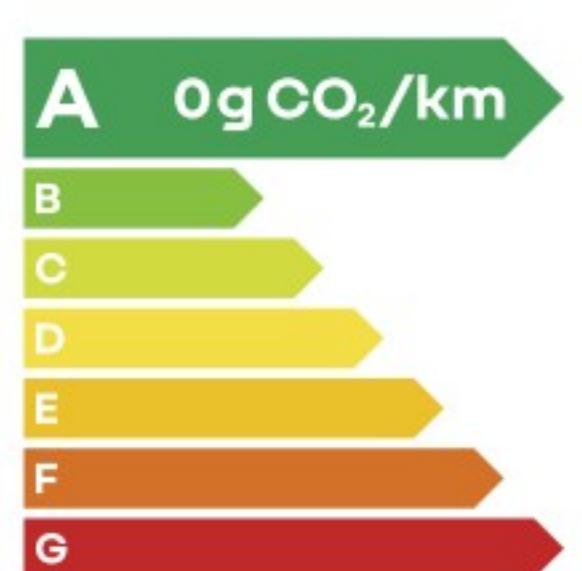
fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
openR link avec Google intégré⁽²⁾
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

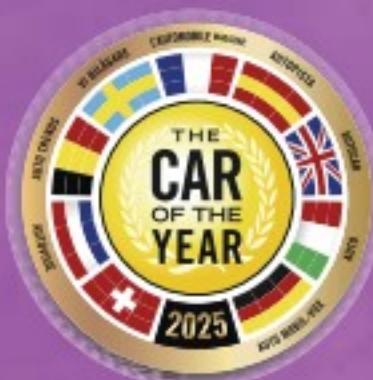
200€ à partir de
/mois⁽³⁾

borne de recharge offerte⁽⁴⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2800€
4000€ de bonus écologique déduits⁽⁵⁾
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁶⁾

particulier, professionnel ou
commerçant, rejoignez Plug Inn*
le réseau de bornes de recharge
électrique





2025 voiture de l'année

modèle présenté : R5 iconic cinq 120 ch avec options peint. métallisée jaune pop !/ toit noir et jantes alliage bicolores «techno» à 277€/mois.⁽⁷⁾ contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁶⁾ (1) avec batterie 52 kwh. (2) selon version. Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google Inc. (3) ex. pour R5 evolution 120 ch hors options. (3)(7) locations longue durée, hors assurances, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 6 800€ ramené à 2 800€ après déduction 4 000€ de bonus éco, sous réserve éligibilité et réserve acceptation diac, agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, capital 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand - 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07004966 (www.orias.fr). restitution véhicule en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (4) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour achat borne + installation. borne non substituable par autre contrepartie, ni par borne équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle. forfait borne avec installation de Mobilize power solutions. (5) bonus éco 4 000€, sous réserve éligibilité (selon décret n° 2024-1084 du 29/11/24), conditions sur <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050690951>. (6) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat LLD peut être souscrit sans contrat d'entretien. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de R5 neuve **du 1^{er} au 28/02/25**. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** **selon norme WLTP.

renault.fr

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

CHRONOLOGIE D'UNE ÉPOPÉE FRANÇAISE

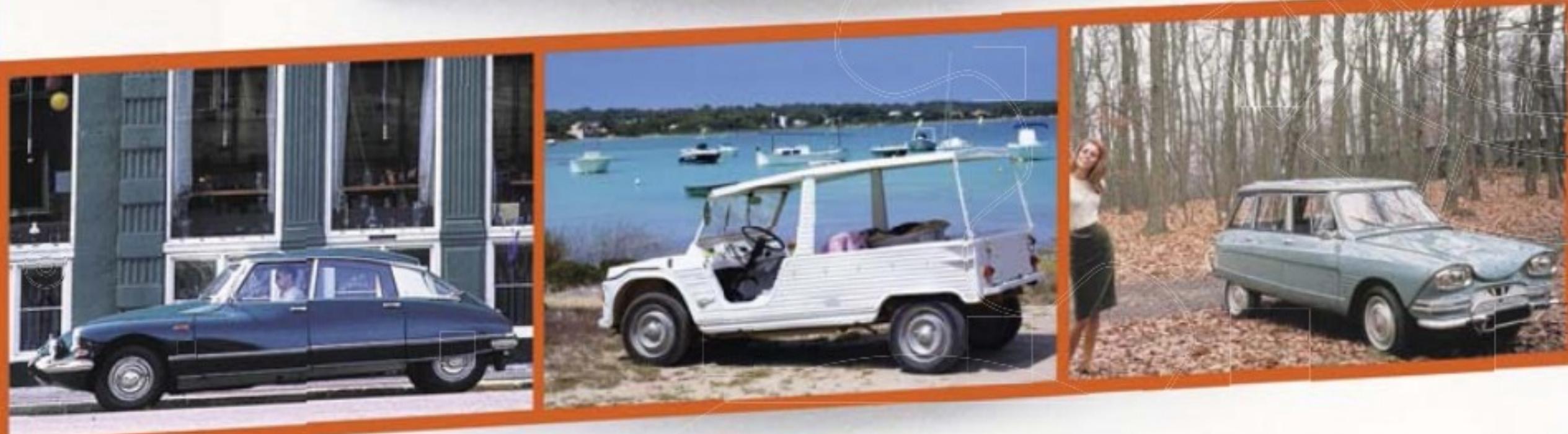
DOMINIQUE PAGNEUX

Citroën, l'audace d'un visionnaire

AutoClassiques
Plus

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Citroën *l'audace d'un visionnaire*



Ce hors-série exceptionnel met en lumière la vaste épopée de la marque Citroën, symbole d'innovation et de savoir-faire français à travers plus de 40 ans d'histoire.

EN VENTE ACTUELLEMENT

ACTU

- 6 L'événement Stellantis tourne la page Tavares
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 11 La photo de la semaine
- 14 Les news
- 16 Les nouveautés Spécial hybrides : les modèles les plus attendus en 2025
- 20 Les voitures de la semaine : à bord du BYD Atto 2

ESSAIS

- 23 Labo
- 24 Dossier Peugeot contre Renault, la bataille s'intensifie : 9 matchs
- 32 Panoramique Le Citroën C3 Aircross Hybride ë-DCS6 Max 136 ch
- 36 Match La Lancia Ypsilon Ibrida 1.2 Hybrid LX 100 ch face à la Mini Cooper C 1.5 Essential 5 p. 156 ch
- 40 Testée au quotidien Le MG ZS Hybrid+
- 42 On a tout essayé ! La Subaru WRX tS de 271 ch

GUIDE PRATIQUE

- 44 Les coachs Auto Plus Les porte-skis magnétiques à l'essai
- 46 Acheter une voiture d'occasion Le retour des "0 km" et des très bonnes affaires
- 49 Ça vous est arrivé
- 50 Les stars de l'occasion Une Peugeot 206 essence à moins de 3 000 €
- 52 Le coin des experts Partir aux sports d'hiver en toute sécurité

MAGAZINE

- 54 Le sport Formule E : encore et toujours en évolution
- 56 Auto Plus Classiques La Renault 16 (1965)
- 58 Le prix des voitures neuves

Trait d'humeur

A la Saint-Valentin, misez sur les vieilles !



Service abonnement

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

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

La politique de la "gesticulation"

On ne pourra pas reprocher au nouveau président des Etats-Unis de ne rien faire. Pour son second mandat, Donald Trump a érigé l'action en méthode de gouverner. A coups de décrets express ou d'annonces surprises, il confronte ses idées au principe de réalité. Quitte à opérer un demi-tour brutal, pour ne pas dire un tête-à-queue tant on se demande si tout cela est maîtrisé. L'annonce de droits de douane sur les marchandises venant du Mexique et du Canada en est un exemple qui tient de la caricature. Alors qu'un décret signé le samedi précédent prévoyait leur entrée en vigueur, trois jours après, le président annonçait la suspension, pour un mois, de ces mesures... qui n'ont même pas eu le temps d'être mises en application. Mais la menace économique a permis à Trump d'obtenir des engagements des pays concernés sur ses thèmes favoris (immigration, lutte anti-drogue).

Le problème de cette méthode est qu'elle risque d'occasionner des dégâts collatéraux plus importants que les bénéfices qu'elle rapporte. A l'annonce des droits de douane, les constructeurs européens ont vu leur cours de Bourse plonger, suivis par ceux des équipementiers, dans des proportions encore supérieures. Or, à ce moment-là, l'Europe n'était pas concernée. Mais dans une économie mondialisée et connectée, l'effet domino est immédiat. Certains analystes avancent même qu'une politique douanière restrictive sur le Mexique – qui accueille de nombreuses usines du secteur automobile – serait plus pénalisante pour nos constructeurs que des taxes directes sur les importations aux Etats-Unis de véhicules en provenance du Vieux Continent !

Les décisions à l'emporte-pièce, sans usage de ce que l'on appelle la diplomatie, entraînent des réactions. Si les mesures envisagées avec le Canada et le Mexique sont pour le moment suspendues, celles qui concernent la Chine devraient entrer en vigueur. L'empire du Milieu n'a pas manqué de répliquer avec une taxe sur le charbon, le gaz naturel, le pétrole ou encore certains véhicules américains... pour commencer.

L'Europe – à l'heure où nous bouclons ce numéro – n'est pas concernée. Mais cela peut changer... d'une seconde à l'autre. Serait-ce le début d'une guerre commerciale entre grandes puissances ? A choisir, il vaut mieux se battre à coups de taxes. Mais on se demande si, au final, tout cela ne sera pas un jeu à somme nulle. Pire, un jeu où tout le monde est perdant.

Mathieu



STELLANTIS TOURNE LA PAGE TAVARES

L'Elkann après la tempête

Dès le départ fracassant de Carlos Tavares, le 1^{er} décembre dernier, John Elkann a engagé le groupe dans une profonde mutation. Les premières annonces concrètes n'ont pas tardé, mais le chemin sera long avant d'en voir surgir des effets positifs.

A près des années de tension entre sa gouvernance et ses représentants, mais aussi des problèmes de fiabilité sans précédent sur ses voitures, Stellantis souhaite tourner la page Tavares et redresser son image technologique sur fond de nouvelles réglementations européennes. C'est un sacré challenge pour John Elkann, dirigeant du fonds d'investissement Exor, premier actionnaire de Stellantis, qui a formé un conseil d'administration temporaire (le temps de trouver un nouveau directeur général) et a déjà pris plusieurs décisions marquantes.

Priorité numéro 1 : retrouver la confiance des clients

Pour tenter de redorer son blason auprès des consommateurs, Stellantis a mis en place une plate-forme d'indemnisation inédite dans le secteur automobile. Les propriétaires de véhicules touchés par des problèmes liés aux moteurs PureTech ou aux réservoirs d'AdBlue (moteurs diesels) peuvent prétendre à des compensations. Concernant l'AdBlue, la grille d'indemnisation va de 30 % si la voiture a entre 180 001 et 210 000 km (rien au-delà) à 90 % si elle a moins de 30 000 km. S'ajoute à cela un petit forfait de 30 € sur la main-d'œuvre, le reste étant à la charge du client.

Proposer des modèles hybrides et funs



N. SOLER

L'électrique reste une tendance de fond, mais plusieurs des marques du groupe temporisent et présentent des véhicules multi-énergies qui conviennent mieux aux attentes du marché. Selon nos informations, les voitures qui sortiront à l'horizon 2030 seront, elles aussi, disponibles avec du thermique tout en gardant le "zéro carbone" en ligne de mire. Même la plate-forme STLA Small, annoncée comme uniquement électrique, doit évoluer vers l'hybride. Par ailleurs, en opposition aux économies budgétaires de l'ère Tavares, des projets de coupés et cabriolets pourraient faire leur retour, rendus possibles par l'électrification. Ces initiatives, combinées à la volonté de proposer des véhicules plus abordables, ont pour mission de raviver l'enthousiasme des consommateurs. On pourrait imaginer Peugeot relancer une version cabriolet – cette fois avec un toit en toile – ou sportive de sa future 208, ou encore un modèle tout-terrain décomplexé. Après tout, le chinois MG a bien son cabriolet Cyberster, Mercedes prépare un mini-Classe G électrique qui va grimper aux arbres avec quatre moteurs électriques, et Alfa Romeo a d'ores et déjà un Junior de 280 ch (photo), lequel est d'ailleurs développé sur la plate-forme de la 208 actuelle.

Attention, vous devrez avancer l'argent pour couvrir les frais et serez remboursé dans un délai de six semaines, sous conditions. Concernant les PureTech, le remboursement peut être partiel ou total, selon que Stellantis vous a proposé ou non préalablement (entre le 1^{er} janvier 2022 et le 18 mars 2024) de

participer aux travaux. Pour les voitures neuves, on note aussi que la garantie Allure Care, qui couvre les moteurs et les boîtes de vitesses, a été étendue à 8 ans ou 160 000 km pour toutes les motorisations, électriques ou non. Tout cela ne permet pas d'éradiquer les problèmes de fiabilité, mais il est vrai que les mo-

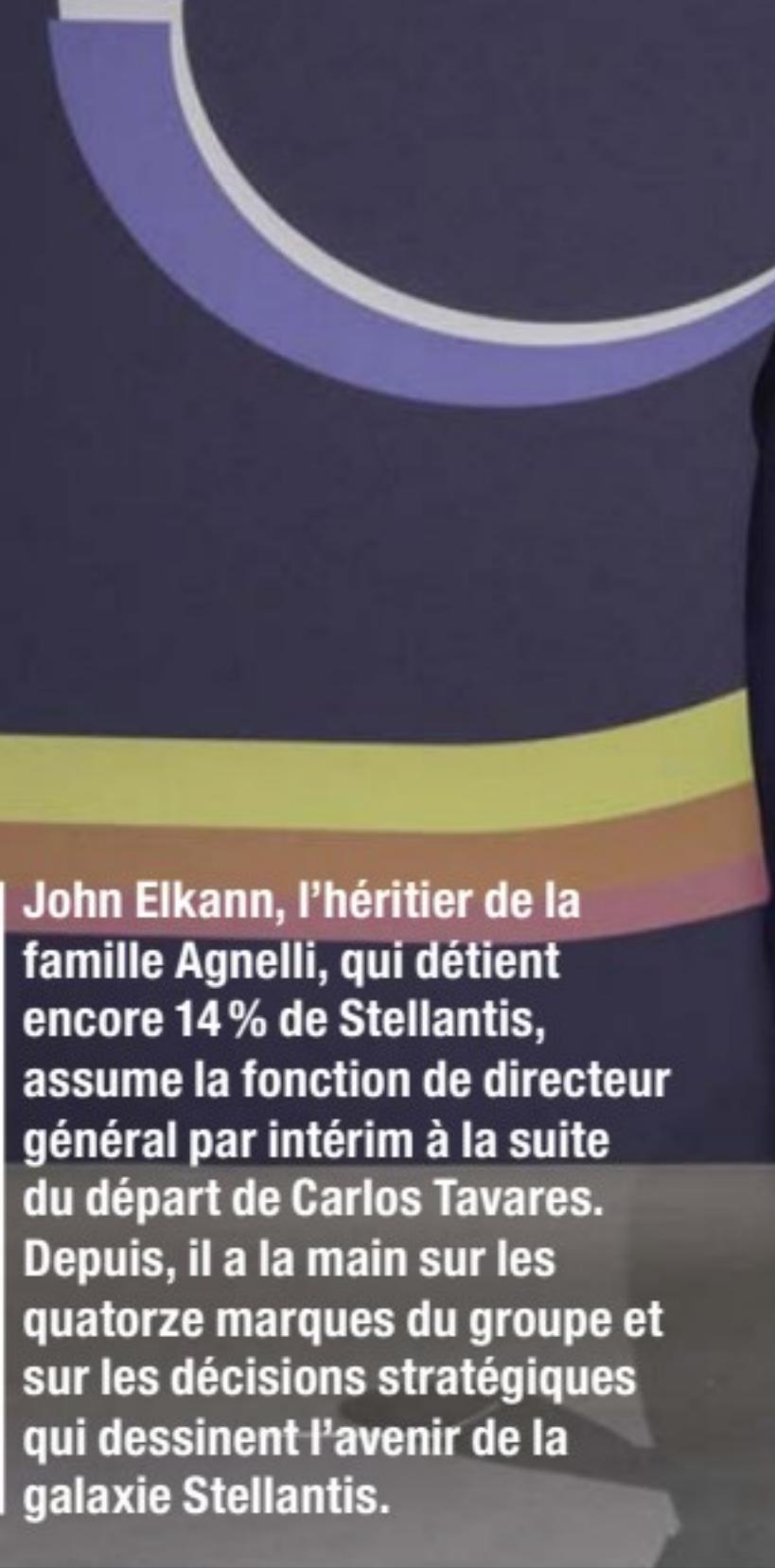
difications apportées en usine associées à ces dispositions sont de nature à rassurer.

Une autre prise en charge récente, cette fois hors plate-forme mais au cas par cas, concerne la chaîne de distribution des moteurs diesels. En cas de casse ou de bruit anormal au-dessous de 7 ans ou 180 000 km, Stellantis prend en charge les réparations pour les marques Peugeot, Citroën, DS Automobiles et Opel. Là aussi, il faudra montrer patte blanche en termes de suivi d'entretien. Pour connaître tous les détails de ces grandes campagnes, des problèmes de fiabilité et des rappels concernant les modèles fabriqués par le groupe Stellantis, reportez-vous à notre baromètre de la fiabilité du n° 1901.

Priorité numéro 2 : renouer le dialogue avec les concessionnaires

Partenaires stratégiques du groupe, les réseaux de distribution bénéficient également d'un regain d'attention. En Europe, Stellantis a instauré un système de primes pour stimuler les ventes de véhicules 100 % électriques (pour ceux qui atteindront un quota de 21 % d'électriques sur les voitures neuves), tout en suspendant les discussions conflictuelles autour des contrats d'agents. Aux Etats-Unis, où les concessionnaires ont été très virulents à l'égard du groupe, l'heure du calin est également arrivée. Il s'agit de calmer les esprits et même certaines intentions. Notamment celles de Bernie Moreno, un ancien concessionnaire devenu sénateur, qui a proposé de faire passer Jeep, Dodge,

SMILING TO THE FUTURE



John Elkann, l'héritier de la famille Agnelli, qui détient encore 14% de Stellantis, assume la fonction de directeur général par intérim à la suite du départ de Carlos Tavares. Depuis, il a la main sur les quatorze marques du groupe et sur les décisions stratégiques qui dessinent l'avenir de la galaxie Stellantis.

Ram et Chrysler sous contrôle exclusif américain, avec l'appui de Frank B. Rhodes Jr., descendant de Walter Chrysler. Ils ont peu de chance d'arriver à leurs fins, mais Stellantis ne peut ignorer la situation. Pour mettre tout le monde d'accord, le groupe a promis à court terme (mi-2025) de nouveaux véhicules 100% électriques pour les marques Dodge et Jeep, un remplaçant hybride pour le Jeep Cherokee (qui viendra certainement en Europe), un pick-up Ram à autonomie prolongée, et de nouvelles "muscle cars" essence chez Dodge. Mais c'est avant tout le retour de produits vendus au juste prix (et non pas à des tarifs excessifs faisant grimper les stocks, comme l'an dernier) ainsi que de bonnes rétributions que les concessionnaires attendent. En clair, que Stellantis fasse un peu moins de profit et rémunère ceux qui sont les artisans de sa croissance.

Priorité numéro 3 : rassurer l'industrie... et les gouvernements

Faire cavalier seul quand il y a gros temps, c'est se rendre vulnérable vis-à-vis des autres. John Elkann le sait mieux que quiconque. Ainsi, après son

coup de fil à Giorgia Meloni, la Première ministre italienne, pour lui annoncer le départ de Carlos Tavares, il n'aura pas mis plus de trois jours avant de retourner à l'ACEA (Association des constructeurs européens automobiles). C'est un revirement soudain qui contraste avec la stratégie isolationniste de Carlos Tavares, qui avait décidé de la quitter en 2022. Mais Elkann veut que Stellantis reprenne sa place à la table des négociations avec Bruxelles, notamment sur l'application des normes CAFE relatives aux émissions de CO₂, travaillant main dans la main avec les autres généralistes et les marques premium.

Souvent critiqué pour sa politique industrielle par le Parlement italien, John Elkann a en outre annoncé que le siège social de Stellantis, actuellement installé aux Pays-Bas pour des raisons fiscales, allait être relocalisé en Italie. Ce geste est accompagné de garanties pour l'emploi dans le pays, avec des engagements de production pour Alfa Romeo, DS, Lancia, Jeep et Maserati. Elkann s'efforce également de rassurer en France, promettant au président de la République (à qui il a rendu visite début décembre) qu'aucune

usine ne fermerait d'ici à 2030, alors même que la production sera pourtant orientée à la baisse. Ça bouge aussi à la tête des marques françaises qui ont besoin d'un nouvel élan: Alain Favey remplace Linda Jackson chez Peugeot, et Xavier Peugeot reprend DS Automobiles à Olivier François et devient également "Head of Heritage" (responsable du patrimoine).

Conclusion : au boulot !

En marge du nécessaire jeu politique destiné à calmer le Parlement italien et les syndicats américains, Stellantis doit prioritairement réinvestir dans l'humain et la qualité de ses produits. Les dernières années ont montré que la recherche de profits record fait, certes, plaisir aux actionnaires, mais aussi qu'une attitude trop dure envers le personnel et les fournisseurs conduit vers des drames et une destruction de valeur. John Elkann a toutes les cartes en main pour redresser la barre et redorer l'image du groupe. Il faudra pour cela qu'il choisisse un directeur général à la hauteur, mais également que ce dernier soit prêt à se donner corps et âme à l'entreprise, tant le chantier s'avère immense.

QUI SERA LE FUTUR BOSS DE STELLANTIS ?

Le remplacement de Carlos Tavares, parti le 1^{er} décembre dernier, s'annonce ardu, car il faut trouver une personne qui plaise à la fois en Italie et aux Etats-Unis, mais aussi en France, car notre banque publique d'investissement et la famille Peugeot sont des actionnaires importants du groupe. Il n'est pas envisagé, pour l'heure, que John Elkann lui-même occupe ce poste, étant déjà accaparé par de nombreuses fonctions, dont celle de patron de Ferrari...



En interne, quatre noms circulent :



Jean-Philippe Imparato

Il est actuellement à la tête de Stellantis Europe et il est très bien considéré dans les hautes sphères du gouvernement italien.



Antonio Filosa

L'ex-n° 1 de Jeep est directeur des activités de Stellantis en Amérique du Nord depuis quelques mois, et vient aussi d'être nommé directeur de la qualité au niveau mondial.



Maxime Picat

Il est aujourd'hui responsable des achats et de la qualité pour l'Afrique, le Moyen-Orient et la région Asie-Pacifique. Parlant couramment chinois, il s'occupe également des relations avec Leapmotor.



Olivier François

Entré dans le groupe en 1990, il est à la tête de Fiat depuis 2011. Proche de John Elkann et touche-à-tout, il vit aux Etats-Unis tout en restant proche des institutions italiennes.



A l'extérieur de l'entreprise, trois noms reviennent régulièrement dans les discussions :



Luca de Meo

L'actuel patron de Renault est aussi celui qui a fait renaître la Fiat 500 et remis Abarth sur pattes, avant de connaître d'autres succès chez Volkswagen.



Luca Maestri

Il est actuellement directeur financier d'Apple. John Elkann, qui vient d'entrer au conseil d'administration de Meta (Facebook, WhatsApp, Instagram...), apprécie ce genre de profil "visionnaire".



Mary Barra

Elle est aujourd'hui directrice de General Motors. C'est une personnalité très respectée aux Etats-Unis, premier marché de Stellantis.



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



Gyrophare de détresse V16

Peut-on aussi l'utiliser en France ?

On entend beaucoup parler de la balise qui va remplacer le triangle de présignalisation en Espagne dès l'an prochain. Selon vous, la même chose risque-t-elle d'arriver en France ? Et, en attendant, peut-on utiliser ce gyrophare chez nous en toute légalité ?

M. Lambert, Villeneuve-sur-Lot (47)

François Tarrain. Nous avons interrogé la Sécurité routière pour savoir si cette balise "V16" était susceptible de devenir obligatoire de notre côté des Pyrénées. La réponse est claire : la France n'a pour l'instant pas l'intention de s'inspirer de l'exemple espagnol. Pour autant, rien ne vous empêche d'utiliser, à l'arrêt, ce type de gyrophare sur

nos routes, en sus du triangle de présignalisation. C'est un bon moyen de se signaler, a fortiori en cas de pépin sur autoroute, où la pose du triangle n'est, par mesure de sécurité, pas obligatoire. Par ailleurs, sachez-le, l'Espagne vient de préciser que, dans le cadre de la convention de Vienne, les véhicules étrangers – notamment français – circulant sur son territoire ne seront pas tenus de posséder une balise V16 homologuée (le triangle suffira). Seuls les véhicules immatriculés en Espagne seront soumis à la nouvelle réglementation. Et lorsqu'ils circuleront eux-mêmes dans un autre pays, leur balise pourra se substituer au triangle.

L'empire d'essence

J'ai enfin réussi à repérer une voiture radar sur une route de l'Ariège. A mon grand étonnement, il s'agissait d'une thermique (une Peugeot 308) ! Un sous-traitant signataire d'un marché public qui utilise ce type de motorisation en lieu et place de modèles électriques ? Quel mauvais exemple...

Patrice Darroussat, par e-mail

Pascale Gétin. Le département de l'Ariège n'étant pas encore "privatisé", la 308 que vous avez croisée n'était pas aux mains d'un prestataire, mais bien des forces de l'ordre. Quant à sa motorisation, elle n'a pas été choisie par l'Etat (qui est le seul décideur) pour montrer l'exemple, mais pour des raisons pragmatiques : les voitures radars parcourant en moyenne de 60000 à 90000 km par an, soit jusqu'à 250 km par jour essentiellement hors agglomération, l'électrique n'était pas une option judicieuse. Raison pour laquelle le diesel a été privilégié. Mais les temps changent : le dernier modèle utilisé, le Citroën C5 Aircross, est systématiquement en version essence. Et il y en aurait, selon nos estimations, déjà une soixantaine en circulation dans toute la France !



REPORTER AUTO PLUS

Petit conseil pratique aux forces de l'ordre qui voudraient s'attaquer au fléau de la drogue au volant : en ville, il suffit bien souvent d'écartier les narines pour repérer à l'odeur ceux qui fument un joint en conduisant (et à vue de nez, ça n'est pas ce qui manque).

Mike F., Paris

Année-modèle

Ma R5 E-Tech neuve, livrée le 21 janvier, a été immatriculée le 30 décembre. S'agissant donc d'un "modèle 2024", j'ai demandé une compensation au vendeur. Il m'a répondu qu'il n'y avait pas d'incidence sur la valeur à la revente entre une auto de décembre 2024 ou de janvier 2025. Dit-il vrai ou s'est-il moqué de moi ? Et si c'est le cas, ai-je un recours ?

Bernard Rey, Lauzerville (31)

Pierre-Louis Champeaux. La notion "d'année-modèle" a beau avoir disparu, il y a vingt-cinq ans, elle reste encore ancrée dans l'esprit des acheteurs. Et, aussi psychologique soit-elle, elle peut avoir une incidence sur la valeur à la revente. Mais à divers degrés au cours de la vie de l'auto : sur une occasion très récente, la date de 1^{re} mise en circulation influence peu la cote (surtout pour un best-seller comme la R5). En revanche, par la suite, les acheteurs auront tendance à filtrer les véhicules par année – c'est l'un des critères de recherche principaux sur les sites d'annonces – et à privilégier les plus récentes, y compris à un mois près. Enfin, lorsqu'un modèle atteint le statut de collector, alors la notion de "premier millésime" devient, pour le coup, un argument de vente... Encore faut-il attendre plusieurs décennies pour profiter de cet atout. Quant à engager un recours contre le vendeur qui a anticipé de trois semaines l'immatriculation de votre R5, c'est peine perdue, a fortiori maintenant que vous en avez pris livraison.



A. SÉCHET

Un détail qui "pneu" faire la différence ?

J'ai équipé mon véhicule de pneus toutes saisons sur lesquels le pictogramme avec les trois montagnes et le flocon n'est pas accompagné de l'inscription 3PMSF (voir photo). Sont-ils bien compatibles avec la loi Montagne ?

Romain, par e-mail

Jérôme Fombelle. Pas d'inquiétude, la seule présence du pictogramme en question (accompagné des lettres M+S) sur des pneus toutes saisons ou hiver suffit à en faire des équipements hivernaux en règle avec la loi. La mention écrite "3PMSF" est, elle, parfaitement facultative, contrairement à ce que certains vendeurs pourraient (ou ont pu) affirmer**.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

Les positions politiques d'Elon Musk :

- Vous incitent à boycotter Tesla.
- Ne vous empêchent pas d'apprécier la marque.
- Ne changent rien : Tesla, ça n'est de toute manière pas pour vous.

N'allez pas



voir ailleurs

- 5 €/mois
et par plateforme
de streaming*

remise cumulable,
sur tous les abonnements
avec ou sans pub⁽¹⁾.

**La Fibre Orange vous offre
des mois et des mois de plaisir
sur Netflix, Disney+ et Max**

Disponible avec l'offre Livebox Max.

* Offre soumise à conditions, engagement 12 mois, en France métropolitaine. Avec l'offre Livebox Max à 57,99 €/mois (prix hors promotion), sous réserve d'éligibilité, avec décodeur compatible (frais de mise en service : 40 €). Souscription de la ou des plateformes en plus auprès d'Orange dans un délai de 3 mois suivant la mise en service de l'offre Livebox Max et activation du compte de la plateforme selon les conditions générales d'utilisation de chacune. Remise(s) appliquée(s) sur la facture Orange. Liste des plateformes au 06/02/25 susceptible d'évolution. Perte de la remise en cas de résiliation après les 3 mois. Frais de résiliation Livebox : 50 €. Détails et tarifs sur orange.fr

(1) Hors Netflix Essentiel. Disney et ses sociétés affiliées. ©2025 & TM Lucasfilm Ltd.



est là



Par François Tarrain



CAMÉRA CACHÉE

Equipements hivernaux obligatoires : les loueurs de voitures jouent-ils le jeu ?



SEAT

LA MISSION DE NOTRE ESPION Alors que rien n'oblige les loueurs à fournir des équipements hivernaux*, font-ils quand même l'effort de proposer des voitures dûment équipées pour affronter en toute sécurité les routes des stations de ski ? Réponse chez six d'entre eux, tous situés dans une zone non couverte par la loi montagne **.

Chez Avis



“Vous partez une semaine dans les Pyrénées ? Ah ça, la neige est bien tombée là-bas ! Heureusement, toutes nos voitures peuvent être louées avec l'option chaînes. Pour ne pas que vous restiez coincé sur une route glissante et pour éviter les ennuis avec la police, je la prévois sur le devis.”



“L'option chaînes est proposée sur toutes nos voitures. Elle est facturée 14 € par jour, soit 112 € pour huit jours de location.”

“L'alternative, c'est de louer une voiture équipée de pneus toutes saisons, mais il y en a peu et aucune n'est dispo.” Devis pour un Nissan Qashqai : 513 € les huit jours, dont 14 € par jour d'option chaînes. Soit 112 € de supplément (22 % du montant de la location !), ça pique. Surtout quand on sait qu'une bonne paire de chaussettes – qui peut faire l'affaire – coûte autour de 65 € !

Chez Carrefour



“Vous allez au ski ? Pour l'équipement, les gendarmes sont tolérants. Mais mieux vaut être prudent en prenant l'option chaussettes à 56 €... Ou alors achetez-les vous-même dans le Carrefour. Et si vous ne les utilisez pas sur l'auto que vous aurez louée, on les reprendra sans souci.”

Chez Europcar



“Pour éviter les pépins, il faut être bien équipé... surtout avec une franchise à 2500 €. Donc, la location est à 435 € et l'option chaussettes à 81 €.” Puis, elle-même étonnée : *“516 € la semaine, ça fait cher ! Laissez-moi vous offrir une remise de 50 €.”* Geste sympa qui ramène le total à 466 € !

Chez Hertz



“Des dispositifs hivernaux ? On ne nous en demande pas tous les jours ! Surtout dans les agences situées dans des régions non concernées par la loi montagne. Nos voitures possèdent bien les équipements obligatoires classiques, type gilet et triangle. Pour le reste, c'est au client de s'adapter... ”

“Nos voitures possèdent bien les équipements obligatoires classiques. Pour le reste, c'est au client de s'adapter.”

“... parce que chez Hertz, aucune option liée à l'hiver n'est disponible. Si j'étais vous, j'irais faire un saut dans les rayons de l'hypermarché d'à côté : regardez si des chaussettes à neige conviendraient, c'est ce qu'il y a de moins cher.” Résultat des courses, le Kia Niro avec un forfait de 1750 km reviendrait à 436 €... sans chaussettes aux pieds, donc.

Chez E.Leclerc



“Vous partez au ski ? Désolé, mais chez nous, on ne propose aucun équipement antidérapant, même en option. Vous pensez bien, vu le nombre de véhicules qui tournent régulièrement sur notre parc, on ne peut pas tous les munir de chaînes ou de chaussettes à neige adaptées à chacun d'eux.”



“Allez acheter des chaussettes à neige dans le magasin. Et si vous ne les utilisez pas en vacances, on les reprendra.”

“Je vous conseille d'aller voir les vendeurs du magasin : ils vous trouveront des chaussettes adaptées. Et si, à votre retour de vacances, vous ne les avez pas utilisées, ils les reprendront sans problème. Ça n'est pas la première fois qu'on le fait.” Un plan B qui se tient et, surtout, un tarif de location canon : d'office, elle suggère un BMW X2 avec forfait 700 km à... 271 € la semaine !

Chez Super U



“On n'a pas d'option hiver, vu que rien ne nous y oblige. C'est au client de s'équiper. Chez Super U, on n'a pas beaucoup de références en stock. Allez plutôt voir en centre-auto.” Le devis : 344 € pour un Dacia Jogger avec 700 km. Raisonnables, surtout avec une franchise de 300 €.

PHOTOS: DR

Entre option payante et débrouille, y a toujours une solution

Chacun sa méthode : chez certains spécialistes de la location, les équipements hivernaux sont en option et – sauf geste commercial – facturés au prix fort. Alors que dans la grande distribution, c'est la débrouille qui prime : faute d'option proposée, on nous invite à acheter nous-mêmes des chaussettes... quitte à se les faire rembourser ensuite si elles n'ont pas servi ! Encore faut-il trouver la bonne pointure.

*Voir aussi p. 52. ** Nous sommes partis du principe que la majorité des vacanciers qui louent une voiture pour se rendre aux sports d'hiver partent de départements... non montagneux.

La photo de la semaine



En attendant le dégel

Lorsqu'une canalisation explose par - 30 °C, le résultat est littéralement pétrifiant. Illustration en ce matin frisquet de janvier sur Monroe Street, à Dearborn Heights, Michigan (Etats-Unis), lorsque plusieurs véhicules sagelement garés ont été transformés en très gros glaçons à cause d'une fuite d'eau. Vu l'épaisseur de la gangue givrée, inutile d'essayer d'y aller à la raclette: il a fallu arracher du sol ce SUV Chevrolet Trailblazer et ce pick-up Ford F-150, puis les transporter au chaud pour une décongélation lente. Brrrr!

INSTAGRAM TCD NEWS @DEARBORN



Vos images

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



Un petit passage chez le coiffeur ne serait pas du luxe pour cette Peugeot 306 croisée à Maurepas (78).

Par Thierry Lecocq



A ceux qui trouvent nos transports en commun parfois vétustes, voilà matière à relativiser avec ce souvenir du Sénégal.

Par Michel Wittig



On n'y pense pas forcément, mais pour un meilleur appui aérodynamique, un bloc-porte peut très bien faire le job.

Par Jean-Michel Buscaylet

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



Données en cycle mixte WLTP au 16/01/25 des modèles GLA AMG Line : Émissions de CO₂ : 24-165 g/km, consommation de carburant : 1.0-7.2 l/100km. * Location Longue Durée : GLA 180 AMG Line, 45 000 km, sans apport, 37 loyers mensuels de 490 €. Modèle présenté : GLA 180 AMG Line, avec peinture Blanc polaire non métallisé, Jantes alliage AMG 50,8 cm (20") multibranches, noir/rebord de jante naturel brillant et Pack Sport Black, 45 000km, 37 loyers mensuels de **535 €**. Offre au prix tarif remisé du 01/01/25, valable **dans la limite des stocks disponibles** pour toute commande d'un véhicule neuf du **01/01/25 au 31/03/25** et livraison avant le **30/06/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. ** Contrat ServiceCare 2 entretiens, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'un GLA chez les distributeurs participants du **01/01/25 au 31/03/25** et livraison au plus tard le **30/06/25**. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche



GLA AMG Line

À partir de **490€** /mois
sans apport*
LLD 37 mois / 45 000 km

+ 2 entretiens offerts**

ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer



DEUX TIERS DES VOITURES BIENTÔT TAXÉES?

Pendant encore deux semaines, ce Peugeot 2008 130 boîte auto. est frappé d'un malus de 450 €. A compter du 1^{er} mars, la taxe passera à 898 €. Soit quasiment 100 % d'augmentation !

Malus maximus le 1^{er} mars !

Fruit d'une vendange tardive, le cru 2025 du malus se révèle aussi piquant qu'on le craignait. Au risque de mettre encore un peu plus à genou un marché des voitures neuves qui a déjà la gueule de bois.

A près un sursis de trois petits mois, la mouture 2025 du malus – qui n'a pas pu être instaurée le 1^{er} janvier dernier pour cause de censure du gouvernement Barnier – s'apprête à entrer en vigueur. Et, sans grande surprise, la nouvelle grille ne fait pas

dans la dentelle. Concrètement, à compter du 1^{er} mars, le seuil de déclenchement de la taxe sur les émissions de CO₂ débutera à partir de 113 g/km de CO₂ (contre 118 g pour l'heure). Son montant? 50 € pour la première tranche, avant de monter crescendo gramme après gramme

pour atteindre 70 000 € à partir de 193 g et au-delà (contre 60 000 € dès 194 g jusqu'à présent). Délibérant, sachant qu'en 2026 et 2027, le seuil sera encore abaissé de 5 g (soit dès 108 g, puis dès 103 g) et le malus maximum porté à 80 000, puis 90 000 €.

Dans deux semaines, la messe est dite

Le malus étant dû au moment de la première immatriculation, toute voiture neuve qui sera mise en circulation au plus tard le vendredi 28 février

échappera au coup de massue. Après, non seulement il sera trop tard, mais, surtout, le nombre d'acheteurs qui devront passer à la caisse s'envolera. Ainsi, selon les estimations de AAA Data, alors qu'en 2024, la moitié des voitures ont été touchées par un malus, leur part risque de grimper à 63 % en 2025, à 72 % en 2026 et à 79 % en 2027. Quant au montant moyen de la taxe, il pourrait passer de 2 450 € à... 4 101 €, soit une hausse de 67 %. En y regardant de plus près, aucun modèle n'est épargné.

CARBURANT

Tarifs (quasi) gelés sur les totems des stations

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 6 février 2025.

Cours du baril de Brent: 71,76 € (- 0,55 €).

GRASOLE 1,723 €
- 1 ct en une semaine
- 9,1 cts en un an

SP95-E10 1,784 €
- 0,5 ct en une semaine
- 3,2 cts en un an

SP95 1,809 €
- 0,5 ct en une semaine
- 3 cts en un an

SP98 1,889 €
- 0,5 ct en une semaine
- 1,6 ct en un an

E85 0,803 €
= en une semaine
- 10,6 cts en un an

GPL 1,012 €
+ 0,1 ct en une semaine
+ 1,6 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: → STABLE

SCANDALE DES AIRBAGS TAKATA

Le contrôle technique au rappel

À partir du 15 février, certains propriétaires de voiture risquent d'avoir une drôle de surprise en parcourant le procès-verbal (PV) qui leur sera remis à l'issu du contrôle technique: si leur véhicule, identifié par son numéro de châssis, est concerné par la campagne de rappel portant sur les airbags Takata, un message les invitant à se rapprocher du constructeur sera imprimé sur le PV. Précision utile: cette information ne s'apparente pas à une défaillance et n'entraîne donc aucune contre-visite. La mesure, qui s'applique aux modèles Citroën, mais aussi à ceux – il y en a 130 en tout! – des vingt-cinq autres marques visées par le rappel*, doit permettre d'alerter les propriétaires qui n'ont pas encore été identifiés et prévenus par les constructeurs. Une première, qui pourrait être renouvelée à l'avenir, avec pour objectif de relayer systématiquement les campagnes de rappel en cours.

François Tarrain



SECURITEST



Cartes grises... Finalement, le tarif maximum du cheval fiscal ne sera pas revu à la hausse: son plafond reste donc fixé à 60 €, un montant d'ores et déjà atteint dans quatre régions. **...et électriques.** Aïe, un article de la loi de finances 2025 (qui s'apprête à être promulguée) revient sur la gratuité de la carte grise accordée, jusqu'à présent, d'office à toutes les voitures électriques: il est désormais

* Liste complète sur Ecologie.gouv.fr/rappel-airbag-takata

Malus au poids : alourdi en 2026

Cette année, la taxe sur la masse des voitures neuves n'évolue pas. Mais ça n'est que partie remise :

■ Dès 2026, le malus au poids sera appliqué à partir de 1,5 tonne, contre 1,6 tonne actuellement. Son montant débutera à 10 € par kilo et augmentera de 5 € tous les 100 kg supplémentaires, jusqu'à 30 € par kilo au-delà de 2 tonnes.

■ A compter du 1^{er} juillet 2026, les voitures électriques seront à leur tour concernées par le malus au poids, mais bénéficieront d'un abattement de 600 kg (donc dès 2,1 tonnes). Seront cependant totalement épargnés, sans conditions, les modèles à hydrogène (529 ventes en 2024...), mais aussi ceux "à faible empreinte carbone", c'est-à-dire éligibles au bonus via leur score environnemental.

■ Enfin, l'année prochaine, les véhicules hybrides continueront à bénéficier d'un abattement de 100 kg. Mais, à partir de 2027, ceux dont la puissance maximale nette du moteur électrique sera inférieure à 30 kW – soit grossièrement les micro-hybrides – perdront cet avantage.

Y compris parmi les stars populaires du marché. Selon le syndicat Mobilians, qui cite l'étude du cabinet Dataneo, 44 % des Peugeot 208 s'apparentent ainsi à être "malussés" (contre 13 % auparavant), et carrément 88 % des Dacia Sandero (contre 62 %). Et si la taxe peut sembler, dans certains cas, digeste, elle deviendra carrément difficile à avaler dans d'autres : sur un Peugeot 2008, son montant moyen devrait passer de 380 à 653 € (+ 72 %), et de 167 à 330 € (+ 98 %) sur un Renault Captur ! En outre, détail troublant, les tranches de CO₂ qui concentrent le plus d'immatriculations sont aussi celles qui affichent les plus

fortes hausses de malus. Ainsi, en 2024, ce sont les modèles émettant 118, 120 et 119 g qui ont été les plus vendus, après les "0 g" (9% des ventes à eux seuls). Or, à partir du 1^{er} mars, leurs malus respectifs bondiront de 240, 110 et 153 % (pour atteindre 170, 210 et 190 €). Si ça n'est pas fait exprès, ça y ressemble ! D'où la confirmation d'un soupçon : sous couvert de transition écologique, le malus ressemble de plus en plus à un impôt qui ne dit pas son nom. Sans parler de celui sur la masse, qui, s'il n'évolue pas cette année, connaîtra un sacré tour de vis l'an prochain (voir encadré ci-dessus). Allez, à vot' bon cœur ! **François Tarrain**

LA QUESTION INATTENDUE

Quelles sont les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves ?

93,3 g/km

Ça baisse doucement, mais sûrement : alors que les rejets moyens de CO₂ des voitures neuves vendues en 2022 dépassaient les 100 g (et 96 g en 2023), ils sont tombés à 93,3 g/km l'an dernier... en tenant compte de l'apport "nul" des électriques. Car si on exclut les 290 614 modèles "0 g", alors le niveau moyen d'émission des thermiques atteint 112,4 g/km en 2024. Soit, à peu de choses près, le nouveau seuil de déclenchement du malus 2025 !

A. SAUNIER

AAA-DATA

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

question de laisser aux régions le choix de réduire de moitié ou de ramener à 0 € le montant des taxes à l'immatriculation. **Statu quo.** Le taux de contre-visite des 19,2 millions de voitures passées au contrôle technique en 2024 a été de 19,02 %, soit très exactement le même résultat qu'en 2023.

Voie réservée sur le périph parisien : c'est pour le 3 mars !

■ Chose promise, chose due ! Anne Hidalgo avait annoncé son intention de "pérenniser" les voies olympiques du périphérique parisien. Eh bien, elle tient parole : à partir du 3 mars, la file de gauche du périph (intérieur et extérieur) sera réservée, à titre expérimental, du lundi au vendredi de 7h à 10h20 et de 16h à 20h. Pourront circuler sur les 26 km entre les portes de Sèvres et de Bercy (en passant par le nord) :

- Les véhicules transportant au moins deux personnes (dont les électriques et les VTC);
- Les taxis (y compris à vide);
- Les transports publics;
- Les services de secours et des forces de sécurité;
- Les deux-roues en interfile;
- Les détenteurs de la carte mobilité inclusion stationnement.

■ La voie sera matérialisée par un

losange blanc sur fond noir, et elle pourra être activée et désactivée en temps réel en fonction des conditions de circulation.

■ Après une phase de pédagogie, les premières verbalisations devraient tomber à compter du 1^{er} mai. Les cinq systèmes de comptage des occupants déjà présents sur le terreplein central entreront alors en service : via leurs capteurs, ils repéreront les véhicules suspectés d'être en tort, prendront des photos, et laisseront à un agent le soin de confirmer, à distance, la réalité de l'infraction. Avec, à la clé, un PV à 135 € minoré à 90 €.

■ Deux autres voies réservées seront dans le même temps instaurées sur des portions des autoroutes A13 et A1 aux heures de pointe.

François Tarrain

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Voiture radar privatisée - Calvados (14)

RD4. Ford Focus (EX-181-BL) suivie sur la route entre Livarot et Saint-Pierre-sur-Auge. Ici dans la traversée du lieu-dit Sainte-Marguerite-de-Viette. 49°00'42.7"N 0°05'20.4"E

Contrôle aux jumelles - Pyrénées-Atlantiques (64)

RD810. La police vous attend avec ses jumelles au rond-point du Quick de Bayonne. Les agents surveillent les véhicules qui arrivent d'Anglet par le pont Saint-Frédéric. 50 km/h. 43°29'27.3"N 1°27'14.5"E



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

EURE-ET-LOIRE (28)

RN12, PR 23+600, Vert-en-Drouais (dans les deux sens), vitesse abaissée de 110 à 90 km/h pour les deux radars double face, un dans chaque sens de circulation, situés entre Dreux et Saint-Rémy-sur-Avre. 48°44'42.5"N 1°16'59.8"E

HÉRAULT (34)

RD61, PR 3+690, Lunel (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone de travaux au niveau du camping Bon Port. 43°39'23.3"N 4°08'18.2"E

MARNE (51)

RD3, PR 73+600, Courtisols (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé entre le magasin Bigmat et la gendarmerie de Courtisols. 48°59'28.1"N 4°30'47.6"E

MARNE (51)

RN4, PR 98+070, Thiéblemont-Farémont (Saint-Dizier vers Vitry-le-François), 110 km/h. Un radar double face est venu remplacer l'ancienne cabine située juste avant la sortie Thiéblemont-Farémont. 48°40'52.9"N 4°44'49.1"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HB - 123 - XE 10



SPÉCIAL HYBRIDES



Les modèles les

Alors que la majorité des constructeurs automobiles s'étaient engagés sur la voie du 100 % électrique, nombreux sont ceux qui, face aux difficultés du secteur, revoient aujourd'hui leur stratégie. Voici 15 nouveautés attendues sur nos routes d'ici à 2026 qui prouvent que le moteur thermique n'a pas encore dit son dernier mot...



Alfa Romeo Stelvio

|| Automne 2025

Lancé en 2017, l'actuel Stelvio arrive en fin de carrière. Son remplaçant sera dévoilé au début de l'été et commercialisé cet automne. Initialement annoncé comme un SUV 100 % électrique, l'italien sera finalement proposé en hybride rechargeable pour répondre à la demande du marché. La version la plus puissante devrait disposer de plus de 300 ch et de quatre roues motrices pour rivaliser avec la concurrence premium (BMW X3, Mercedes GLC...).

■ Tarif: à partir de 70 000 €*



Audi Q5 || Printemps 2025

Lancé en mars (juin pour la version Sportback, *en photo*), le Q5 reçoit une nouvelle chaîne de traction à hybridation légère 48 V "MHEV Plus", disponible en essence et en diesel. Grâce à ses deux moteurs électriques et à une petite batterie de 1,7 kWh, ce système favorise le roulage en électrique en ville et assiste le bloc thermique lors des accélérations, réduisant ainsi la consommation. Une version hybride rechargeable viendra compléter l'offre en août. ■ Tarif: à partir de 57 550 €

*Estimation Auto Plus, prix hors bonus.

plus attendus en 2025

ILLUSTRATION **Auto Plus**



Audi Q3

\\ Eté 2025

La troisième génération du Q3 est la grande nouveauté de la marque attendue cette année. Pas question pour ce SUV de passer à l'électrique, il restera fidèle au thermique. Grâce à sa plate-forme modernisée, partagée avec le dernier Volkswagen Tiguan, il proposera aussi bien des motorisations essence à hybridation légère 48 V que des versions hybrides rechargeables. Ces dernières offriront une autonomie de plus de 100 km en mode électrique.

■ Tarif: à partir de 42 000 €*



Citroën C5 Aircross \\ Automne 2025

Six mois après le C3 Aircross, à l'essai dans ce numéro (voir p. 32), Citroën commercialisera le nouveau C5 Aircross. Celui-ci, dont la version définitive sera dévoilée au printemps, reposera sur la même plate-forme technique (STLA Medium) que le Peugeot 3008. Il reprendra les motorisations hybrides de ce dernier: la version mild hybrid 48 V de 136 ch et celle rechargeable de 195 ch.

■ Tarif: à partir de 35 000 €*

CONCEPT-CAR

CITROËN

Les nouveautés de la semaine



C. CHOULOT / DACIA

Dacia Bigster \ Printemps 2025

Dacia introduit de nouvelles motorisations sur son inédit SUV compact (4,57 m) et fait la part belle à l'hybride. Le Bigster inaugure (pour le groupe Renault), l'Hybrid 155, une chaîne de traction composée d'un 1.8 essence de 107 ch, de deux blocs électriques (un de 50 ch, et un alterno-démarreur de 20 ch) avec une batterie de 1,4 kWh, et d'une boîte auto. électrifiée. Autre nouveauté, le récent bloc 1.2 (trois cylindres) se décline en version bicarburation essence/GPL. Cet Eco-G développe 140 ch et se voit associé à une hybridation légère 48 V. L'offre est complétée par des essence (130 et 140 ch), eux aussi mild hybrid 48 V. **Tarif: à partir de 24 990 €**



PHOTO OFFICIELLE



DS N°8 \ Eté 2025

Dévoilé en décembre dernier, le nouveau vaisseau amiral de DS est "officiellement" un véhicule 100% électrique (de 230 à 350 ch). Mais contrairement à ce qui était prévu à l'origine, cette cross-berline (entre berline surélevée et SUV coupé) sera aussi déclinée en versions thermiques à hybridation (légère 48 V et rechargeable).

Tarif: à partir de 58 000 €*

Fiat Grande Panda

\ Eté 2025

Partageant ses dessous avec la nouvelle Citroën C3, la Grande Panda offre elle aussi plusieurs choix de motorisation. Ainsi, elle arrivera dans les concessions en mars dotée d'un bloc électrique de 113 ch, qui sera suivi, dès le mois de juin, par une version hybride. Celle-ci sera équipée d'un moteur turbo-essence trois cylindres 1.2 de 100 ch avec une batterie 48 V et d'une boîte auto. électrifiée eDCT, autorisant des manœuvres à basse vitesse en tout électrique.

Tarif: à partir de 18 900 €

PHOTO OFFICIELLE



Y. LEFEBVRE

Et en 2026 ?

Mercedes CLA \ Fin 2025

Le futur CLA sera basé sur une nouvelle plate-forme (MMA) qui a la particularité d'être multi-énergie. De ce fait, il sera proposé dans un premier temps en 100 % électrique (avec architecture 800 V et autonomie promise de 750 km), mais aussi, par la suite, en versions hybrides légères 48 V et rechargeables. Décliné en coupé 4 portes et en shooting brake, le CLA, troisième du nom, constituera, à terme, l'entrée de gamme de Mercedes (à la suite de l'arrêt programmé de la Classe A). **Tarif: à partir de 45 000 €***



Volkswagen T-Roc \ 2026

Lancé en 2017 (il a déjà 7 ans !) et restylé en 2022, le SUV urbain sera – enfin – renouvelé fin 2025 (pour une commercialisation en 2026). S'il était jusqu'ici non disponible en version hybride, cette lacune sera désormais comblée. En effet, il bénéficiera de la plate-forme MQB "Evo" du dernier Tiguan et de l'actuelle Golf, et profitera ainsi du 1.5 eTSI à hybridation légère 48 V, décliné en 115, 130 et 150 ch. Mais, il n'est pas sûr qu'il reprendra leur motorisation hybride rechargeable eHybrid.

Tarif: à partir de 30 000 €*

BMW Série 3 \ Courant 2026



Malgré l'arrivée de l'électrique i3 "Neue Klasse", la Série 3 – thermique – sera reconduite. Berline et break se doteront de blocs à hybridation légère 48 V (4 et 6 cylindres) et rechargeable.

DS N°7 \ Début 2026



Le deuxième opus du DS 7 sera rebaptisé N°7 et reprendra la base technique et les codes design de la N°8. Comme elle, il sera proposé à la fois en 100 % électrique et en hybride.

Honda Prelude \ Printemps 2026



Le coupé sportif, absent de la gamme Honda depuis 2001, sera de retour en 2026 avec une sixième génération qui s'équipera d'une mécanique hybride (e:HEV).

Kia Ceed \ Courant 2026



Renouvelée pour la quatrième fois, la berline compacte adoptera un tout nouveau design, et sera proposée avec des blocs essence et électrifiés (hybride simple et rechargeable).

Renault Clio 6 \ Eté 2026



La présence au catalogue de la R5 E-Tech ne condamne pas la Renault Clio. Elle reviendra en 2026 dans une nouvelle génération qui mettra l'accent sur l'hybridation.



À BORD DU BYD ATTO 2

L'Atto 2 constitue le modèle d'entrée de gamme chez BYD. Les prix seront dévoilés le 25 février. Une version Long Range, offrant plus d'autonomie, sera disponible dans les mois à venir.

A l'assaut de l'E-2008

L'Atto 2 débarque sur le segment très disputé des petits SUV électriques. Il mise sur des tarifs agressifs pour faire oublier son autonomie a priori modeste.

Et un de plus! La famille des SUV urbains électriques, qui compte déjà les Peugeot E-2008, Hyundai Kona Electric, Skoda Elroq... s'agrandit avec l'arrivée du BYD Atto 2. C'est la première fois que le constructeur chinois s'aventure sur ce segment, l'un des plus importants en Europe. Long de 4,31 m, ce modèle affiche un design proche de celui de son grand frère, l'Atto 3 (4,46 m), même s'il s'en démarque par quelques spécificités (poignées affleurantes, nouvelle signature lumineuse des feux arrière). La présentation intérieure est soignée, mais l'ambiance, un brin austère. Les rangements ne

manquent pas. Comme sur les autres modèles de la marque, le grand écran central pivote pour passer d'un affichage vertical à horizontal. A l'arrière, on découvre un espace aux jambes correct, mais un coffre pas très profond. L'autonomie consti-



Volume : 400 dm³
L'ouverture est étroite et la capacité moyenne pour le segment. Le plancher dissimule un rangement.



Le dessin de la planche de bord ne brille pas par son originalité, mais la qualité perçue est correcte. Le grand écran pivotant de 12,3"/31 cm est livré de série.

En Bref

Lancement: fin février 2025

L x l x h : 4,31 x 1,83 x 1,68 m

Moteur électrique: 177 ch

Tarif : à partir de 30 000 €*

*Estimation Auto Plus.

tue son grand point faible. Avec la petite batterie de 42,4 kWh, il annonce un rayon d'action de seulement 312 km en cycle mixte. Trop juste pour un usage polyvalent. Cependant, le prix attractif de l'Atto 2, estimé à partir de 30 000 € – soit 6 000 € de moins qu'un E-2008 avant bonus écolo –, pourrait séduire de nombreux acheteurs. Que les autres se rassurent: une version à "grosse" batterie (plus de 400 km d'autonomie annoncée) est prévue pour le second semestre. ■



A l'arrière, l'habitabilité est correcte, mais un meilleur soutien au niveau des cuisses aurait été apprécié.

Et aussi...

C'est la nouvelle Nissan Micra !

A quelques mois de sa présentation (printemps), la cousine japonaise de la Renault 5 commence à se montrer. L'un de nos fidèles lecteurs l'a récemment aperçue en région parisienne, sur l'autoroute A6. Malgré le camouflage, certains détails ne trompent pas: feux arrière arrondis comme ceux du Concept 20-23, forme du vitrage latéral identique à celui de la R5. Pour rappel, la Micra sera fabriquée en France, dans l'usine de Douai.



L. LABIRE

Dacia Spring 45 : moins de 17 000 €

Depuis que la Spring ne bénéficie plus du bonus écologique (elle est fabriquée en Chine), ses ventes ont plongé de 83% en un an. Pour les relancer, Dacia propose une nouvelle version de base Essential, qui ressort des cartons le moteur de 45 ch, et peu équipée (pas de clim', ni d'écran tactile, ni de vitres arrière électriques). Affichée à 16 900 €, elle coûte 2 000 € de moins que la version de 65 ch. L'autonomie électrique, elle, reste annoncée à 225 km.

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de janvier

1	Peugeot 208	5 984	- 29%
2	Renault Clio	5 282	- 9%
3	Dacia Sandero	4 916	- 29%
4	Peugeot 2008	4 721	+ 22%
5	Citroën C3	4 695	- 6%
6	Peugeot 3008	4 108	+ 62%
7	Toyota Yaris Cross	3 760	+ 37%
8	Dacia Duster	3 082	+ 23%
9	Renault 5	2 813	/
10	Peugeot 308	2 588	- 32%

On a connu début d'année plus folichon! En repli de 6%, le marché se concentre entre stars à la peine (208, Clio) et nouveautés qui cartonnent (R5, 3008...).

Avec notre partenaire



Revivez l'énergie des années 90 !

Youngtimers

Timbretrial - Février, mars, avril 2025

Auto Young Plus n°16

LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

timers

FUTUR COLLECTOR CITROËN AX

PEUGEOT 306 S16 LE MANS VS VW GOLF GTI 16V 20^e ANNIVERSAIRE

Éditions spéciales

Nos tests : accélération, consommation, freinage, volume de coffre...

NOS ESSAIS

BMW 518 E28

Nissan Silvia S12

Škoda Felicia Fun

Ferrari 456 M GT

TESTS LIBÉRÉS

PRATIQUE

TESTS 8 chaînes à neige à l'essai

VIVRE EN YOUNGTIMERS Comment vaincre l'humidité

TUTORIEL Diagnostiquer le circuit de charge

DOSSIER RENAULT 25 LE DERNIER SUCCÈS

ESSAI MOTO YAMAHA TY125

NOTRE COTE + 9 PAGES DE PETITES ANNONCES

→ GUIDE D'ACHAT FORD GRANADA

EN VENTE ACTUELLEMENT

Tous les modèles testés cette semaine



P. 24, COMPARATIF: Peugeot-Renault, la bataille s'intensifie. Neuf matchs avec les Peugeot e-208, 208, 2008, e-308, 3008, e-3008, 408, 508, 5008 face aux Renault R5, Clio, Captur, Megane E-Tech, Symbioz, Scenic E-Tech, Arkana, Rafale, Espace.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE: Citroën C3 Aircross, le nouveau petit SUV français en version hybride.

P. 36, MATCH: la Lancia Ypsilon Ibrida défie la Mini Cooper C 5 portes.

P. 40, TESTÉE AU QUOTIDIEN: une semaine avec le MG ZS Hybrid+.

◀ P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ: la Subaru WRX dans sa version tS de 271 ch.

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 **5,9** l/100 km



N. SOLER

TOP 20

La Lancia Ypsilon Ibrida 1.2 face à ses rivales

Consommation en ville (en l/100 km)

1 ^{re}	Honda Jazz e:HEV (122 ch)	4,6
1 ^{re ex ae}	Toyota Yaris/Mazda 2 hybrides (116 ch)	4,6
3 ^{re ex ae}	Suzuki Swift 1.2 Hybrid CVT (83 ch)	4,7
3 ^{re ex ae}	Toyota Yaris Hybride (130 ch)	4,7
5 ^e	Renault Clio E-Tech full hybrid (145 ch)	4,9
6 ^e	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (100 ch)	5,2
7 ^e	MG 3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,3
8 ^e	Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	5,4
9 ^e	Opel Corsa 1.2 Hybrid (100 ch)	5,5
10 ^e	Opel Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	5,7
10 ^{e ex ae}	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	5,7
12 ^e	Dacia Sandero 1.0 TCe (90 ch)	5,9
12 ^{e ex ae}	Lancia Ypsilon Ibrida 1.2 (100 ch)	5,9
14 ^e	Peugeot 208 1.2 Turbo (100 ch)	6
14 ^{e ex ae}	Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	6
16 ^e	Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	6,1
16 ^{e ex ae}	Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽¹⁾	6,1
16 ^{e ex ae}	Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	6,1
19 ^e	Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	6,2
20 ^e	Citroën C3 Turbo (100 ch)	6,3



A. SAUNIER

◀ Le podium de la catégorie des citadines est dominé par les japonaises, avec en tête les Honda Jazz e:HEV, Toyota Yaris Hybride et Mazda 2 Hybrid.

1. Consommation en mode essence.

N° 1902 – 14.02.2025

PEUGEOT

La bataille

Difficile de réconcilier les pro-Peugeot et les pro-Renault. L'opposition est quasi culturelle et fait écho à la guerre commerciale que se livrent les deux constructeurs. Avec, à la clé, des gammes sans cesse affûtées pour rester devant ou reprendre l'avantage sur l'adversaire : restylages, modèles inédits, évolutions moteurs... Où en sommes-nous de la compétitivité relative des deux gammes en 2025 ?

L'année 2024 a été bonne pour Renault, qui finit une fois encore premier constructeur en France par le nombre de ses ventes. Devancé de plus de 30000 exemplaires immatriculés, Peugeot n'a pas pour autant dit son dernier mot. Certes, la Clio a détrôné la 208 au titre de voiture la plus vendue en 2024, mais le Lion a d'autres atouts dans sa manche. Le 2008 reste ainsi le SUV citadin qui s'écoule le mieux, la 308 joue un peu seule sur son terrain

depuis l'arrêt de la Megane thermique, et l'E-208 a été la citadine électrique la plus prisée (avant l'arrivée de la R5 E-Tech...). Il ne faut donc pas déclarer Peugeot battu d'avance !

En évolution constante
Perpétuant leur rivalité historique, et malgré un contexte particulier et un marché automobile en pleine transformation, les gammes des deux constructeurs sont en pleine ébullition. Les Peugeot 3008 et



RENAULT

S'intensifie !

SHUTTERSTOCK, PEUGEOT, RENAULT

5008, renouvelés au cours de l'année dernière, ont connu de beaux débuts de carrière, sur des segments cruciaux. Ils possèdent aussi, pour la première fois, leurs versions électriques dédiées. Côté Renault, l'arrivée de la R5 électrique n'a évidemment laissé personne indifférent, alors que le Losange inaugure un nouveau sommet de gamme avec le Rafale, SUV coupé très statutaire. Le nouvel Espace s'est quant à lui transformé en SUV familial, pour mieux se placer pile en

face du... 5008. Et les Symbioz et Scenic E-Tech viennent encore booster une gamme de SUV foisonnante. Bref, dans un cas comme dans l'autre, les forces en présence jouent des muscles. De quoi nous permettre de vous offrir pas moins de neuf duels alléchants, des citadines jusqu'aux SUV familiaux. Avec, comme toujours, les mesures de notre labo à l'appui. Histoire, pour nous, de rester parfaitement impartiaux et, pour vous, d'être sûr de faire le bon choix. ■

Au sommaire

Peugeot E-208/Renault 5 E-Tech	P. 26
Peugeot 208/Renault Clio	P. 26
Peugeot 2008/Renault Captur	P. 27
Peugeot E-308/Renault Megane E-Tech	P. 28
Peugeot E-3008/Renault Scenic E-Tech	P. 28
Peugeot 3008/Renault Symbioz	P. 29
Peugeot 408/Renault Arkana	P. 30
Peugeot 5008/Renault Espace	P. 30
Peugeot 508/Renault Rafale	P. 31

Citadines électriques L'E-208 défie la R5

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-208

Style - 48 kWh - 156 ch
35 400 € / 31 500 €*

ÉLECTRIQUE

Renault 5 E-Tech

Autonomie confort Techno - 52 kWh - 150 ch
33 490 € / 30 490 €*

N. SOLER

Citadines essence La 208 défie la Clio

ESSENCE

Peugeot 208

1.2 Style - 100 ch
21 150 € / 18 600 €*

ESSENCE

Renault Clio

1.0 Eco-G Evolution - 100 ch
20 700 € / 18 000 €*

N. SOLER

Avec leur moteur essence de 100 ch, ces deux stars étonnent par leur polyvalence. Très à l'aise en ville comme sur les voies rapides, ces deux citadines profitent d'un niveau de puissance suffisant pour tous les usages. Sur le plan dynamique, la sochalienne prend l'avantage. Sa direction très précise et ses réglages de châssis parfaitement calibrés lui permettent d'être encore plus à l'aise sur les petites routes. En outre, c'est elle qui présente le meilleur rapport confort/agilité. En face, la Clio ne démerite pas en matière d'agrément de conduite, mais elle doit composer avec une commande de boîte plus râche et un trois cylindres moins véloce (surtout lorsqu'il fonctionne au sans-plomb). Ce

1.0 Eco-G ne manque cependant pas d'intérêt, puisqu'il peut carburer à l'essence mais aussi au GPL. A environ 1 € le litre, le gaz offre un coût d'utilisation très avantageux. En face, le 1.2 de la Peugeot fait preuve de plus de brio mais sa fiabilité pose inévitablement question (pas encore de chaîne de distribution). Dans l'habitacle, la planche de bord très moderne de la 208 fait toujours sensation, mais l'ergonomie particulière du poste de conduite (i-Cockpit et petit volant qui masque les compteurs) ne conviendra pas à tous. Au final, malgré une habitabilité et une dotation quasi similaires, la Clio tire son épingle du jeu, grâce à son moteur économique à l'usage et son tarif un peu mieux placé.

D. B.

NOS MESURES	LABO	Peugeot 208	Renault Clio ⁽¹⁾
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	117 g/km/0 €	108 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	33s8	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4/5/6	8s3/10s2/14s4	8s6/12s2/17s9	8s6/12s2/17s9
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6/8,3 l/100 km ⁽²⁾	6/8,3 l/100 km ⁽²⁾
Route/Autoroute/Ville	5,6/5,8/6 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km
Poids	1 125 kg	1 160 kg	1 160 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	69 m	69 m
Volume de coffre	345 dm ³	323 dm ³	323 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,06 x 1,77 x 1,44	4,05 x 1,80 x 1,44	4,05 x 1,80 x 1,44

LES NOTES DU	LABO	Peugeot 208	Renault Clio
Conduite (sur 40)	30	29	29
Vie à bord (sur 80)	50	53	53
Budget (sur 80)	46	51	51
Total	126/200	133/200	133/200

Le verdict

Victoire : Renault Clio

La Renault 5 est sans aucun doute la nouveauté qui aura fait le plus parler d'elle en 2024... Avec des ventes qui ont immédiatement décollé. Citadine électrique la plus vendue l'année dernière, l'E-208 se devait de réagir. Dont acte : les tarifs en entrée de gamme ont chuté de plus de 6000 € ! Les modèles suivants ont baissé d'environ 3000 € auxquels s'ajoutent des remises. On peut donc désormais s'offrir la version de 156 ch pour un tarif proche de celui de la R5 de 150 ch. De quoi refaire le match ? De fait, l'E-208 se rapproche de sa rivale côté autonomie et égale désormais ses performances. Suffisant pour déboulonner celle qui s'affiche comme la nouvelle référence de

la catégorie ? Pas tout à fait. Les atouts de la R5 ne se cantonnent pas à l'autonomie ou aux performances. Elle est aussi particulièrement confortable et plaisante à conduire. Son intérieur séduit tant par son équipement, plus riche que celui de la Peugeot, que par la qualité de son assemblage et de ses matériaux. Certes, ses places arrière sont exiguës, mais l'E-208 fait encore moins bien. Bref, au-delà de l'effet coup de cœur qu'elle a pu susciter, la R5 avance aussi de sérieux arguments. Qu'un coup de rabot sur les prix ne suffira pas à effacer côté Peugeot. L'E-208 a au moins le mérite de ne plus être totalement larguée, mais il lui faudra faire plus d'efforts au chapitre financier pour espérer rattraper son retard. **C. R. R.**

NOS MESURES	Peugeot E-208	Renault 5 E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	260 Nm	245 Nm
Batterie lithium-ion (capacité utile)	48 kWh	52 kWh
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 2000 à - 4000 €	0 g/km/- 2000 à - 4000 €
Accélération 1000 m D. A.	31s2	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	5s6
Autonomie moyenne	305 km	320 km
Route/Autoroute/Ville	330/245/335 km	350/250/355 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	34h	26h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	8h30 mn ⁽¹⁾	8h20/30 mn ⁽¹⁾
Poids	1524 kg	1460 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	61 m
Volume de coffre	310 dm ³	310 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43	3,93 x 1,81 x 1,50

LES NOTES DU	Peugeot E-208	Renault 5 E-Tech
Conduite (sur 40)	32	34
Vie à bord (sur 80)	58	61
Budget (sur 80)	45	52
Total	135/200	147/200

Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Renault 5 E-Tech

1. De 10 à 80 % de capacité à 100 kW maxi.

SUV citadins hybrides Le 2008 défie le Captur

HYBRIDE SIMPLE

Peugeot 2008

1.2 Hybrid Allure - 136 ch

32 700 € / 31 100 €*



F. GROUT

Depuis que le 2008 a reçu les services du bloc hybride de 136 ch, déployé un peu partout chez Stellantis, il peut lutter à armes égales contre le Captur hybride. Reste que les deux constructeurs ont eu une approche différente de l'électrification : petit moteur et petite batterie greffés sur l'ancien PureTech remanié, et ensemble hybride complet de l'autre. Les deux ont leurs mérites : le 2008 est plus performant que le Captur, parfois pénalisé par une boîte lente. Mais le Captur se rattrape côté conso, surtout en ville où il peut profiter de longues plages de roulage en électrique. Bref, difficile de les départager côté moteur. Mais ils sont bien différents ailleurs.

Le 2008 joue la carte du confort, avec un amortissement plus feutré et une meilleureinsonorisation. Le Captur, lui, est plus dynamique, plus plaisant à mener. A l'intérieur aussi, les deux s'opposent : le 2008 propose toujours une architecture singulière avec une ergonomie qui ne plaira pas à tous, mais une finition des plus sérieuses. Le Captur est plus classique, mais tout aussi bien réalisé. C'est bien les tarifs qui vont venir les départager : à finition équivalente, le Captur coûte 2000 €* de moins que son rival. Un fossé difficile à combler, d'autant que le 2008 est pingre côté options : il faut, par exemple, opter pour un pack à 800 € pour bénéficier du déverrouillage mains libres. **C. R. R.**

NOS MESURES	Peugeot 2008	Renault Captur
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S+ turbo	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch	2 moteurs électri. 49 + 24 ch
Cylindrée	1 199 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	230 Nm	250 Nm
CO ₂ /Malus	110 g/km/0 €	105 g/km/0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	31s1	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	7s4
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,1/6 l/100 km	5,7/6,2/4,6 l/100 km
Poids	1317 kg	1422 kg
Volume de coffre	421 dm ³	De 334 à 454 dm ³ ⁽¹⁾
Dim L x l x h, en m	4,30 x 1,77 x 1,53	4,24 x 1,80 x 1,58

LES NOTES DU	Peugeot 2008	Renault Captur
Conduite (sur 40)	30	28
Vie à bord (sur 80)	55	55
Budget (sur 80)	50	56
Total	135/200	139/200

Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Renault Captur

Compactes électriques L'E-308 défie la Megane E-Tech

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-308

Allure - 51 kWh - 156 ch
43 900 € / 33 400 €*

ÉLECTRIQUE

Renault Megane E-Tech

Autonomie Confort Evolution
60 kWh - 130 ch 38 000 € / 32 300 €*

N. SOLER

Affichée à des tarifs vertigineux à son lancement, l'E-308 a entre-temps remis les pieds sur terre : désormais gratifiée d'une remise de 17% (!), elle ne coûte ici que 1 100 € de plus que la Megane E-Tech, tout en offrant un équipement plus généreux (GPS, sièges AV et volant chauffants). Cela ne suffit cependant pas à faire basculer le match en sa faveur. En effet, si la Peugeot prend l'ascendant côté performances, elle demeure à la traîne pour le reste. Notamment en matière d'endurance, où elle rend la bagatelle de... 60 km à sa rivale (330 km contre 390) ! Sur autoroute, même constat : la Renault sera capable de parcourir 330 km avec une charge complète, contre seulement 280 km pour

la Lionne. Et si les deux rivales offrent un comportement routier plaisant, la Megane dispose de suspensions plus moelleuses, tandis que ses palettes au volant permettent de doser la récupération d'énergie plus efficacement que le seul mode B de l'E-308. Et si cette dernière se la joue BCBG avec sa planche de bord au dessin très travaillé, la Renault n'a pas du tout à rougir de sa présentation et prend l'ascendant en matière d'ergonomie générale (boutons physiques pour la clim', interfaces plus claires et réactives). Pour ne rien arranger, l'E-308 perd aussi de précieux points en matière d'habitabilité (les places arrière sont exiguës) et de volume de coffre. Elle s'incline donc dans un match sans appel.

V. D.

NOS MESURES	Peugeot E-308	Renault Megane E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	51 kWh	60 kWh
Couple maxi	270 Nm	250 Nm
CO₂/Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 2000 à - 4000 €	0 g/km/- 2000 à - 4000 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s1	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	7s3
Autonomie moyenne	330 km	390 km
Route/Autoroute/Ville	380/280/340 km	440/330/405 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	28h	30h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide ⁽¹⁾	8h/23 mn (100 kW maxi)	10h/34 mn (130 kW maxi)
Poids	1 693 kg	1 663 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	66 m
Volume de coffre	313 dm ³	407 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,37 x 1,86 x 1,45	4,20 x 1,77 x 1,51

LES NOTES DU	Peugeot E-308	Renault Megane E-Tech
Conduite (sur 40)	31	32
Vie à bord (sur 80)	43	56
Budget (sur 80)	52	56
Total	126/200	144/200

Le verdict

Auto Plus

Victoire : Renault Megane E-Tech

SUV compacts électriques L'E-3008 défie le Scenic E-Tech

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-3008

GT - 73 kWh - 210 ch
46 990 € / 39 800 €*

ÉLECTRIQUE

Renault Scenic E-Tech

Grande Auton. Techno Esprit Alpine - 87 kWh - 218 ch
48 990 € / 42 600 €*

F. GROUT

SUV compacts hybrides Le 3008 défie le Symbioz

HYBRIDE SIMPLE

Peugeot 3008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch
43 490 € / 39 800 €*



HYBRIDE SIMPLE

Renault Symbioz

1.6 E-Tech full hybrid Iconic - 145 ch
38 400 € / 36 500 €*



F. GROUT

A son lancement, le Peugeot 3008 osait des tarifs... audacieux. Sauf qu'entretemps, cette version hybride a vu débarquer un concurrent gênant: le Renault Symbioz, affiché à presque 6 000 € de moins! La firme au lion a donc ouvert le robinet des remises: bénéficiant désormais de 9% de réduction, le 3008 a réduit l'écart tarifaire de presque moitié. Voilà qui lui donne un peu d'air, car il n'est pas exempt de défauts. Il se targue certes d'un style et d'une présentation intérieure plus audacieux que ceux du Symbioz, mais ce dernier bénéficie d'interfaces plus intuitives (avec logiciel Google) et n'a pas à rougir de sa finition. Et malgré ses 13 cm de

plus en longueur, le Peugeot ne se montre guère plus habitable (sauf en largeur à l'arrière), le Renault comportant une banquette coulissante. Avec sa puissance électrique supérieure, celui-ci multiplie les phases de roulage silencieuses en ville et ailleurs, alors que le 3008 démarre son trois cylindres dès que l'on accélère un peu fort. Logiquement, le premier est plus sobre que le second, particulièrement en ville (1,7 l/100 km d'écart!). Et si le Peugeot obtient de meilleurs chronos, il ne se départit jamais d'une certaine indolence, tant côté mécanique que châssis. Un peu moins confortable et un peu plus bruyant à l'accélération, le Renault s'avère néanmoins plus plaisant au final, et remporte une courte victoire. **V. D.**

Les deux SUV compacts électriques français ne manquent pas d'allure, dehors comme dedans. Sur ce dernier point, l'E-3008 frappe un grand coup avec son cockpit futuriste (large dalle tactile, planche de bord ultra-design, éclairages d'ambiance travaillés...). Mais son ergonomie laisse à désirer. De son côté, le Scenic E-Tech en "jette" un peu moins, mais comporte des interfaces plus claires et une ergonomie générale plus satisfaisante. Son planificateur d'itinéraire est, en outre, mieux pensé. Le Renault offre également davantage d'espace aux places arrière, ainsi qu'un coffre légèrement plus grand. Plus étonnant: malgré sa batterie plus grosse (87 kWh utiles contre 73 kWh

pour l'E-3008), il pèse... 274 kg de moins! Résultat, non seulement le Scenic E-Tech affiche de meilleures performances, mais il revendique également une autonomie supérieure: 450 km en moyenne contre 400 km pour le Peugeot. Ce dernier décroît en outre par son comportement routier pataud et sa direction dépourvue de feeling, guère dignes de la marque. Sans être une GTI, le Renault fait preuve d'un plus grand dynamisme, sans pour autant rognier sur le confort de roulement. Le Scenic réclame certes un supplément de 2 800 €, ce qui n'a rien de négligeable. En contrepartie, il comporte davantage d'équipements (pompe à chaleur et sièges AV chauffants de série) et est globalement mieux réussi. **V. D.**

NOS MESURES	Peugeot 3008	Renault Symbioz
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique de 28 ch	Moteurs électr. 49 + 24 ch
Cylindrée	1 199 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	230 Nm	250 Nm
CO₂/Malus	124 g/km/+ 190 €	106 g/km/0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	32s1	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	7s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,2/6,8 l/100 km	6/6,5/5,1 l/100 km
Poids	1 663 kg	1 473 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	65 m
Volume de coffre	520 dm ³	De 480 à 610 dm ³ ⁽²⁾
Dim L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 165	4,42 x 1,80 x 1,58

LES NOTES DU	Peugeot 3008	Renault Symbioz
Conduite (sur 40)	28	29
Vie à bord (sur 80)	59	51
Budget (sur 80)	53	62
Total	140/200	142/200

Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Renault Symbioz

NOS MESURES	Peugeot E-3008	Renault Scenic E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	73 kWh	87 kWh
Couple maxi	345 Nm	300 Nm
CO₂/Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 2000 à - 4000 €	0 g/km/- 2000 à - 4000 €
Accélération 1000 m D. A.	30s9	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	4s8
Autonomie moyenne	400 km	450 km
Route/Autoroute/Ville	460/330/420 km	500/370/480 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	50 h	46 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide ⁽¹⁾	11h30/30 mn (160 kW maxi)	9h/37 mn (150 kW maxi)
Poids	2 192 kg	1 918 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	67 m
Volume de coffre	520 dm ³	535 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 165	4,47 x 1,87 x 1,57

LES NOTES DU	Peugeot E-3008	Renault Scenic E-Tech
Conduite (sur 40)	28	31
Vie à bord (sur 80)	54	61
Budget (sur 80)	52	52
Total	134/200	144/200

Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Renault Scenic E-Tech

1. De 20 à 80 % de capacité. 2. Banquette reculée/avancée.

SUV coupés Le 408 défie l'Arkana

HYBRIDE SIMPLE

Peugeot 408

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

41 300 € / 38 270 €*

HYBRIDE SIMPLE

Renault Arkana

1.6 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 145 ch

38 700 € / 34 100 €*



N. SOLER

Acôté de la version hybride rechargeable (225 ch) et celle 100% électrique (210 ch), le Peugeot 408 existe aussi, depuis l'été dernier, avec un moteur hybride simple. Celui-ci reprend la base du 1.2 PureTech (doté désormais d'une chaîne de distribution à la place de la courroie tant décriée) auquel s'ajoute un petit bloc électrique de 28 ch à l'intérieur de la boîte de vitesses e-DCS6. Avec 136 ch au total, cette motorisation concurrence le 1.6 E-Tech full hybrid de 145 ch du Renault Arkana. Ce dernier, avec une électrification plus puissante, permet de rouler plus vite et plus longtemps sans l'usage du moteur thermique. Un avantage pour les économies de carburant en ville, où

l'Arkana boit 0,4 l/100 km de moins que le 408. En revanche, sur route et autoroute, le Peugeot fait un peu mieux. Celui-ci se démarque surtout par ses performances bien meilleures (malgré un poids supérieur). Par ailleurs, le 1.2 couplé à la boîte e-DCS6, moins bruyant à l'accélération, offre un meilleur agrément. Supérieur en matière d'agilité, le 408 l'emporte aussi en confort grâce à un amortissement plus prévenant. A l'arrière, les passagers disposent de plus d'espace aux jambes. Et côté qualité de construction, le Peugeot se révèle aussi plus convaincant. L'Arkana, qui bénéficie d'une meilleure ergonomie et d'écrans plus lisibles, ne parvient pas à repasser devant, malgré un tarif nettement en sa faveur. **C. T.**

NOS MESURES	Peugeot 408	Renault Arkana
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électr. 28 ch	2 mot. électr. 49 + 24 ch
Cylindrée	1 198 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	230 Nm	250 Nm
CO₂/Malus	114 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Boîte	Auto., 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s3	33s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	7s8
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,3/6,4 l/100 km	6,4/6,5/6 l/100 km
Poids	1 505 kg	1 476 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	69 m
Volume de coffre	492 dm ³	484 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,69 x 1,85 x 1,48	4,57 x 1,82 x 1,58

LES NOTES DU	Peugeot 408	Renault Arkana
Conduite (sur 40)	30	26
Vie à bord (sur 80)	55	50
Budget (sur 80)	53	58
Total	138/200	134/200

Le verdict



Victoire : Peugeot 408

SUV familiaux Le 5008 défie l'Espace

HYBRIDE SIMPLE

Peugeot 5008

Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

45 490 € / 43 000 €*

HYBRIDE SIMPLE

Renault Espace

E-Tech full hybrid Iconic - 200 ch

50 800 € / 46 700 €*



N. SOLER

Les familiales chics La 508 défie le Rafale

HYBRIDE RECHARGEABLE

Peugeot 508

1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 Allure - 225 ch

52 100 € / 48 500 €*



HYBRIDE RECHARGEABLE

Renault Rafale

1.2 E-Tech 4x4 Esprit Alpine - 300 ch

54 500 € / 53 100 €*



Y. LEFFEBVRE

La 508 est aujourd'hui un peu isolée. C'est en effet la seule berline familiale française, puisque le haut de gamme Renault est désormais assuré par le Rafale, plutôt typé SUV coupé. Ce dernier reçoit depuis peu une motorisation hybride rechargeable de 300 ch qui, grâce à ses deux moteurs, comporte quatre roues motrices. Un atout dont dispose aussi la 508 dans sa version PSE (360 ch), hélas bien trop chère (70 300 €!). Fort heureusement, même avec "seulement" 225 ch, la 508 distille toujours autant de plaisir. Précise, agile, très bien équilibrée et parfaitement amortie, la Peugeot donne le sourire tout en assurant un excellent confort à ses passagers. Et côté performances, elle s'accroche. Il faut

dire que son rival est bien plus lourd (+ 216 kg). Malgré cela, le Rafale fait preuve d'une agilité tout aussi remarquable, il tire ici profit de ses quatre roues directrices. Un véritable atout dans les enchaînements de virages ou en ville (rayon de braquage réduit). Doté d'une plus grosse batterie de 22 kWh (9,6 kWh pour la 508), le Renault se distingue également par son autonomie en 100% électrique (84 km en ville). Le double de la Peugeot ! Et une fois la batterie vide, le Rafale ne se montre pas plus gourmand (7,4 l/100 km). Enfin, il propose un habitacle bien plus spacieux et pratique. Alors oui, au final, l'addition est salée, mais la dotation et les prestations globales du Rafale le justifient.

D. B.

Espace et 5008 luttent désormais à armes égales : tous deux sont devenus des SUV familiaux, disponibles en version sept places. Tous deux sont aussi dérivés de SUV compacts : les 3008 et Austral. Logique, donc, que ces versions allongées conservent les qualités et les défauts de leurs "petits frères". Le 5008 est confortable, ultra-moderne à l'intérieur, mais ses interfaces numériques ne sont pas toujours au point et il n'est pas très enthousiasmant à conduire. L'Espace bénéficie, lui, d'écrans de pointe, d'une finition sérieuse et d'un châssis rigoureux, mais son intérieur n'a pas le panache du 5008. Son moteur de 200 ch est parfois pénalisé par la lenteur de sa boîte auto., cependant, il est

plus sobre et souvent en 100% électrique (en ville). Le tout est pour l'instant à l'avantage du Renault. L'essentiel pour ces deux SUV, qui ont la prétention de remplacer les monospaces dans la vie des familles nombreuses, se joue à l'arrière. Si l'Espace présente une habitabilité très appréciable au second rang, l'accès au troisième rang est difficile et les places sont exiguës, alors que le coffre se réduit à sa plus simple expression lorsqu'elles sont en place. Ce n'est pas le cas du 5008, dont les sept vraies places sont aussi utilisables par des adultes et faciles d'accès. De quoi renverser le score. D'autant que l'Espace, certes beaucoup plus puissant sur le papier, est aussi bien plus cher sans offrir une grande plus-value côté équipements.

C. R. R.

NOS MESURES

	Peugeot 508	Renault Rafale
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 110 ch	2 moteurs électr., 68 + 136 ch
Cylindrée	1 598 cm ³	1 199 cm ³
Couple maxi thermique (électrique)	360 Nm	205 Nm (205 + 50 Nm)
CO ₂ /Malus	33 g/km/0 €	15 g/km/+ 1 350 € ⁽¹⁾
Boîte	Auto., 8 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	28s2	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	3s6
Consommation moyenne	7,6 l/100 km	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,2/7,4/8,1 l/100 km	6,7/7,9/7,6 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	39 km	79 km
Poids	1 774 kg	1 990 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	64 m
Volume de coffre	488 dm ³	535 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,75 x 1,86 x 1,41	4,71 x 1,87 x 1,62

LES NOTES DU

	Peugeot 508	Renault Rafale
Conduite (sur 40)	30	28
Vie à bord (sur 80)	48	60
Budget (sur 80)	49	55
Total	127/200	143/200

Le verdict



Victoire : Renault Rafale

1. Malus au poids.

NOS MESURES

	Peugeot 5008	Renault Espace
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch	2 moteurs électr., 68 + 34 ch
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³
Couple maxi thermique (électrique)	230 Nm	230 Nm (205 + 200 Nm)
CO ₂ /Malus	130 g/km/+ 410 € ⁽¹⁾	106 g/km/0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	32s8	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	5s
Consommation moyenne	6,6 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km	6,1/6,5/6 l/100 km
Poids	1 750 kg	1 765 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	67 m
Volume de coffre	685/330 dm ³ ⁽²⁾	480/170 dm ³ ⁽²⁾
Dim L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69	4,73 x 1,85 x 1,65

LES NOTES DU

	Peugeot 5008	Renault Espace
Conduite (sur 40)	26	30
Vie à bord (sur 80)	59	50
Budget (sur 80)	60	60
Total	145/200	140/200

Le verdict



Victoire : Peugeot 5008



Par Clément Raoul-Réa

HYBRIDE ESSENCE

Citroën C3 Aircross

Hybride é-DCS6 Max - 136 ch

27 900 € / 28 000 €*



PREMIER ESSAI DU NOUVEAU C3 AIRCROSS

Reculer pour mieux avancer ?

Le nouveau Citroën C3 Aircross change radicalement : il grandit beaucoup et, surtout, baisse en gamme, stratégiquement. A la clé, des tarifs bien plus agressifs. Un pas en arrière pour deux en avant ?

Jusqu'à présent, le C3 Aircross se positionnait en alternative à son cousin, le Peugeot 2008, stratégie qui n'a pas vraiment payé au cours de sa carrière. Citroën a donc décidé de radicalement changer son fusil d'épaule pour cette nouvelle génération. Le SUV a beaucoup grandi, au point de se positionner à mi-chemin entre les SUV citadins (ancien

Citroën C3 Aircross, Peugeot 2008, Renault Captur) et les compacts (Citroën C5 Aircross, Peugeot 3008, Renault Austral). Mais le plus intéressant est sans doute le fait que cette crise de croissance s'est accompagnée d'une sérieuse baisse des prix. Disponible à moins de 20 000 €, et jusqu'à 27 900 € pour notre version haut de gamme du jour, le C3 Aircross se place pile en

face d'une sacrée star : le Dacia Duster. Sur le papier, le Citroën a de quoi inquiéter le roumain, et par la même occasion le récent MG ZS, autre sérieux rival parmi les SUV abordables. Reste à savoir si les coups de rabot nécessaires pour faire baisser la facture ne sont pas allés trop loin.

Confort en famille

Image de marque oblige, le C3 Aircross se devait d'être avant tout confortable. Bonne nouvelle : il l'est. Les sièges à mousse spécifique sont particulièrement accueillants, alors que les amortisseurs à butées hydrauliques chers à Citroën absorbent sans efforts les petits ralentisseurs et les imperfections de la route. La direction, légère, facilite la vie, et le moteur (ici l'ensemble hybride de 136 ch) est bien isolé. Dommage, en revanche, que des bruits d'air soient un peu trop persistants sur autoroute. Bien évidemment, tout est une affaire de compromis, surtout

lorsqu'il s'agit aussi de tasser les prix. Conséquence de ce niveau de confort : le C3 Aircross n'est pas particulièrement plaisant à conduire. Sa direction est un peu floue, et il s'écrase sur ses appuis en virage. Rien de dramatique, car il reste sécurisant. Mais les amateurs de conduite devront passer leur chemin. Bon point néanmoins pour l'hybride de 136 ch, que l'on connaît déjà au sein du groupe Stellantis. Hormis quelques grondements caractéristiques du trois cylindres, l'ensemble est plutôt discret, doux, et a du répondant. Côté conso, nos premiers relevés font état d'environ 6,5 l/100 km en moyenne. Des chiffres corrects vu le gabarit de ce SUV, mais qui restent à confirmer.

La vraie bonne surprise du jour est à découvrir aux places arrière. Grâce aux dimensions en hausse (+ 23 cm par rapport à la génération précédente), l'espace disponible est très géné-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas encore de remise négociable sur le C3 Aircross, déjà très concurrentiel. Il écope par ailleurs de 100 € de malus.

L'entretien : préconisé tous les ans ou tous les 25 000 km.

L'équipement : si l'essentiel est là, on peut pester contre quelques omissions, rares en 2025, pas de possibilité de clé mains libres, pas de lève-vitre à impulsion à la montée, caméra de recul rudimentaire... Et ce, malgré la finition Max, haut de gamme, de notre modèle d'essai.



Souplement amorti, le C3 Aircross priviliege le confort. Au détriment de la précision, certes, mais les imperfections de la route sont bien absorbées.



En version 5 places, l'espace disponible à l'arrière est étonnant, d'autant qu'il est facile de glisser les pieds sous les sièges avant. En prime, la banquette est accueillante.



Doté d'une ouverture bien carrée et d'un double fond profond, ce coffre est pratique. Le seuil est un peu haut.



On peut obtenir un plancher plat en rabattant le deuxième rang. Bon point pour charger de grands objets.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Frein de parking électrique • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance de l'attention • Surveillance des angles morts.

Agrement: • Aide au stationnement AV/AR et latéral + caméra de recul • Chargeur par induction • Clim' auto. • Compteurs numériques • Ecran central 10,25"/26 cm avec GPS et Mirror Screen • Rails de toit • Rétroviseurs électriques • Vitres AR surteintées.

En option Agrément: • Peinture métallisée bicolore (600 €).

Et la version 7 places ?



PHOTOS: F. GROUT

L'option 7 places est facturée 850 €. En plus de l'installation d'un troisième rang, le second rang est avancé de 6,5 cm pour dégager de l'espace à l'arrière... Mais ces places, exiguës, sont à réserver à des enfants et sur des trajets courts. Le coffre est alors réduit à sa plus simple expression.

reux. Et les larges caves à pieds permettent de presque tendre les jambes, y compris pour des adultes de plus de 1,80 m. Ajoutez à cela une banquette moel-

leuse, et le compte y est. Sauf pour un éventuel cinquième passager, la place centrale étant gênée par un tunnel de servitude et une largeur aux coudes alors

tout juste correcte. Regrettions aussi quelques lacunes d'équipement: pas d'ouverture ni de démarrage mains libres, caméra de recul très basique... Un Duster

fait mieux sur ces points. Mais le Dacia n'est pas aussi confortable ni logeable... Le match s'annonce serré ! A suivre.

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	192 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s8
Consommation cycle mixte	5,3 l/100 km
Poids	1389 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S + électr.
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km/+ 100 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	215/60 R17
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,85 x 1,63
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Autonomie	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

Le Citroën C3 Aircross Hybride ë-DCS6 Max (28 000 €*, 136 ch) est évalué dans la catégorie des grands SUV citadins hybrides d'environ 150 ch, qui comprend notamment: **Dacia Duster Hybrid Extreme+** (28 900 €*, 140 ch), **Hyundai Kona Hybride Intuitive** (33 000 €*, 129 ch), **Kia Niro 1.6 GDi Hybride Motion** (32 000 €*, 129 ch), **MG ZS Hybrid+ Comfort** (25 000 €*, 197 ch), **Renault Symbioz E-Tech full hybrid Techno** (35 000 €*, 145 ch), etc.

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrement/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Consommation

Prix



POSTE DE CONDUITE



même si le maintien latéral laisse à désirer. Enfin, le bloc compteurs numérique, incrusté à la base du pare-brise, est clair et lisible, quelle que soit la position de conduite.

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

AIDES À LA CONDUITE



en option, l'absence de régulateur adaptatif, même si l'on pardonne plus facilement celle de la conduite semi-autonome à ce niveau de gamme. Notez aussi que la caméra de recul est rudimentaire : pas de lignes de guidage dynamiques ni de grand-angle. Bonne nouvelle en revanche : les "bips" sont faciles à désactiver.

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

ÉCRAN TACTILE



L'écran central de 10,25"/26 cm est assez classique. Il est facile à prendre en main, et pour cause : il ne rassemble pas beaucoup de fonctions. Les commandes de clim' sont déportées, mais pas celles de la radio.

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

BIEN VU

Deux boutons physiques à gauche du volant permettent de désactiver facilement les alertes de survitesse et l'AFIL.

RATÉ

Pas d'entrée ou de démarrage mains libres à bord du C3 Aircross, y compris en haut de gamme ou en option.

**FINITION**

Pas de miracle: les matériaux sont corrects, sans plus. On apprécie les surfaces couvertes de tissu, bien réalisées. Mais le haut des portes et la majorité du tableau de bord sont réalisés en plastique dur et brillant. Enfin, l'ajustement autour de la boîte à gants n'est pas excellent.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Les commandes déportées, avec de vrais boutons, sont appréciables, et faciles à ajuster. Pas de réglage bizona de la clim', en revanche.

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

SYSTÈME AUDIO

L'ensemble est riche en basses et reste clair. Une bonne surprise dans une auto de ce niveau de gamme. Les commandes sont sur l'écran.

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

RANGEMENTS

Si la place peut manquer un peu dans la console centrale, la très grande boîte à gants et les bons bacs de portes compensent. Le tableau de bord "à étages" permet d'y déposer des objets... Mais ceux-ci ne tiendront pas en virage.

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

Le verdict *Auto Plus***Intéressant**

La descente en gamme du nouveau C3 Aircross se fait au prix d'une finition terne et d'équipements manquants. Mais l'essentiel est là: habitabilité très généreuse, confort élevé et, surtout, tarifs très compétitifs.

LES PLUS

Tarif bien placé
Confort élevé
Très logeable à l'arrière

LES MOINS

Finition tout juste correcte
Equipement parfois chiche
Châssis peu dynamique



Par David Bouillaux

HYBRIDE ESSENCE

Lancia Ypsilon Ibrida

1.2 Hybrid LX - 100 ch

27500 € / 27500 €*



LANCIA YPSILON : UNE NOUVELLE RIVALE POUR LA MINI COOPER C

Face à Mini, le retour gagnant de

Avec la nouvelle Ypsilon, la marque italienne revient sur le devant de la scène. Mais cette citadine, qui n'est autre que la cousine de la Peugeot 208, a-t-elle suffisamment d'atouts pour espérer détrôner la récente Mini Cooper sur son terrain de prédilection ?

Pour relancer Lancia hors d'Italie, le groupe Stellantis commence par le segment des citadines premium, en renouvelant l'Ypsilon. Pour cela, le géant est allé piocher dans sa banque d'organes, à savoir la même base technique que les Peugeot 208 et Opel Corsa. Objectif : réduire au maximum les coûts de production. Seuls quelques réglages différents des suspensions et des

trains roulants (voies élargies) distinguent la plate-forme de la petite Lancia. Côté style, en revanche, la franco-italienne se démarque nettement de ses cousines par sa forte personnalité. C'est notamment le cas à l'arrière, avec deux gros feux ronds dénommés "Stratos", en hommage à la célèbre sportive éponyme des années 1970. Ainsi caractérisée, la nouvelle Ypsilon cible une clientèle susceptible

de s'intéresser aussi à une Mini Cooper cinq portes, fraîchement renouvelée elle aussi (été 2024). Dans la continuité de sa devancière, celle-ci cultive toujours un style chic et inimitable fait de lignes rondouillardes, mais un peu plus épurées que celles de la précédente génération.

Des intérieurs contrastés

Contrairement à sa carrosserie, l'habitacle de l'Ypsilon se révèle plutôt classique... Et en y regardant de plus près, on peut déplorer un certain manque de raffinement, avec la présence de nombreux matériaux peu valorisants au niveau des contre-portes et de la planche de bord. On se console avec la bonne

position de conduite, des rangements astucieux (voir détails) et une ergonomie générale un peu mieux pensée que chez sa rivale. Contrairement à la Mini, où le très original écran rond de 24 cm de diamètre regroupe l'essentiel des commandes, la planche de bord de l'Ypsilon bénéficie davantage de boutons physiques. La plupart des fonctions du quotidien, comme tout ce qui concerne la clim', se règlent donc plus facilement. Cependant, les diverses manipulations nécessaires pour activer ou désactiver certaines alertes imposent de quitter la route des yeux, quand la Mini propose un raccourci à l'écran. D'autre part, l'interface et les graphismes de



ESSENCE

Mini Cooper C

1.5 Essential 5 p. - 156 ch
29050 € / 28500 €*

PHOTOS: A. SAUNIER

Lancia ?

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: pas de remise, mais pas de malus non plus pour l'Ypsilon, dont le tarif est fixé à 27 500 €* en version LX. Faute de système micro-hybride, la Mini hérite d'un petit malus de 650 € qu'une remise de 4 % fait plus que compenser. Son prix: 28 500 €*.

L'entretien: il est préconisé tous les deux ans ou tous les 25 000 km pour la Lancia et 30 000 km pour la Mini.

L'équipement: avec un tarif plus abordable et davantage d'équipements (accès mains libres, caméra de recul...), la Lancia offre un meilleur rapport prix/dotation que sa rivale.



En plus d'être agréable à mener, la Lancia hérite de suspensions plus moelleuses que sa concurrente. Son moteur micro-hybride se révèle par ailleurs très sobre.

l'instrumentation numérique et de l'écran central (26 cm de diagonale chacun) font moins modernes que le système multimédia personnalisable de la Mini. On note aussi un manque de réactivité du GPS. Bref, la



Avec son moteur puissant et sa meilleure agilité, la Mini joue davantage sur le registre du "coup de cœur" au volant, quitte à sacrifier le confort de suspensions...

Lancia doit encore parfaire certains petits détails sur ce plan. Quoi qu'il en soit, elle domine en matière d'aspects pratiques avec des places arrière plus accessibles (mais pas vraiment plus vastes!), une banquette

2/3-1/3 (50/50 pour la germano-britannique) et un grand coffre (345 dm³ contre 270 dm³ pour celui de la Mini Cooper), autant d'arguments qui lui donnent l'avantage pour voyager à plusieurs ou faire ses courses. >>>



Lancia Ypsilon

On est bien installé au volant de la Lancia et sa planche de bord comme sa sellerie en velours ont du style. Dommage, on recense trop de plastiques bas de gamme. On note quelques originalités comme la petite tablette au centre et le système virtuel "Sala⁽¹⁾ Hub", matérialisé par une enceinte située entre les deux écrans digitaux. Cet assistant vocal permet d'adapter l'ambiance intérieure. Plutôt pratique car les menus et sous-menus prêtent parfois à confusion.

1. Pour "Sound Air Light Augmentation", système qui centralise les fonctions audio, de clim' et d'éclairage pour adapter l'environnement intérieur en appuyant simplement sur un bouton.



Mini Cooper C

L'amortissement ferme, l'assise basse et le volant à jante épaisse annoncent la couleur: la Mini donne la priorité aux sensations de conduite. Si les habillages en tissu valorisent l'habitacle, la planche de bord ultra-dépouillée surprend. Toutes les infos sont désormais délivrées par l'écran tactile rond, au centre. Hélas, la finition Essential ne comporte pas l'affichage tête haute, qui permet au conducteur de voir les informations essentielles sans quitter la route des yeux.

»» En attendant l'arrivée de futures motorisations thermiques, l'Ypsilon est lancée avec le modeste trois cylindres hybride 48 V de 100 ch déjà connu chez ses cousines. Un peu léger pour faire face au trois cylindres essence d'entrée de gamme de la Mini, qui revendique, lui, 156 ch ! Même si 100 ch suffisent dans l'absolu pour rendre une citadine polyvalente, la Lancia ne peut

rivaliser avec les accélérations et les relances de la Mini. D'après nos mesures, elle concède ainsi 3 s sur le 80 à 120 km/h ! Plus performante, la mécanique de la Mini fait aussi preuve d'une appréciable fluidité en ville comme sur les grands axes. En circulation urbaine, la boîte automatique électrifiée de la Lancia a tendance à générer quelques à-coups parfois désagréables.

Prime à la sobriété

Cela dit, le moteur électrique de 28 ch épaulé le trois cylindres à l'accélération, et peut même fonctionner seul à très basse vitesse, aidant ainsi l'italienne à modérer son appétit, mesuré par nos soins à 5,8 l/100 km en moyenne. Soit 1,3 l/100 km de moins que la Mini, dépourvue de toute aide électrique. L'écart se creuse même à 2,1 l/100 km

en ville, où la Lancia profite aussi de son rayon de braquage plus court (10,8 m contre 11,4 m pour la Mini). Mais le confort des suspensions n'est pas la priorité de ces deux petites citadines chics. Cela dit, la palme de la fermeté revient à la Mini avec, en outre, des trépidations plus fréquentes. Un positionnement cohérent avec la direction très précise et le



1. L'espace est limité, mais on se sent moins engoncé que dans la Mini, et l'assise est assez confortable sur longs trajets. **2.** Le coffre est facile à charger et plutôt volumineux. **3.** Contrairement à la Mini, la Lancia dispose de palettes au volant. Pratique pour actionner le frein moteur.



1. Tout comme dans la Lancia, l'espace à l'arrière est compté. Par ailleurs, il faut se contorsionner pour s'installer à bord. **2.** Le coffre est mini, mais le plancher modulable s'avère pratique. **3.** Les nombreux sous-menus du très original écran tactile circulaire réclament un petit temps d'adaptation.

châssis très agile, au profit des sensations de conduite. Plaisir garanti sur les petites routes sinuées! Moins radicale et globalement plus polyvalente au quotidien, la Lancia s'en tire mieux malgré ses moindres performances. Et en offrant un rapport prix/équipement plus intéressant, elle confirme son avantage lorsqu'on aborde la partie budgétaire. Facturée

27 500 €*, soit 1 000 € de moins que la Mini Cooper Essential, l'Ypsilon LX propose en plus un accès mains libres, un régulateur de vitesse adaptatif et un chargeur pour smartphone sans fil. Pour en bénéficier avec la Mini, il faut opter pour le niveau d'équipement supérieur, donnant lui-même accès à d'onoréux packs d'options, les tarifs s'envolant alors à plus de 31 000 €... ■



NOS MESURES

	Lancia Ypsilon	Mini Cooper C
Vitesse maxi	172 km/h	215 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	33s3	29s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s1	5s4
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,4/6,2/5,9 l/100 km	6,7/6,7/8 l/100 km
Poids	1239 kg	1365 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	69 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Lancia Ypsilon	Mini Cooper C
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch	Non
Cylindrée	1199 cm ³	1499 cm ³
Puissance fiscale	5 CV	7 CV
Puissance maxi	100 ch à 5 500 tr/mn	156 ch à 4 900 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	103 g/km/0 €	136g/km/+ 650 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 6 vitesses	Auto., 7 vitesses
Pneus	205/45 R17	195/55 R16
Réservoir	44 litres	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,76 x 1,44	4,04 x 1,75 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6, 7 pour la Mini) • Freinage d'urgence auto. • Isofix (2, 3 pour la Mini) • Lecture des panneaux • Phares auto. • Régulateur de vitesse • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. (bizone pour la Mini) • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Jantes alu 17" (16" pour la Mini) • Rétros électriques • Volant multifonction, etc.

EN OPTION	Lancia Ypsilon	Mini Cooper C
Accès/démarrage mains libres	Série/Série	Indisponible/ Série
Chargeur sans fil pour smartphone	Série	1 100 € ⁽¹⁾
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Indisponible
Sièges avant chauffants	950 € ⁽¹⁾	1 100 € ⁽¹⁾

1. Inclus dans un pack.

LES NOTES DU	Lancia Ypsilon	Mini Cooper C
Comportement routier	16	17
Equipements de sécurité	13	12
Agrément/performances	13	17
Confort/insonorisation	15	14
Equipements de confort/garantie	18	15
Habitabilité/coffre	9	6
Aspects pratiques	13	10
Présentation/finition	14	16
Consommation	15	11
Prix	11	9

1^{re} 137/200

2^e 127/200

Le verdict



Victoire : Lancia Ypsilon

Lookée et habilement modernisée, la Mini se montre plus agile et plus performante que la Lancia. L'italienne dispose toutefois d'un moteur déjà suffisant et bien plus sobre. Et au-delà de son style original, elle n'oublie pas d'être rationnelle : places arrière plus accessibles, grand coffre, compromis prix/dotation plus attractif... Sa victoire est nette.

Une auto testée au quotidien

Par Charles Thouluc

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

CETTE SEMAINE

Le MG ZS Hybrid+

Entièrement repensé, le ZS s'améliore à tous les niveaux avec cette deuxième génération. Sa longueur atteint 4,43 m, le situant désormais à mi-chemin entre un SUV citadin (Peugeot 2008, Renault Captur...) et un compact (Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Volkswagen Tiguan...). L'habitacle, lui aussi revu de fond en comble, gagne en qualité. Matériaux cossus et ajustements soignés font plus sérieux. Désormais, le nouveau ZS ne propose qu'un seul moteur, une mécanique hybride de 197 ch (puissance maximale combinée). La dotation, elle, s'enrichit de nombreux équipements. La version de base,

Standard, facturée 22990 €, est déjà bien dotée (GPS, caméra de recul, surveillance des angles morts et même conduite semi-autonome) et assortie, comme toute la gamme MG, d'une garantie de 7 ans ou 150000 km. L'intermédiaire (Comfort) revient à 2000 € de plus (avec feux de route intelligents, essuie-glaces auto., écran tactile, clé mains libres, jantes 17"...). A 26990 €, le haut de gamme Luxury y ajoute des jantes de 18", une sellerie en similicuir, des sièges avant chauffants (à réglage électrique côté conducteur), ainsi qu'une caméra à 360°. C'est cette version que nous avons testée durant plusieurs jours. ■



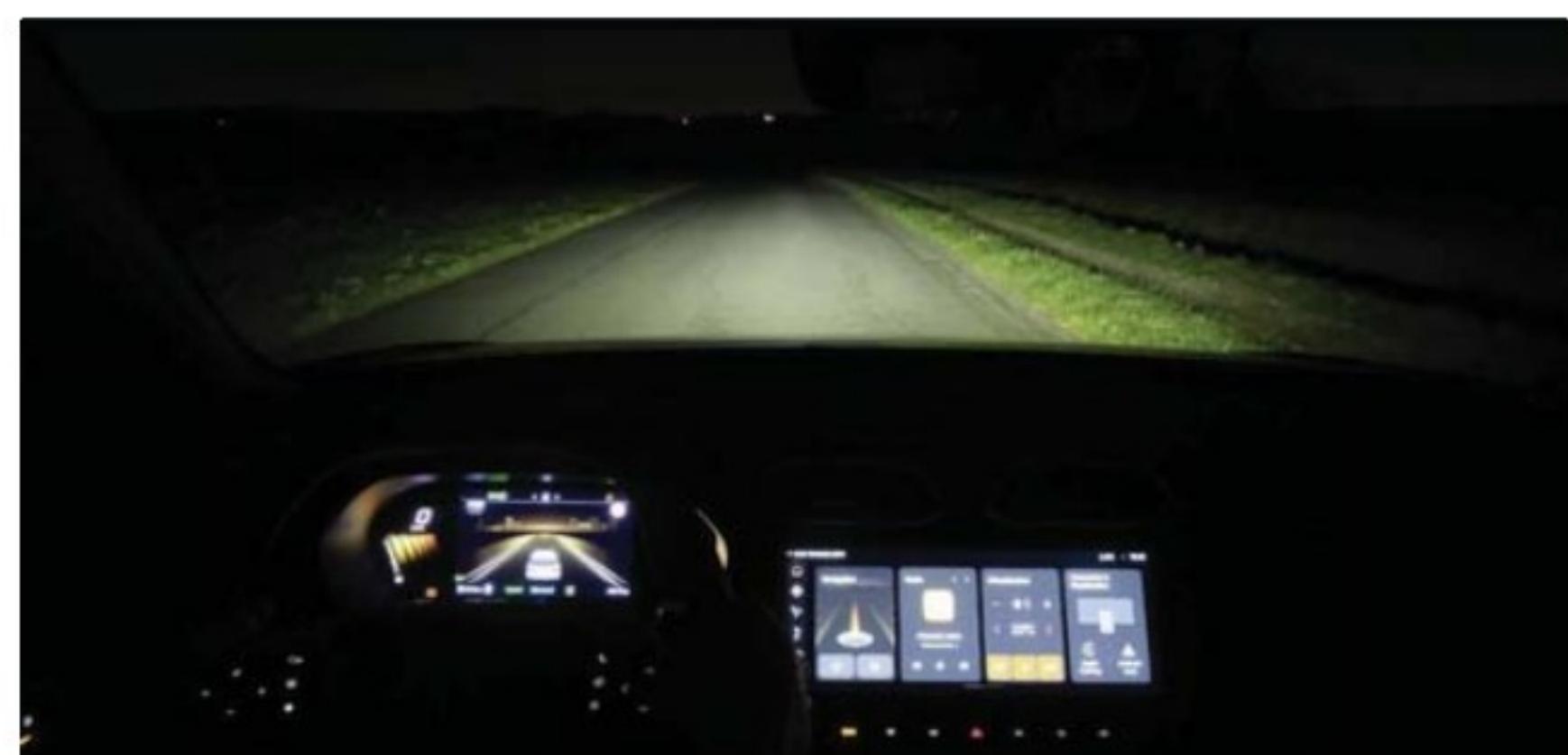
Chargez le coffre avec précaution

Avec 432 dm³, le coffre affiche un volume correct, comparable à celui du Peugeot 2008 (421 dm³). Et il est facile d'accès : grand hayon, seuil pas trop haut... Mais les objets lourds et longs sont difficiles à charger à cause du plancher amovible fragile et du dossier passager non rabattable.



La nuit, l'éclairage puissant se gère seul

Les phares à leds (avec gestion codes/phares automatique) fournissent un éclairage clair et homogène sur une longue portée. En revanche, nous avons été gênés par l'ergonomie des commandes et la luminosité trop forte des écrans, même réglée au plus bas.



Efficace et sobre sur route secondaire

Sur les départementales, le ZS s'est montré frugal (moins de 6 l/100 km) et bien suspendu. Le ressenti de la route au volant est bon, tout comme la rigueur du comportement en virage. On a aussi apprécié le freinage efficace – du moins sur sol sec, car sous la pluie, les pneus de marque Giti nous ont déçus par leur manque de grip au freinage et à l'accélération.

Facile et peu gourmand en ville

Doux et tonique, le moteur hybride fonctionne souvent en mode électrique "EV", contribuant à ce que l'appétit en carburant ne s'envole pas (env. 6 l/100 km). De plus, les grandes surfaces vitrées facilitent les manœuvres en offrant une bonne visibilité. Et malgré ses 4,43 m de long (19 cm de plus que le Renault Captur), le ZS reste maniable.



A l'arrière, on voyage à l'aise

Tous nos passagers successifs ont relevé l'habitabilité généreuse aux places arrière, digne de la catégorie supérieure. Le ZS sait recevoir, et sa sellerie en simili cuir présente bien. Certes, avec une mousse plus souple, elle gagnerait en confort. Bon point: le grand espace sous les sièges permet d'y glisser les pieds et ainsi d'étendre un peu les jambes.



Un bouchon ? Le ZS se fait discret.

Dans les embouteillages, le ZS se fait oublier. La transmission douce ne génère aucun à-coup à faible allure. Et avec 136 ch, le bloc électrique seul suffit à faire de petits sauts de puce, en silence. Seules les aides à la conduite manquent parfois de discernement. Elles agissent sans grande discrétion et pas uniquement dans les bouchons, d'ailleurs.



PHOTOS: N. SOLER

Un coût d'entretien peu attractif

Avec 160 revendeurs, le réseau MG assure désormais un bon maillage territorial. Côté révisions, pas de cadeau: la première (vidange, filtre et divers contrôles), après un an ou 24 000 km, coûte 350 €⁽¹⁾. La suivante, incluant plus d'opérations, réclame 600 €⁽¹⁾! Des tarifs élevés pour la catégorie.

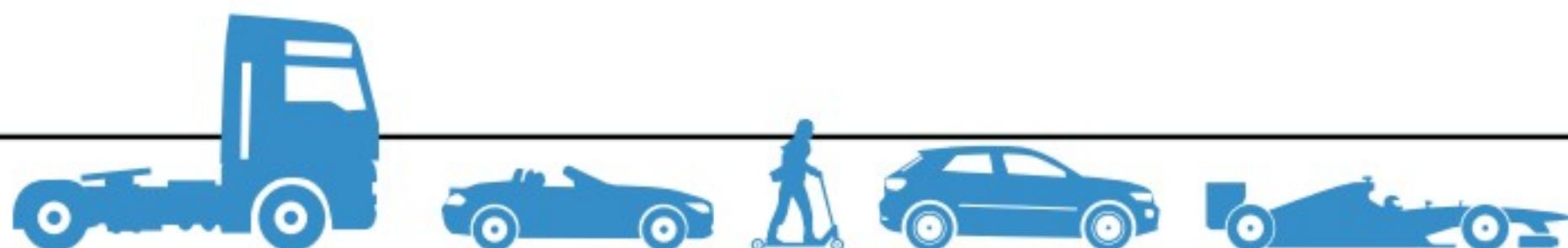
1. Prix moyen, susceptible de variations selon la situation géographique des concessions.

Notre verdict Eclectique et hyper compétitif

Facile à conduire, économique en carburant et accueillant, le ZS nous a séduits lors de ce long essai. Son puissant moteur hybride permet d'envisager tous types de parcours, même s'il perd de sa superbe à vive allure sur autoroute et ne paraît pas déployer la totalité de ses 197 ch. De plus, l'ergonomie et le système d'infodivertissement sont perfectibles. Mais à ce prix (à partir de 22 990 €), on lui pardonne!

Conduite sur autoroute le pied léger

L'autoroute ne constitue pas le terrain de prédilection d'une mécanique hybride. Pourtant, celle du ZS s'y révèle peu bruyante et suffisamment performante (même si elle ne délivre pas toujours sa pleine puissance). Un gros bémol toutefois: la boîte à trois rapports, lente, engendre des à-coups lors des relances ou dans les montées.



Subaru WRX Une version encore plus aboutie pour l'ex-championne de rallyes

tS - 271 ch - 46875 \$ (tarif aux Etats-Unis, soit environ 45 200 €)



PHOTOS : SUBARU

La sportive aux deux visages

Version radicale de l'Impreza, la WRX avait initialement vocation à permettre l'homologation du modèle en championnat du monde des rallyes (WRC). Si Subaru a quitté cette compétition depuis 2008, son engin le plus sportif est resté inscrit au catalogue. Mais pas en Europe, où les émissions de CO₂ de son 2.4 Boxer étaient incompatibles avec les règles de Bruxelles. Renouvelée en 2022, cette bête de course sera prochainement disponible dans une inédite variante, peaufinée par STI, le département compétition de la marque. C'est cette version, nommée tS, que nous avons pu essayer en exclusivité. Pour notre plus grand bonheur, car cette Sub' est la digne héritière de sa lignée. Bien que sa puissance n'impressionne guère

aujourd'hui, le quatre cylindres n'a de cesse que de vouloir monter dans les tours. Epaulé par une boîte manuelle à six rapports – seul choix sur cette version –, à l'étagement soigné, il permet d'exploiter sans arrière-pensée un châssis qui se montre à la fois incisif et sécurisant. Equipée d'amortisseurs adaptatifs, la tS vire quasiment à plat. La direction se montre précise et ferme, rendant parfaite la communion avec le bitume, tandis que le freinage, fourni par Brembo, semble infatigable. Pour obtenir ces sensations, il faudra sélectionner les modes les plus radicaux des multiples réglages⁽¹⁾. Mais, le plus surprenant, c'est qu'en faisant les choix inverses, la WRX se transforme en une berline à la mécanique souple et au confort soigné.

Cédric Morançais



LES CHIFFRES (données constructeur)

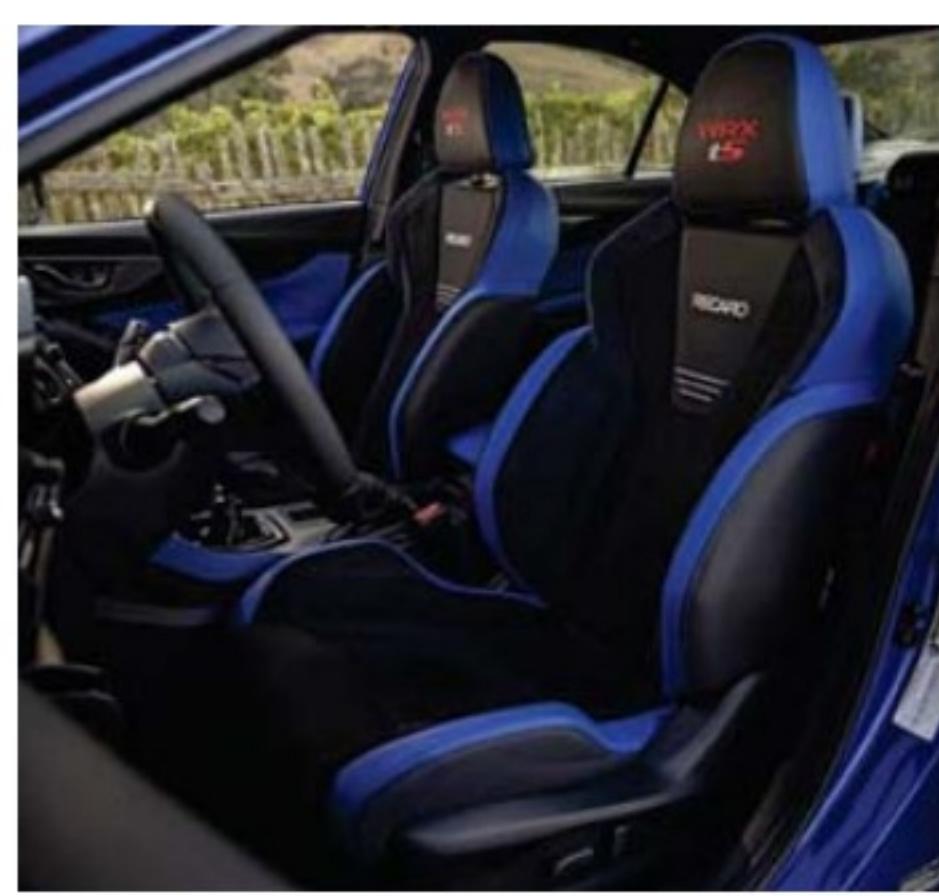
Vitesse maxi	233 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s7
Consommation cycle mixte	10,7 l/100 km
Poids	1 556 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres à plat, 16S
Cylindrée	2 387 cm ³
Puissance maxi	271 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ / Malus	244 g/km / non app.
Transmission	Aux 4 roues
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Pneus	245/35 R19
Réservoir	61 litres
Volume de coffre	368 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,80 x 1,45

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant



Les sièges baquets assurent un maintien impeccable en conduite sportive. Ils ne sont pas exagérément fermes, mais leur étroitesse ne conviendra pas à tous les gabarits.

Bien que désormais convertie au tout digital, la planche de bord reste des plus classiques dans son dessin. La tablette tactile de 11,6"/29,5 cm permet, entre autres, de piloter les modes de conduite.

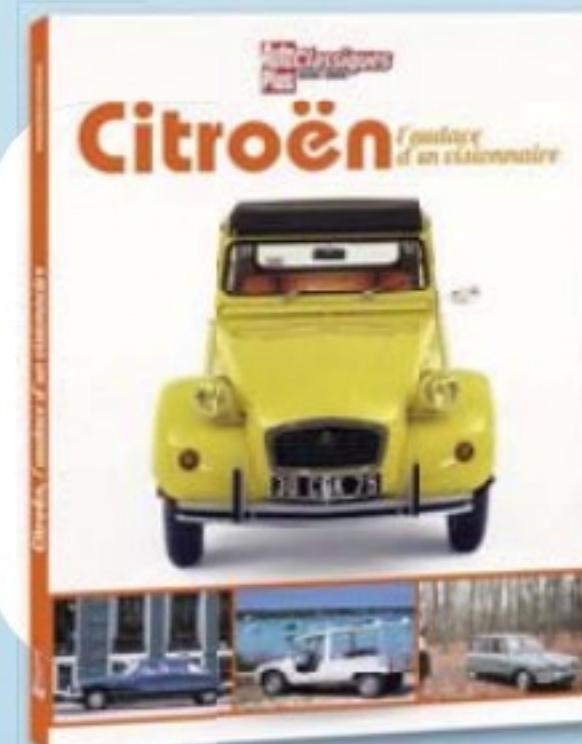
1. Il en existe cinq (Confort, Normal, Sport, Sport+ et Individual) pour le profil de conduite, et trois (Confort, Normal et Sport) pour la direction, le moteur et l'amortissement.

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 CITROËN,
l'audace d'un visionnaire
(176 pages, valeur 15.90€)

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



**mobilité club
france**

DEKRA NORISKO

**STAGES
points.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 #D1674654

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 : FR77222 434057. Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 avril 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@ewordmedia.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.





CINQ MODÈLES TESTÉS PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

Les porte-skis magnétiques

Si vous ne vous rendez en station qu'une fois par an, inutile de casser votre tirelire pour des barres de toit. Les porte-skis magnétiques assureront parfaitement l'acheminement du matériel. Mais avant de passer à l'achat, vérifiez que votre véhicule soit compatible.

Les porte-skis magnétiques répondent aux besoins de nombreuses familles en partance pour les sports d'hiver : ils permettent d'embarquer de deux à quatre paires de skis ou de un à deux snowboards, selon les modèles. Leurs principaux avantages résident dans leur simplicité d'installation et leur coût attractif. Cette solution, compacte et légère, est ainsi tout indiquée pour les trajets ponctuels. Dans ce cas, inutile d'investir dans des barres de toit onéreuses. A condition de prendre en compte certaines limites.

Une compatibilité qui dépend du véhicule

Tous les véhicules ne peuvent pas accueillir un porte-skis magnétique. Si les toits en tôle ont longtemps dominé le marché, l'essor des toits panoramiques en verre, devenus de plus en plus courants, a changé la donne. Et pour cause, les aimants ne fonctionnent pas sur ces surfaces. Il en est de même pour les toits en aluminium, certes plus rares. A contrôler avant l'achat.

Enfin, même en tôle, le toit doit répondre à des critères de forme et offrir des zones suffisamment plates à l'avant et à l'arrière pour garantir une fixation stable et éviter tout risque de décrochage en route.

Confort et sécurité : des points à surveiller

Si la mise en place du dispositif est rapide et ne nécessite qu'un coup de chiffon préalable sur le toit pour éviter les rayures, le chargement/déchargement du matériel peut se révéler fastidieux, surtout avec des modèles d'entrée de gamme. Les skis sont généralement maintenus par des sangles en caoutchouc, difficiles à manipuler avec des gants, ce qui peut mettre à l'épreuve votre patience par temps froid. Pour un confort d'utilisation accru, mieux vaut investir dans un modèle doté d'un système de fermeture mécanique, plus pratique. Par ailleurs, la sécurisation du matériel lors des arrêts nécessite une fermeture à clé. Un équipement pas toujours de série. Enfin, pensez à emporter une pince, qui pourra s'avérer utile pour libérer l'aimant. ■

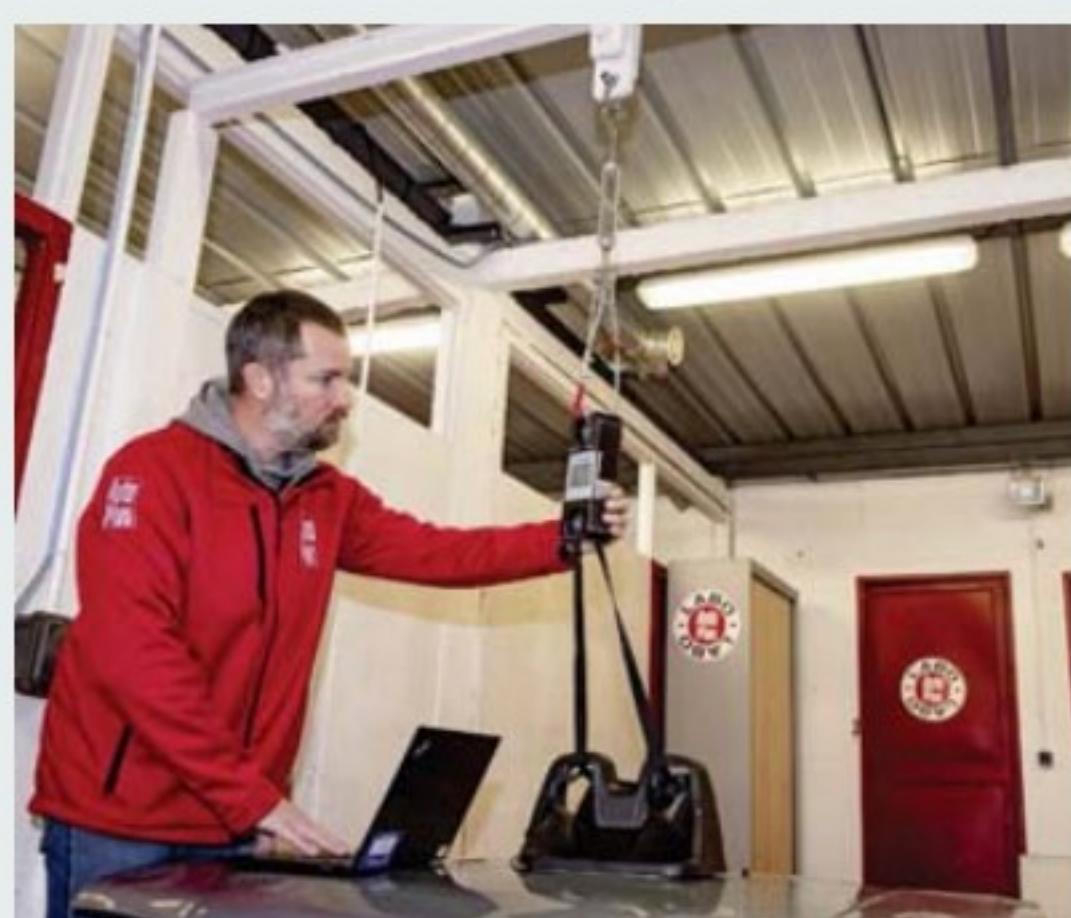
NOTRE MÉTHODE DE TEST

Arrachement: la force d'attraction de l'aimant est mesurée. Bonne nouvelle, tous les modèles testés assurent une fixation largement suffisante pour parer à toutes éventualités (en kg, coef. 2).

Utilisation: le temps de pose du porte-skis et des skis est évalué. La clarté de la notice et la présence d'accessoires facilitant les opérations sont aussi prises en compte (note sur 20, coef. 2).

Qualité: est considérée celle des plastiques, des sangles, des serrures, etc. (note sur 20, coef. 1).

Prix: il départage les ex aequo en nombre de points.



Green Valley - SKX714

1^{er}

Gev - Skipass

2^e

Menabo - Shuttle

3^e

Menabo - Igloo

4^e

Menabo - Himalaya

5^e



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

es à l'essai



E. MONTGOBERT

	Marque - Modèle	Prix en euros	Lieu d'achat	Arrachement	Utilisation	Qualité	
1 ^{er}	Green Valley - SKX714	37,45 €	Roady	90 kg	14,4	17,9	●●●●●
2 ^e	Gev - Skipass	59,99 €	Feu Vert	80 kg	16,7	9,4	●●●●●
3 ^e	Menabo - Shuttle	64,99 €	Norauto	72 kg	12	15,3	●●●●●
4 ^e	Menabo - Igloo	54,99 €	Norauto	64 kg	11,4	9,2	●●●●●
5 ^e	Menabo - Himalaya	79,99 €	Norauto	60 kg	11,8	14,5	●●●●●

- Aimants puissants
- Présence d'un câble antivol
- Montage/démontage aisés
- Skis faciles à installer
- Bon maintien des skis
- Temps de montage long
- Absence de serrure
- Pose des skis fastidieuse
- Encombrement important
- Prix élevé

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux



OCCASIONS “0 KM”

LE RETOUR DES

Pénurie de voitures neuves après la crise du Covid, promesse des constructeurs de livrer les voitures invendus en fin d'année. C'en était fini des “occasions 0 km”. Mais le recul

Les petites



Citroën ë-C3

Electrique ■ 4 CV ■ 113 ch
■ 135 km/h ■ Autonomie: 245 km
■ Coffre: 310 dm³

Alors que les Citroën actuelles décotent très rapidement, la dernière-née des C3 refuse de se brader. Mais vu les remises



Jusqu'à
-19%

pratiquées sur le neuf (4 %), les 19 % proposés sur les “0 km” restent alléchants. D'autant que la plupart des exemplaires disponibles sont des hauts de gamme Max (clim' auto., peinture bicolore...). Si vous faites peu de longs trajets et recherchez avant tout une citadine au look sympa et offrant un confort inégalé dans la catégorie, la version électrique est faite pour vous.

Vu une Max à 23100 €, bonus non déduit (prix neuf: 28600 €)



Fiat 600e

Electrique ■ 4 CV ■ 156 ch
■ 150 km/h ■ Autonomie: 320 km
■ Coffre: 330 dm³

Outre ses lignes tout en rondeurs et sa présentation colorée, le petit SUV Fiat séduit par son autonomie respectable en



Jusqu'à
-30%

variante électrique. A l'inverse, les versions hybrides “0 km” sont rares et proposées avec des rabais trop faibles (11 % maxi). Les suspensions sont suffisamment fermes pour éviter toute sensation de flou à la conduite et restent capables d'assurer un confort honorable, même sur route en mauvais état. Les occupants de la banquette apprécieront l'espace disponible.

Vu une Red à 25200 €, bonus non déduit (prix neuf: 35900 €)



Opel Mokka Electric

Electrique ■ 4 CV ■ 136 ch
■ 150 km/h* ■ Autonomie: 322 km*
■ Coffre: 288 dm³

Derrière une ligne plus dynamique, le cousin du Peugeot E-2008 offre les mêmes qualités que lui, à commencer par la



Jusqu'à
-34%

douceur de conduite et un appétit mesuré. Son comportement routier est sécurisant et la qualité de fabrication très honorable. Les versions GS, quasiment les seules disponibles en occasion “0 km”, sont de surcroît très bien équipées: caméra de recul, instrumentation 100 % numérique, jantes alliage 18”, démarrage sans clé, vitres arrière surteintées...
Vu un GS à 29990 €, bonus non déduit (prix neuf: 45450 €)



Seat Ibiza 1.0 TSI

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch
■ 181 km/h ■ 5,9 l/100 km
■ Coffre: 387 dm³

Aussi compacte que ses rivales, l'Ibiza les surclasse en matière d'habitabilité aux places arrière et de volume de coffre. Des atouts



Jusqu'à
-23%

majeurs pour les familles citadines. Ces dernières apprécieront également la présence, sur la finition Copa, de radars de stationnement avant et arrière, ainsi que d'une caméra de recul. S'il se fait peu entendre, le trois cylindres turbo est tout de même capable de reprises suffisantes lorsqu'il s'agit de dépasser. Et il se contente d'assez peu de sans-plomb.

Vu une Copa à 18900 € (prix neuf: 24630 €)



Skoda Kamiq 1.5 TSI ACT DSG

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch
■ 206 km/h ■ 6,9 l/100 km
■ Coffre: 360 dm³

Si la présentation du haut de gamme Monte-Carlo évoque la sportivité, le 1.5 TSI affiche des consommations très basses



Jusqu'à
-23%

grâce au dispositif de coupure des cylindres. Il est associé à la boîte à double embrayage, seule transmission disponible avec ce moteur. Le Kamiq se distingue par ailleurs par son homogénéité. La qualité de fabrication est soignée, l'espace aux places arrière généreux, et la dotation de série des plus complètes. A moins de 30 000 €, aucun SUV n'en offre autant.
Vu un Monte-Carlo à 29100 € (prix neuf: 37870 €)



Hyundai Kona Hybrid 129 N Line Executive

à 34850 €, soit -18%
(prix neuf: 42550 €)



Mini Hatch Cooper SE 218 Favoured 3p.

à 37850 €,
soit -19%
(prix neuf: 46730 €)



Mitsubishi Colt 1.0 MPI-T 91 Intense

à 19990 €,
soit -21%
(prix neuf: 25440 €)

*Donnée constructeur.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

TRÈS BONNES AFFAIRES

teurs de ne plus courir après les volumes de ventes : les concessionnaires avaient perdu l'habitude d'immatriculer leurs des ventes en neuf a conduit les marques à renouer avec le passé, au grand bonheur des acheteurs.

Par Pierre Audemar

Les compactes

DS 4 Plug-In Hybrid



Hybride rechargeable essence
■ 10 CV ■ 225 ch ■ 233 km/h*
■ 8,2 l/100 km ■ Coffre: 313 dm³

Au sein d'une catégorie où la banalité règne, la plus chic des berlines compactes françaises se distingue par une présentation



Jusqu'à
-19%

très personnelle, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. A bord, les matériaux raffinés, tels que le cuir nappa de la série "Esprit de Voyage", sont de mise. Et la finition fait référence. Le confort des suspensions et des sièges fait honneur à la marque. Avec une quarantaine de kilomètres possibles en tout électrique, elle sait aussi se montrer peu coûteuse au quotidien.

Vu une Esprit de Voyage à 44500 € (prix neuf: 55240 €)

Jeep Compass 4xe



Hybride rechargeable essence
■ 10 CV ■ 240 ch ■ 196 km/h
■ 8,1 l/100 km ■ Coffre: 403 dm³

Avec sa puissance confortable, ce Compass offre des reprises et des accélérations très supérieures à celles de la déclinaison de 190 ch.



Jusqu'à
-29%

Et comme en occasion "0 km", cette dernière est à peine moins chère et plus difficile à dénicher, il n'y a aucune raison d'hésiter! L'amortissement efface efficacement les déformations du bitume, ce qui ravira les occupants. En tout électrique, tablez sur une autonomie de 35 km. Côté équipements, à bord de l'Upland, c'est Byzance: GPS, sellerie cuir/tissu...

Vu un Upland à 36500 € (prix neuf: 51420 €)

Skoda Enyaq 85



Électrique ■ 5 CV ■ 285 ch
■ 180 km/h ■ Autonomie: 425 km
■ Coffre: 588 dm³

Si la version restylée s'apprête à investir les showrooms, l'Enyaq phase 1 n'est en rien démodé sur le plan technique. Mais le besoin



Jusqu'à
-41%

de faire de la place au nouveau venu impose de brader les "0 km" restants. Bonne nouvelle pour les acheteurs, d'autant que ce Skoda s'affranchit de la plupart des défauts de l'électrique. Son autonomie est généreuse et son volume de coffre très vaste malgré la présence des batteries. Quant aux passagers arrière, ils apprécieront l'espace alloué à leurs jambes.

Vu un "base" à 33200 €, bonus non déduit (prix neuf: 56380 €)

Ford Focus 1.0 EcoBoost MHEV



Essence ■ 6 CV ■ 125 ch
■ 200 km/h* ■ 7,3 l/100 km*
■ Coffre: 388 dm³

N. SOLER

Même si elle n'est plus compatible avec le bioéthanol E85, la Focus ne manque pas d'intérêt. Son comportement routier est à la fois



Jusqu'à
-22%

joueur et sécurisant, et profite totalement de la bonne volonté du "petit" trois cylindres. L'équipement de série est complet (clé mains libres, GPS connecté, jantes alliage 17") et la présentation sportive, avec ses sièges enveloppants ornés de surpiqures rouges et son volant spécifique. Abordable en neuf, elle devient l'une des meilleures affaires du marché en "0 km".

Vu une ST-Line X à 26490 € (prix neuf: 34090 €)

Renault Megane E-Tech Autonomie Confort



Électrique ■ 4 CV ■ 220 ch
■ 165 km/h ■ Autonomie: 311 km
■ Coffre: 407 dm³

N. SOLER

Mi-berline mi-SUV, la Megane 5, uniquement proposée en 100% électrique, séduit par son look. L'intérieur, totalement



Jusqu'à
-32%

numérique, en impose également en matière de modernité. Rassurante avec sa tenue de route au-dessus de tout soupçon, la Megane E-Tech est assez peu gourmande en ville et sur le réseau secondaire, gage d'arrêts peu fréquents aux bornes de recharge. Bémol, son appétit grimpe notablement sur autoroute, faisant chuter l'autonomie aux environs de 200 km.

Vu une Techno à 28990 €, bonus non déduit (prix neuf: 42800 €)

Et aussi

Hyundai Ioniq 5 325 84 kWh N Line HTrac



à 48800 €,
soit **-25%** (prix neuf: 65090 €)

HYUNDAI

Kia Niro EV 204 Active



à 31200 €
soit **-33%**
(prix neuf: 46690 €)

F. GROUT

Opel Astra Electric 156 GS



à 28990 €, bonus non déduit,
soit **-35%**
(prix neuf: 44690 €)

Acheter une voiture d'occasion



Les familiales

BMW 530e Touring

Jusqu'à
-25%

T. KIRKPATRICK / BMW
Hybride rechargeable essence
■ 10 CV ■ 299 ch ■ 210 km/h*
■ 0,7 l/100 km* ■ Coffre : 570 dm³*

Agée de 1 an, la Série 5 Touring type G61 propose des prestations toujours plus proches de celles de sa grande sœur,

la Série 7. Technologie, qualité de fabrication ou encore confort et habitabilité sont, ainsi, au meilleur niveau de la production automobile mondiale. Cette déclinaison hybride rechargeable y ajoute des qualités "écologiques" (jusqu'à 100 km d'autonomie électrique en ville) et une modularité appréciable. Banquette rabattue, le volume de chargement atteint 1 700 dm³.
Vu une M Sport à 69 800 € (prix neuf : 93 100 €)

Citroën C5 X 1.2 PureTech 130 Auto.

Jusqu'à
-39%

CITROËN
Essence ■ 7 CV ■ 130 ch
■ 199 km/h ■ 7,1 l/100 km
■ Coffre : 521 dm³

Avec son habitacle spacieux, son coffre accueillant, son confort qui lui fait surclasser toutes ses rivales et... son design tarabiscoté,

la C5 X se veut la digne héritière des grandes berlines du double chevron. Juste sur le papier, son trois cylindres turbo s'avère suffisant au quotidien, d'autant que la boîte automatique à huit rapports permet de l'exploiter au mieux. Finition de milieu de gamme, la Plus offre déjà plus que l'indispensable : chargeur de smartphone à induction, vitres arrière surteintées...

Vu une Plus à 25 990 € (prix neuf : 42 620 €)

Honda CR-V E:PHEV

Jusqu'à
-21%

N. SOLER
Hybride rechargeable essence
■ 8 CV ■ 184 ch ■ 185 km/h
■ 6,7 l/100 km ■ Coffre : 680 dm³

Dans une catégorie où l'offre ne manque pas, le CR-V peine à tirer son épingle du jeu. Pourtant, il ne manque pas d'atouts. Le volume

de sa malle est largement supérieur à la moyenne de ses rivaux. Il se montre économique au quotidien puisque ses 60 km d'autonomie en tout électrique permettent d'effectuer la plupart des trajets sans brûler de sans-plomb. Unique finition disponible, l'Advance Tech n'oublie rien. Même les sièges en cuir, ventilés à l'avant, et l'amortissement adaptatif sont de série.
Vu un Advance Tech à 49 890 € (prix neuf : 63 150 €)

Kia EV6 77,4 kWh 4x2

Jusqu'à
-29%

A. SAUNIER
Electrique ■ 4 CV ■ 229 ch
■ 190 km/h ■ Autonomie : 391 km
■ Coffre : 490 + 45 dm³

A quelques semaines de l'arrivée d'un avant remodelé, l'EV6 est un modèle à déstocker en priorité pour les concessionnaires Kia.
Vu une GT-Line à 46 900 € (prix neuf : 66 140 €)

Mercedes Classe C 220 d

Jusqu'à
-23%

N. SOLER
Diesel ■ 11 CV ■ 200 ch
■ 245 km/h* ■ 5,5 l/100 km
■ Coffre : 503 dm³

Malgré le désamour dont souffrent la plupart des grandes berlines, la Classe C continue à séduire. Toujours bien construite,

dotée d'une mécanique à la fois volontaire et sobre (5 l/100 km sur autoroute mesurés par notre labo), et fort agréable à conduire, elle a également su, dans cette cinquième génération, se défaire de l'une des faiblesses principales de la lignée : un coffre au volume ridicule. La quasi-totalité des "0 km" en vente sont dotées de multiples options, en faisant de vraies familiales de luxe.
Vu une AMG Line à 64 600 € (prix neuf : 80 800 €)

Et aussi

Audi A6 50 TFSI e S line quattro

50 600 €, soit **-22%**
(prix neuf : 64 900 €)

Ford Mustang Mach-e Standard Range

à 41 400 €,
soit **-28%**
(prix neuf : 57 590 €)

Volkswagen Touareg R

à 89 990 €,
soit **-25%**
(prix neuf : 120 005 €)

*Donnée constructeur.

48

N° 1902 - 14.02.2025

Ça vous est arrivé

Peugeot 308

Les problèmes de sa 308 déçoivent fortement Jonathan Gaillot, qui pensait avoir acquis une voiture de qualité. De plus, il a l'impression que les comptes complexes de Peugeot ont pour but de l'embrouiller.



2 929 € pour un problème de freinage à 40 600 km !

Parmi les nombreux sigles utilisés dans le monde de l'automobile, GTI est l'un de ceux qui font encore briller les yeux de nombreux automobilistes. C'est le cas de Jonathan Gaillot, de Gaillard (74), qui se porte acquéreur, au début de l'année 2023, d'une auto arborant ces lettres magiques. Il s'agit en l'occurrence d'une Peugeot 308 mise en circulation en toute fin d'année 2019. Si notre lecteur a choisi cette voiture, c'est qu'il a toutes les garanties quant au suivi effec-

tué par le précédent et unique propriétaire, un concessionnaire autrichien de la marque. Malgré sa provenance, ce n'est toutefois pas un Yodler (le chant traditionnel autrichien) que cette 308 fait soudain entendre, alors qu'elle n'a que 40 600 km.

Effort partiel

En effet, il y a quelques semaines, c'est un bruit semblable à celui d'une corne de brume qui surprend Jonathan lors d'une manœuvre de braquage. Celui-ci confie alors son

auto à un atelier Peugeot de sa région, qui lui indique rapidement que les étriers de frein avant sont grippés. Les disques et plaquettes de frein devant être changés par la même occasion, le devis atteint 4 031 €. Jonathan demande alors au chef d'atelier de solliciter une prise en charge auprès du constructeur. Ce dernier accepte de faire un effort à hauteur de 70 % sur les étriers, mais rien sur le reste. Ce qui laisse à notre lecteur encore 2 929 € à régler...

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Dans un premier temps, précisons que la 308 de Jonathan n'avait pas encore 5 ans lorsque le devis a été établi. Ce qui explique qu'aucun taux de vétusté n'est à appliquer. En se référant au barème de nos experts, on note que la prise en charge doit être intégrale jusqu'à 50 000 km sur les étriers de frein, jusqu'à 20 000 km sur les disques, et qu'aucune participation n'est à attendre sur des plaquettes ayant plus de 30 000 km. Sur les 4 031 € du devis, Jonathan ne devrait donc payer que 1 020 €.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

DS 7 Crossback

Feu mouillé

Je possède un DS 7 Crossback 2.0 Blue HDi 180 de 2018 qui a 163 100 km. L'optique arrière gauche n'est plus étanche à l'eau et doit donc être changée. Verdict: un devis de 675 € et aucune prise en charge de la part de DS Automobiles.

Sylvie Gelin, 03400 Saint-Ennemond

NOTRE CONSEIL Votre SUV a beau avoir pas mal roulé, une optique fait partie des composants censés durer 300 000 km minimum. En tenant compte des plus de 6 ans de votre auto, la marque doit prendre à sa charge 45 % de cette intervention. Adressez à DS Automobiles une mise en demeure en ce sens, par lettre recommandée avec AR.

Renault Scénic

AdBlue non acheminé

Sur mon Scénic 1.7 Blue dCi 150 de 2020 (89 300 km), l'un des conduits servant à acheminer l'AdBlue a été noté comme étant défectueux. Le remplacer a coûté 692 €, mais Renault n'en a payé que 50 %.

Jean Damman, 58240 Livry

NOTRE CONSEIL Voilà une panne des plus rares. Ce qui ne dispense en rien Renault d'en assumer sa juste part. Le kilométrage de votre Scénic est trop faible pour arguer d'une usure normale. Mais le fait qu'il ait plus de 5 ans permet au constructeur d'invoquer une certaine vétusté. Exigez tout de même qu'il réévalue son offre à 80 % de remise.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Citroën a payé 60 % du couvre-culasse

Dans notre n° 1896, Yannick Le Meur, de Jonquerettes (84), s'interrogeait sur le problème de couvre-culasse de son C5 Aircross 1.6 PureTech 180 de 2019. Il avait contacté nos experts afin de savoir si, son véhicule n'ayant que 78 400 km, Citroën devait prendre en charge la facture de 556 €. La réponse de nos experts était alors sans équivoque: le double chevron devait payer 65 % de ce montant. Presque aussitôt, la marque a effectivement accordé un geste à hauteur de 60 % à Yannick.



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

Les stars de l'occasion

PHOTOS: N. SOLEA



BIEN CHOISIR UNE...

Peugeot 206 essence (1998-2009) à moins de 3 000 €

C'est peu dire que la Peugeot 206 a fait un carton, avec 12 millions d'exemplaires produits. Aujourd'hui encore, cette citadine conserve ses qualités, et elle demeure un bon choix pour rouler à bas coût !

On croise encore beaucoup de 206 sur les routes. C'est notamment grâce à sa robustesse, qui lui permet de bien traverser les années. Si la présentation intérieure n'est pas joyeuse, le poste de conduite ne paraît pas si daté. A l'instrumentation lisible s'ajoute aussi un petit afficheur digital, souvent relié à l'autoradio, sur le haut du tableau de bord. En fonction de l'année-modèle et du modèle, il est même possible de profiter de la clim' (manuelle ou automatique) et d'airbags latéraux.

Réservez aux finitions hautes jusqu'en 2002, ces équipements sont installés sur la majorité de la gamme à partir de 2003, mais certains restent optionnels sur les premiers niveaux. Pensez à regarder les dossiers des sièges pour contrôler la présence d'un cache plastique refermant un airbag, et l'état des coutures. A l'arrière, la place est comptée pour les jambes. Mais il est possible d'effectuer de petits trajets à quatre, sans problème. Bien dégagé, le coffre présente un volume suffisant pour tous les jours. La modularité est ba-

sique avec une simple banquette 40/60 (sauf en XR), mais la 206 s'avère pratique avec ses nombreux rangements. Le break SW offre logiquement plus de place dans le coffre, mais aussi et surtout un seuil très bas, une banquette qui se rabat à plat et une lunette arrière ouvrante, contre un surcoût de moins de 400 €.

Des moteurs solides

Sans surprise, la 206 est légère. Cela se ressent en consommation (modérée) comme à la conduite, avec une voiture vive et maniable. Mais aussi sur l'usure des composants comme les plaquettes de frein ou les pneus. Et il faudra vérifier le train arrière, qui a tendance à prendre du jeu aux alentours des 200 000 km, soit la majorité des annonces dans ce budget. Lors

du "tour du propriétaire", n'hésitez pas non plus à vérifier le niveau d'eau et l'état du bocal. Si celui-ci est bas et/ou avec de la "mayonnaise" (une pâte formée par le mélange du liquide de refroidissement et de l'huile), cela peut révéler une faiblesse du joint de culasse, talon d'Achille de tous les moteurs essence fabriqués sur la base du bloc TU. Les versions dotées d'une culasse 16 soupapes sont en revanche un peu moins touchées. Hormis ce défaut et quelques petits tracas jamais immobilisants et peu coûteux à réparer, ces moteurs sont éprouvés et solides. Mais pour rouler pas cher, il faudra oublier les 1.6, un brin gloutons, alors que le 1.1 de 60 ch manque de polyvalence. Voyons ce que l'on trouve sur le marché.

Par Soufiane Benhammouda

L'habitacle est majoritairement noir et fabriqué en plastique dur. Les rayures sont fréquentes, mais le mobilier ne bouge pas, à l'exception des coutures du siège côté porte conducteur.



Très compacte (3,84 m de long), la 206 peut difficilement faire voyager à l'aise quatre personnes ou plus. Mais la banquette arrière est bien suffisante pour le quotidien. Et le coffre n'a rien de ridicule, tant en volume qu'en modularité.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

Les bas de gamme, baptisés XR, ne comportaient que le strict minimum. Préférez-leur les déclinaisons XT, avec les vitres électriques, la climatisation manuelle ou automatique, ainsi que le siège passager avec bac de rangement. La version XS, réservée à la 3 portes et au break SW, se veut plus sportive. Enfin, ces finitions ont servi de base à toutes les séries spéciales à l'image des Pop Art, Roland Garros ou Quicksilver, qui traitent bien mieux les passagers.

LA DOTATION DE SÉRIE

- XR:** • ABS • Airbags • Direction assistée • Volant réglable.
- XR Présence:** • Banquette 40/60 • Compte-tours • Fermeture centralisée • Siège passager avec bac (jusqu'en 2002) • Vitres AV électriques.
- Pop Art:** • Fermeture auto. en roulant
- X-Line:** • Fixations Isofix AV/AR • Filet de coffre.
- XT/XS:** • Antibrouillards • Radio RD3 avec commandes au volant et 4 HP • Rétroviseurs électriques et dégivrants.
- XT/XS Premium:** • Climatisation • Siège conducteur réglable.
- Roland Garros:** • Jantes alu 15" • Peinture métal • Toit ouvrant • Sellerie Alcantara/cuir • Vitres AR électriques.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	• LABO • Auto Plus LABO	1.1 - 60 ch	1.4 - 75 ch	1.6 - 90 ch	1.4 16V - 90 ch	1.6 16V - 110 ch
Vitesse maxi		142 km/h	165 km/h	180 km/h	169 km/h	188 km/h
Accélération 1000 m D. A.		38s2	35s2	32s8	34s4	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e		19s6/31s4	13s2/18s2	10s9/14s4	12s5/17s9	11s5/15s9
Consommation moyenne		6,5 l/100 km	6,5 l/100 km	6,9 l/100 km	6,5 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		5,6/6,5/7,3 l/100 km	5,8/6,2/7,4 l/100 km	6,1/7,0/7,5 l/100 km	5,5/6,9/7,1 l/100 km	6,6/6,9/7,9 l/100 km
Poids		972 kg	997 kg	1034 kg	1012 kg	1067 kg
Freinage 130 à 0 km/h		72 m	74 m	73 m	71 m	74 m
Moteur essence		4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée		1124 cm ³	1360 cm ³	1587 cm ³	1360 cm ³	1587 cm ³
Puissance maxi		60 ch à 5500 tr/mn	75 ch à 5500 tr/mn	90 ch à 5600 tr/mn	90 ch à 5250 tr/mn	110 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi		93 Nm à 3200 tr/mn	113 Nm à 3400 tr/mn	135 Nm à 3000 tr/mn	133 Nm à 3250 tr/mn	147 Nm à 4000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air*		148 g/km/3	152 g/km/3	171 g/km/3	145 g/km/3	171 g/km/3
Boîte de vitesses		Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Avec 3000 € en poche, on retrouve tous les moteurs essence de la 206, à l'exception des versions sportives. Ils sont tous fabriqués autour du célèbre bloc TU, et sont couplés à une boîte manuelle à 5 vitesses.

1.1 60 ch: diffusé à toutes les sauces, ce moteur TU paraît quasi indestructible... malgré son joint de culasse fragile. Sans autre réel défaut, facile et peu coûteux à réparer, il est toutefois mou à bord de la 206. Il permet de réduire la mise à moins de 2000 € pour un modèle de 2002 avec 200000 km.

1.4 75 ch: ce bloc (code TU3) s'exprime mieux grâce au poids encore contenu. Mais il faut toujours jouer du levier sur la route, et la consommation augmente en ville. Plutôt solide, il demande à surveiller la température. Bonne nouvelle, il n'affiche pas de surcoût significatif par rapport au 1.1.

1.6 90 ch: réalisé autour du même bloc en fonte, ce 1.6 améliore les performances de la citadine, mais fait grimper l'appétit. Ce qui risque de plomber les petits budgets, d'autant que ses prix n'en font pas la meilleure affaire.

1.4 16V 90 ch: son nom de code ET3 J4 cache un TU à 16 soupapes. Lancé en 2003, il est davantage taillé pour la route. Volontaire, il se montre aussi sobre que le 75 ch. Il est prisé : comptez 2500 € pour un modèle de 2004 avec 200000 km.

1.6 16V 110 ch: plus puissant, le TU5 JP4 ne creuse pas l'écart face au 1.6 de 90 ch côté agrément, mais présente un intérêt pour les plus gros rouleurs ou sur le break SW. Dommage qu'il ne fasse pas mieux en consommation. Se trouve en Roland Garros dans le budget.

Côté fiabilité

A surveiller

Bobines d'allumage. Sur tous les moteurs, la pièce peut présenter des soucis de fonctionnement. A-coups et trous à l'accélération sont les symptômes (150 €).

Echappement. La ligne d'échappement des vieux modèles peut être rouillée. Cela peut engendrer des fissures, voire des casses. Tendez l'oreille lors de l'essai.

Joint de culasse. Sur tous les moteurs TU et plus généralement sur les 1.1, 1.4 et 1.6 à 8 soupapes, le joint peut lâcher (1000 €). Surveillez la température, le niveau d'eau et l'état du bocal (présence de "mayonnaise").

Train arrière. Sur toutes les 206, il peut se déformer. En cause, des roulements qui rendent l'âme dès 200000 km. Les roues prennent de l'angle et la tenue de route est affectée. Si le flanc intérieur des pneus est écorché ou si vous ne pouvez pas passer la main entre le pneu et le passage de roue, fuyez (réparation à 800 €).

* Pastille 2 depuis janvier 2006.

Nous vous conseillons

Une 1.4 16V 5 portes

Ce moteur offre le meilleur compromis entre performances, sobriété et fiabilité, tout en étant abordable. Les modèles plus récents sont moins touchés par les petits tracas et mieux équipés. Vu une Style de 2005 avec 167000 km à 2700 €.



PEUGEOT



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

**ÉQUIPEMENT, RÉGLEMENTATION,
PRÉCAUTIONS À PRENDRE**

Vacances d'hiver, voyagez en toute sécurité

Dès la tombée des premiers flocons, il est nécessaire d'adapter sa conduite, mais aussi son véhicule, pour pouvoir poursuivre sa route sereinement. Code de la route, pneumatiques, équipements, stationnement..., voici quelques règles et bonnes pratiques à suivre pour pleinement profiter des joies de la montagne.

Parcourir des routes de montagne enneigées ou verglacées n'est pas une mince affaire, a fortiori si vous êtes mal chaussé. Des équipements hivernaux⁽¹⁾ sont non seulement nécessaires pour votre sécurité et celle des autres usagers, mais surtout obligatoires jusqu'au 31 mars pour circuler dans 34 départements comportant des zones montagneuses⁽²⁾. Et ce, que vous décidiez d'y aller en véhicule léger, en utilitaire ou encore en camping-car. Vous devez donc vous conformer à cette règle (entrée en vigueur en 2021), même si, pour l'heure, ne pas le faire ne vous expose à aucune verbalisation.

Préparez bien votre voyage

Avant de vous engager sur la route des vacances, il est nécessaire de bien préparer votre trajet. Pour voyager en toute sérénité, privilégiez une montagne complète de pneus hiver ou toutes saisons. Mais pas n'importe lesquels : ils doivent être frappés du logo 3PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake), qui représente une montagne à trois pics enfermant un flocon de neige. Si celui-ci ne figure pas sur vos pneus, il vous est inter-

dit de circuler dans ces départements depuis le 1^{er} novembre (loi montagne)⁽²⁾. Cependant, si vous habitez dans une région où les températures sont plus clémentes (au-delà de 7 °C pour les pneus hiver) ou n'avez pas les moyens d'investir dans de tels pneumatiques, vous pouvez vous tourner vers l'une des solutions amovibles que sont les chaînes ou les chaussettes à neige pour habiller au moins deux roues motrices.

Nos conseils Gardez les "équipements amovibles" à portée de main et non sous vos bagages dans le coffre. Idéales pour un usage fréquent, les chaînes sont plus résistantes que les chaussettes, et offriront une meilleure adhérence en cas de fort enneigement ou de verglas. En revanche, si vos déplacements en montagne sont occasionnels, les chaussettes textile peuvent convenir. Elles sont plus faciles à poser et moins coûteuses (voir Auto Plus n°1898, p. 52). Corollaire : leur durée de vie est plus courte et, dans des conditions de fort enneigement, elles risquent de se montrer inefficaces. Dans tous les cas, quel que soit votre choix, n'hésitez pas à vous entraîner à les enfiler avant de partir, afin de vous

Assurance auto : êtes-vous couvert pour l'hiver ?

La question peut paraître saugrenue, mais les contrats n'étant pas tous identiques, mieux vaut bien éplucher le sien avant de prendre la route, quitte à procéder à quelques ajustements.

■ Il sera ainsi peut-être nécessaire d'ajouter des options temporaires telle la garantie "assistance" + véhicule de remplacement en cas de panne par exemple, ou la clause "bris de glace", des protections qui ne sont pas toujours incluses puisque non obligatoires. Ou encore une couverture pour vos équipements (coffre de toit, porte-skis, etc.).

■ **A savoir :** sauf à prouver que c'est à cause de l'absence d'équipements hiver obligatoires que vous avez provoqué un accident, votre assureur ne peut refuser de vous indemniser. Aucune exclusion de cette sorte n'est en effet actuellement mentionnée dans les contrats.

éviter de galérer au moment de réaliser l'opération sur le bord de la route. Pour finir, si vous optez pour une voiture de location, pensez à sélectionner les chaînes antidérapantes, proposées en option (ou pas, voir notre caméra cachée p. 10).

Roulez sans pression...

... sauf dans les pneus ! Pour des raisons de sécurité évidente, il est impératif de bien vérifier leur pression avant de partir. La température hivernale a en effet un impact direct sur les pneus, l'air ayant tendance à se contracter sous l'effet du froid.

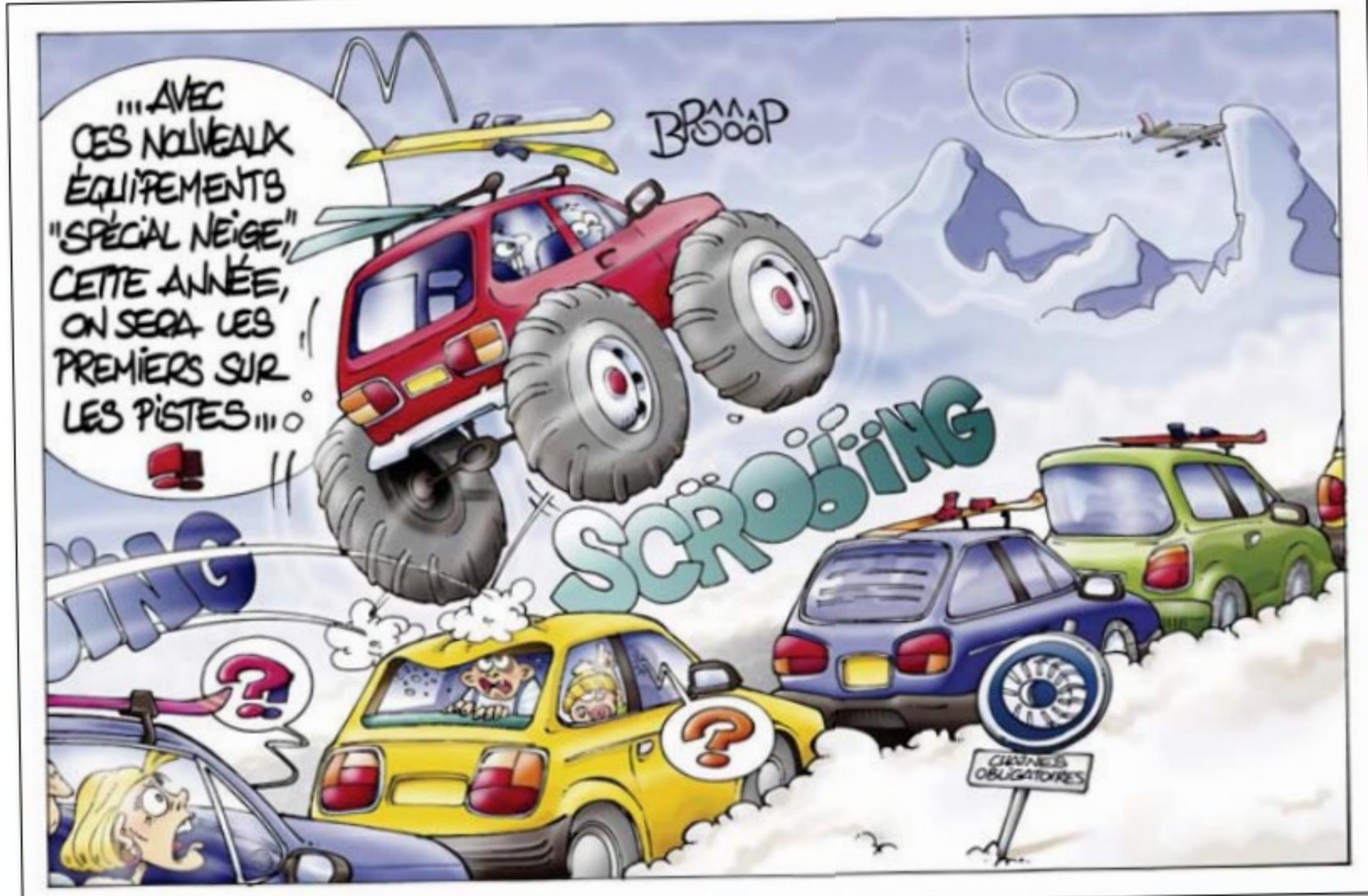
Nos conseils Si vous ajustez la pression dans un lieu plus chaud que l'extérieur, comme le garage, ajoutez 0,2 bar à celle prescrite par le constructeur, ceci afin de compenser la différence de température. Vérifiez également que vous disposez d'équipements vous permettant de garantir une bonne

visibilité, type raclette à neige, dégivrant pour vitres, etc.

Sur l'autoroute, respectez les règles et soyez prudent

Pour rejoindre votre destination, l'autoroute est souvent incontournable. Rapide en temps normal, celle-ci peut vite devenir un cauchemar en cas d'intempéries (ou d'éboulement, tel que celui sur la RN90 en Savoie le 1^{er} février dernier). Respectez d'autant plus les règles de sécurité exigées en levant le pied et en augmentant vos distances avec le véhicule qui vous précède. Sur chaussée enneigée ou verglacée, le risque d'accident ou de collision est en effet plus important. L'utilisation des chaînes et des chaussettes à neige n'est d'ailleurs autorisée qu'en cas d'enneigement très important de la chaussée et impose de ne pas dépasser les 50 km/h.

Nos conseils Ne stationnez surtout pas sur la bande d'arrêt d'urgence pour les enfiler. C'est



CH. IGOUNET

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



Me Frank Samson
Avocat au barreau
de Paris, spécialiste
en droit des
infractions routières

strictement interdit. Leur pose doit être réalisée dans des espaces sécurisés tels que les aires de repos ou les stations-service. Si la visibilité est réduite à cause de la chute de neige, le code de la route oblige à allumer au minimum ses feux de croisement et de les compléter idéalement par les feux de brouillard avant et arrière. Ces derniers sont cependant interdits sous la pluie (sauf en cas de forte pluie pour les avant). Par ailleurs, prévoyez de prendre de quoi boire, manger et vous tenir au chaud sur la route... au cas où.

Ne dépassez pas les limites...

... ni la saleuse ou la déneigeuse en intervention. C'est non seulement dangereux, mais aussi interdit sous peine d'une amende de 135 €. Cette règle est également valable pour grimper vers les stations et les cols. A ce propos, avant de vous engager dans la montée, pensez à faire le plein de votre véhicule, ceci à la fois pour économiser sur le prix du carburant, mais surtout pour éviter de stationner avec un réservoir vide, ce qui pourrait engendrer de la condensation et endommager votre véhicule si l'eau venait à geler. Vous roulez au gazole ? Privilégiez un spécial "grand froid". Par ailleurs, à l'approche des domaines skiables, soyez particulièrement attentifs

aux panneaux qui indiquent l'entrée et la sortie d'une zone à équipements obligatoires. Rappelez-vous que les dispositifs amovibles doivent être prévus à bord du véhicule même en l'absence de neige ! Et n'oubliez pas non plus les règles du code de la route : lorsque la voie est rétrécie, priorité à celui qui monte ! **Nos conseils** Une fois arrivé à destination, abstenez-vous de stationner sous les toits afin de ne pas risquer d'endommager votre véhicule en cas de chute de neige ou de glace. A l'extérieur, ne serrez pas (ou désactivez) le frein à main pour éviter qu'il ne gèle. Passez une vitesse et placez une cale derrière le pneu. En outre, un carton glissé sous les essuie-glace empêchera qu'ils ne collent au pare-brise et les préservera ainsi de tout endommagement lors de leur activation, et de la glycérine sur les joints des portières préviendra tout déchirement. Pour finir, avant de reprendre la route, veillez à bien déneiger votre auto. L'accumulation de neige pourrait en effet s'avérer dangereuse lors de la descente ou en cas de freinage. Et bien sûr, n'oubliez pas de surveiller la météo. Si de fortes chutes de neige sont annoncées, la prudence dicte de raccourcir un peu son séjour pour rentrer en toute sécurité !

Par Séverine Fontaine

1. Securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/equipement-de-la-voiture/nouveaux

2. Securite-routiere.gouv.fr/equipements-hivernaux-departements-et-communes



Ce panneau (B58), relatif à la loi montagne, impose un dispositif hivernal (4 pneus 3PMSF, chaînes ou chaussettes dans la voiture) pour rouler dans 34 départements. Aucune amende prévue actuellement.



A l'entrée des stations ou des cols, ce panneau (B26) impose le port (non la détention) d'un dispositif hivernal ou de chaînes exclusivement (indiqué sur le panonceau). Immobilisation du véhicule et PV de 135 € encourus.

VOS QUESTIONS

Loi Permis à points

“Quelle serait l'influence d'un excès de vitesse de moins de 5 km/h sur le délai de récupération de points perdus antérieurement ?”

Bernard D., par e-mail

Me Frank Samson. Bonne question !

Depuis le 1^{er} janvier 2024, un excès de vitesse inférieur à 5 km/h n'entraîne plus la perte d'un point. Dès lors, comme ce sont seulement les infractions avec retrait de points qui prorogent (de deux ou trois ans) le délai de restitution de ceux précédemment retirés, il n'y a, dans ce cas de figure, absolument aucune incidence sur votre permis. Exemple concret : vous devez récupérer trois points le 1^{er} juin prochain. Même si vous êtes verbalisé pour un dépassement de 1 à 4 km/h avant ce terme et réglez l'amende*, vos points devront bien vous être restitués le 1^{er} juin.



ADOBESTOCK

*C'est la date du paiement du PV qui déclenche le départ du délai.

Junior Conduite d'un "novice" à l'étranger

“Avec son permis en poche d'ici peu, ma fille de 17 ans pourra-t-elle conduire en Espagne et au Portugal cet été, sachant qu'elle n'aura 18 ans qu'en novembre ?”

Laurent C., par e-mail

Pascale Gétin. Il faudra hélas que votre fille patiente encore un peu avant de franchir la frontière au volant d'une voiture. Que ce soit en Espagne, au Portugal ou dans n'importe quel autre pays où l'âge minimal légal obligatoire est de 18 ans, il est interdit aux jeunes conducteurs de 17 ans de conduire, quand bien même leur sésame est valide en France. A ce jour, les seuls Etats d'Europe à avoir choisi d'abaisser d'un an l'âge légal de la conduite sont l'Irlande, l'Islande, la Slovaquie ainsi que le Royaume-Uni.



J. LAGO/AFP

Expertise Modification du système d'AdBlue

“Je souhaite vendre ma voiture dont j'ai fait désactiver le système d'AdBlue. Puis-je faire signer à l'acquéreur un document le signalant afin d'éviter tout recours ultérieur ?”

Marcel X., par e-mail

Antoine Jacquot. Cette manipulation n'est pas sanctionnée au contrôle technique obligatoire. Elle reste néanmoins illégale et possible de l'immobilisation du véhicule et de 135 € d'amende. Par ailleurs, même si certains systèmes d'AdBlue ont la réputation de générer des pannes récurrentes, il n'est pas vertueux de les supprimer et de circuler avec un véhicule rejettant des oxydes d'azote (NOx), nocifs pour la santé. Cela posé, il est possible de vendre une auto en l'état, mais l'acheteur doit alors être clairement informé sur le caractère prohibé de l'intervention, des risques encourus ainsi que des conséquences sur le plan environnemental. Cependant, la possibilité qu'un acheteur profane, estimant après coup avoir été incapable d'apprécier la véritable portée de la transformation, se retourne contre vous en cas de pépin n'est pas à exclure.



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



Par Agnès Lasbarrères



FORMULE E

Encore et toujours en évolution

En quête de notoriété, le championnat du monde de monoplaces électriques a entamé sa onzième saison. Et pour dynamiser un peu plus la discipline, qui peine à séduire les fans de sport auto, la FIA a introduit plusieurs nouveautés dont la recharge rapide, qui fait justement ses débuts ce week-end à Jeddah.

Nous n'irons pas jusqu'à dire que la Formule E se cherche, mais c'est vrai que, depuis sa création en 2014, ce championnat a connu de nombreuses évolutions. Ainsi, le déroulement des courses, le calendrier, les lieux, le règlement technique et les voitures ont été progressivement modifiés. Et aujourd'hui, on est bien loin de la première saison – pour ceux qui s'en souviennent – où les pilotes étaient obligés de changer de monoplace en cours d'épreuve, à cause d'une autonomie trop faible... Eh oui, à l'époque, elles ne

permettaient pas d'effectuer la totalité des 25 tours de la course ! Dix ans plus tard, les choses ont donc bien changé, mais cette discipline reste toujours atypique. Pour commencer, le format est particulier, puisque les essais libres, la qualification et la course se déroulent sur une seule et même journée ou presque (une première séance d'essais libres est organisée la veille), alors qu'en Formule 1, c'est sur trois jours. Ensuite, le système de qualification est plutôt complexe. Il comprend une première phase avec vingt-deux pilotes répartis en deux groupes pour

effectuer un temps. Seuls les huit meilleurs sont retenus pour s'affronter en duels avec élimination immédiate. Bref, une usine à gaz pas toujours facile à comprendre pour le public sur place (ou même à la télé). Pour le reste, le calendrier (voir ci-contre) comporte seize courses dans dix pays différents, dont six accueillent des doubles manches (une le samedi, l'autre le dimanche). Le plateau compte onze équipes représentant des constructeurs de renom comme Cupra, DS Automobiles, Jaguar, Maserati, McLaren, Nissan ou Porsche. Quant aux pilotes, ils ont déjà fait leurs armes dans d'autres catégories comme la Formule 1 ou l'endurance.

La FE passe aux quatre roues motrices
Cette saison 11, qui a débuté au Brésil le 7 décembre dernier, voit l'introduction de monoplaces "Gen3 Evo". Comme son nom l'indique, il s'agit d'une évolution de la

ENDURANCE (WEC)

Alpine présente ses équipages

Pour sa deuxième saison en Hypercar, la catégorie reine du championnat du monde d'endurance (WEC), l'équipe Alpine vient de dévoiler la composition de ses deux équipages, avec quelques petits changements par rapport à l'an dernier. L'A424 n° 35 sera confiée au trio Paul-Loup Chatin, Ferdinand Habsburg, Charles Milesi et la n° 36 à Jules Gounon, qui était pilote de réserve en 2024, Frédéric Makowiecki, une recrue de qualité en provenance de chez Porsche, et enfin Mick Schumacher. Matthieu Vaxivière, titulaire l'an dernier, poursuit l'aventure en tant que réserviste.



ALPINE





A. FERREIRA / DPPI



A. FERRARIO / 2024 LAT IMAGES / FIA FORMULE E

A l'occasion de la troisième épreuve à Jeddah, la Formule E introduit la recharge en course (obligatoire). Cette nouveauté, mise en place selon les circuits, aura un gros impact sur la stratégie.

Présent dans la discipline depuis le tout début, Jean-Eric Vergne, double champion du monde de Formule E, défendra une nouvelle fois les couleurs de DS Automobiles au sein du team DS Penske.

Calendrier saison 11 *

14 et 15 février	Jeddah (Arabie saoudite)
12 avril	Miami (Etats-Unis)
03 et 04 mai	Monaco
17 et 18 mai	Tokyo (Japon)
31 mai et 1^{er} juin	Shanghai (Chine)
21 juin	Jakarta (Indonésie)
12 et 13 juillet	Berlin (Allemagne)
26 et 27 juillet	Londres (Angleterre)

*Deux courses ont déjà eu lieu : à São Paulo (Brésil), le 7 décembre 2024 et à Mexico City (Mexique), le 11 janvier 2025.

troisième génération, apparue en 2023. Pour rappel, au fil des années, ces voitures 100% électriques (5,02 m de long) ont vu leur puissance maximale augmenter, passant de 200 kW/272 ch (Gen1) à 250 kW/340 ch (Gen2) pour enfin atteindre aujourd'hui 350 kW/476 ch. L'une des grandes nouveautés de cette Gen3 Evo – en plus d'une aérodynamique revue et de pneus avec plus de grip – est l'arrivée de la transmission intégrale (bloc de 250 kW à l'avant et de 350 kW à l'arrière). Ce système est uti-

lisable lors des duels en qualification, au moment du départ et à deux reprises en course, pendant le mode Attack. Ce dernier – une autre spécificité de la Formule E – permet d'obtenir un surplus de puissance (de 50 kW/68 ch) durant un temps limité au cours de l'épreuve. Il est enclenché par le pilote, mais l'oblige à quitter la trajectoire pour passer dans une zone d'activation. Le hic, c'est que jusqu'ici cela lui faisait perdre des places, souvent difficile à récupérer malgré l'apport de puissance. Mais, désormais, grâce aux quatre roues motrices (associées aux nouvelles gommes), le gain devrait s'élèver à 2 ou 3 secondes au tour selon les circuits. Un nouvel avantage énorme ! A condition toutefois d'utiliser ce mode Attack au bon moment et de ne pas être victime de malchance. En effet, une voiture de sécurité intervenant juste après l'avoir activé ferait tout perdre. Quelques pilotes en ont d'ailleurs fait l'amère expérience lors de deux premières courses (São Paulo et Mexico), qui ont été respectivement remportées par Mitch Evans (Jaguar) et Oliver Rowland (Nissan).

La grande inconnue des arrêts au stand

Ce 14 février, à Jeddah (Arabie saoudite), les cartes vont de nouveau être redistribuées avec une grande première : l'arrivée du "Pit Boost". Une recharge rapide (600 kW) d'une trentaine de secondes, afin de récupérer 10% de la batterie. Une sorte de "ravi-

taillement" en course comme il en existait en Formule 1 (interdit à partir de 2010). Sauf qu'ici, les règles seront bien différentes. Il s'agira donc d'un arrêt obligatoire dans une fenêtre précise, avec un temps minimal d'arrêt fixé avant chaque course, et pendant lequel les changements de pneus (ou autre intervention sur la voiture) seront interdits. Chaque équipe disposera d'un seul "Boost chargeur", fourni par un unique prestataire. Une difficulté supplémentaire pour les teams et les pilotes, tant au niveau de la stratégie de course que de la réalisation de la recharge (pas facile de brancher les voitures rapidement, en toute sécurité). Et ce d'autant plus que, lors des tests effectués à l'intersaison, des problèmes de fonctionnement du chargeur ont été constatés (notamment par l'écurie franco-américaine DS Penske)... Cette nouvelle procédure nourrit de nombreuses incertitudes et ne manquera pas de faire des nœuds aux cerveaux des ingénieurs de course. De plus, côté "spectacle", ces arrêts pourraient s'avérer bien ennuyeux. A l'inverse de la Formule 1 où un balai de mécaniciens intervient à la vitesse de l'éclair (en 2 ou 3 secondes seulement), en Formule E, on verra juste deux "pompistes", plantés à l'arrière de la monoplace tenant le câble de recharge après l'avoir branché. Et ce, pendant 30 secondes ! Autant dire une éternité à l'échelle du sport automobile. Le tout en considérant que l'intégralité de ce passage dans la voie des stands devrait prendre pas loin de 1 minute au final (contre 20 à 30 secondes en F1). Espérons qu'une fois revenu en piste, le jeu en vaudra la chandelle et que cela ne compliquera pas encore plus la compréhension de la course pour le public. En tout cas, c'est à l'issue de cette double manche à Jeddah que nous en saurons plus sur l'intérêt de cette nouveauté technologique qui vise à développer et à promouvoir la recharge rapide des véhicules de série des marques impliquées dans ce championnat... Enfin, d'un point de vue plus sportif, on ne manquera de suivre les deux pilotes français engagés, le très capé Jean-Eric Vergne (DS Penske), unique double champion du monde de la catégorie, et Norman Nato (Nissan).

ENDURANCE (WEC)

Ford de retour au Mans

C'est officiel, le constructeur américain a annoncé son engagement en endurance, dans la catégorie Hypercar (LMDh) à partir de 2027 et donc sa présence aux 24 Heures du Mans. Voilà qui devrait ravir les fans de la discipline, en effet, comment ne pas repenser à la légendaire GT40 des années 1960, qui avait défié et battu Ferrari (un duel immortalisé dans le film *Le Mans 66*) ? Pour le moment, Ford n'a pas donné d'infos supplémentaires sur ce retour, mais une chose est sûre, le plateau 2027 devrait être remarquable...





Par Jean-Rémy Macchia

Jolie carte de visite technique pour cette familiale qui a décidé de rompre avec le conformisme ambiant. La transmission aux roues avant s'est imposée d'elle-même sur cette auto qui se voulait dynamique et moderne. Avec un vrai gain de sécurité.

Moteur: 4 cylindres en ligne, tout alu, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1 470 cm³
Puissance: 55 ch à 5 000 tr/mn
Vitesse maxi: 146 km/h
Production: 1 845 959 exemplaires (1965-1980)
Cote actuelle: autour de 4 800 €



IL Y A 60 ANS, RENAULT CRÉA LA R16

Elle fit scandale à l'époque !

Ça fait rire aujourd'hui. Mais au milieu des années 1960, on ne plaisantait pas avec le standing automobile ! Que cette familiale bon teint ose un hayon, jusque-là réservé aux utilitaires, lui attira... les foudres.

Constructeur inventif et iconoclaste, Renault ! Cette cinquième porte si pratique qui allait vite conquérir le public constituait alors une greffe incongrue et déshonorante sur une berline qui s'adressait à une clientèle familiale, plus ou moins bourgeoise, et pas du tout prête à se jouer des valeurs établies. Loin d'être un caprice de designer, ce hayon vraiment pratique à l'usage permettait de profiter d'une ouverture maximale sur le coffre. Surtout, il était relayé par une véritable modularité intérieure : la banquette s'escamotait, dossier replié contre les sièges avant et assise venant se plaquer au plafond, retenue par des sangles ! Aucune autre berline à l'époque ne pouvait se vanter d'avoir un coffre modulable, qui acceptait jusqu'à 1 200 dm³ de bagages ! Mais la modernité pertinente de la R16 ne s'arrête pas là : sa



transmission aux roues avant, encore peu répandue sur les berlines de son rang, lui permet d'offrir un comportement routier bien plus sûr que celui des propulsions concurrentes, toujours enclines à laisser leur train arrière vagabonder au gré des inégalités de la chaussée. A bord, la Renault innove aussi : son chauffage intérieur par nappes garantit une température homogène. Et son système d'extraction d'air évite les mauvaises odeurs. Tiens, elle est aussi la première voiture européenne dotée d'un alternateur ! Par ailleurs, elle est pétrie de qualités : sa suspension douce ménage un très bon confort, le rembourrage des sièges a été défini avec

Renault avait retenu le hayon sur la R4, pratique et rustique, dès 1961. Ce que la définition presque utilitaire du modèle pouvait laisser tolérer. Mais transposer la formule à un niveau de gamme plus élevé a choqué les clients plus conventionnels.

générosité, le silence de fonctionnement ressort comme l'un des meilleurs de son temps. Et le séjour à bord est véritablement agréable pour cinq. La vaste surface vitrée inonde l'habitacle de lumière et la présentation intérieure est avenante. Les bourrelets en plastique de la planche de bord et ses parements en faux bois valorisent l'ensemble.

Douce et rassurante

Sur cette version Super, l'équipement a été soigné : dossier avant réglables, accoudoir central arrière, allume-cigare et même un éclairage dans le coffre, rare dans ces années-là ! Le conducteur aussi a le sourire



Un poste de conduite clair et fonctionnel. La commande de vitesses au volant, pas traditionnelle chez Renault, participe à cette volonté d'offrir des manœuvres aisées au conducteur. Joli décor en faux bois, chic et chaleureux.



A voiture nouvelle, moteur 100% nouveau. Et ça valait le coup ! Ce Cleon alu, 100% en alliage léger, séduit par sa rondeur de fonctionnement et son caractère policé. S'il avait été encore mieux inspiré, il aurait même pu vous offrir un arbre à cames en tête...



PHOTO: F. GROUT

Eh non ! Le profil de la R16 n'est décidément pas académique : son pan arrière oblique qui s'offre une cinquième porte paraît totalement iconoclaste. Et même révoltant aux yeux de certains. Finalement, les acheteurs affluèrent...

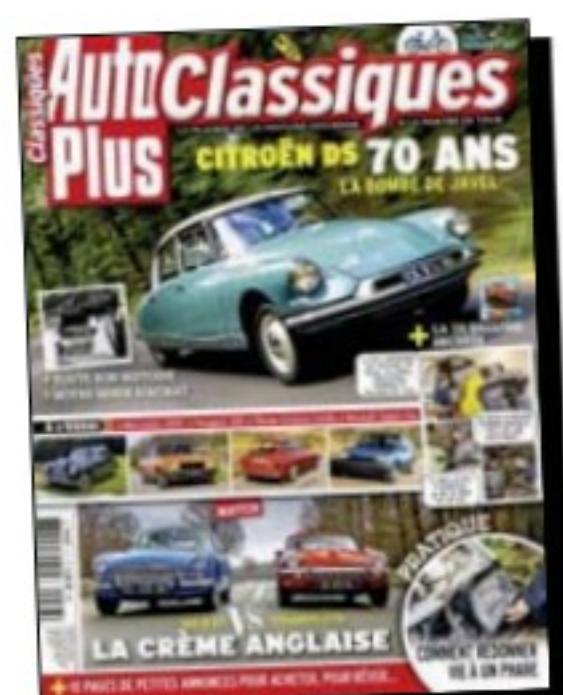


1965, cette année-là

Lancement du premier satellite français Astérix-1 par une fusée Diamant-A depuis le centre d'essai d'engins spéciaux d'Hammaguir, en Algérie. Oldsmobile est la première marque à sortir une traction avant de grande série aux Etats-Unis. Sur cet énorme coupé Toronado de 5,36 m et pesant 2 tonnes, une nouveauté : le compteur de vitesse à tambour. Cinq ans avant la Citroën GS !

OFF-FILES / AFP

aux lèvres : l'auto offre un fonctionnement doux et docile. Pas spécialement nerveux, son moteur le gratifie d'un répondant aimable, la boîte de vitesses, commandée par un levier au volant, offre des passages faciles, et le comportement routier jamais piégeux se montre fidèle. Franchement, la synthèse apparaît particulièrement réussie au milieu des années 1960 ! La cote des R16 a bien monté depuis quinze ans. Surtout celle des TX, les plus puissantes, de fin de carrière. Mais les modèles du début, avec les feux en amande, comme cette version de 1970, attirent de plus en plus les amateurs. La combinaison idéale ? Peut-être une TS de 1968-1970... ■



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 : attendue pour fin 2026, la Peugeot 208 nouvelle génération est déjà dans *Auto Plus* !**
- **Dossier essais : championnes du pouvoir d'achat, les 200 voitures les moins chères à l'usage.**
- **Occasion : dénicher un modèle Crit'Air 1 pour 5 000 €, c'est possible ! Découvrez notre sélection.**

En kiosque le vendredi 21 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 Combès

Chefs de service

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoiages : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Crupenninck, 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

Réaubourg, Jean-Christophe Piot, François Stagnaro,

Didier Laurent

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 Sigaret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champagne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau 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 €

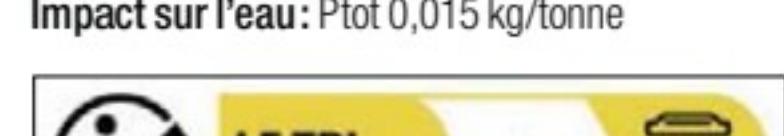
Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

Impact sur l'eau : Pt0 0,015 kg/tonne



axel springer

Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 47 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

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

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	7248 €
131 g	330 €	169 g	7959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1 074 €	179 g	20 569 €
142 g	1 172 €	180 g	22 380 €
143 g	1 276 €	181 g	24 291 €
144 g	1 386 €	182 g	26 302 €
145 g	1 504 €	183 g	28 413 €
146 g	1 629 €	184 g	30 624 €
147 g	1 761 €	185 g	32 935 €
148 g	1 901 €	186 g	35 346 €
149 g	2 049 €	187 g	37 857 €
150 g	2 205 €	188 g	40 468 €
151 g	2 370 €	189 g	43 179 €
152 g	2 544 €	190 g	45 990 €
153 g	2 726 €	191 g	48 901 €
154 g	2 918 €	192 g	51 912 €
155 g	3 119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

	Prix en €	Bonus (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	58570	+3749	4%	E	sDrive18i xLine	46100	+1276	5%	E	Série 8 Gran Coupé	840d xDrive	113850	+27280	0%	D	
S5	79750	+11959	2%	E	sDrive20i xLine	48100	+400	5%	E	Série 8 Cabriolet	840d xDrive	124650	+28005	0%	D	
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+2160	0%	D	sDrive20i M Sport	49350	+400	5%	E	X5	xDrive25e xLine	105180	+11600	7%	PHEV	
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+2160	4%	D	xDrive25e	55950	+550	5%	PHEV	xDrive30e xLine	90050	+43946	1%	D		
A5 Avant (nouvelle)					xDrive30e M Sport	62800	+600	5%	PHEV	IX (nouvel)	xDrive18d	46400	+330	8%	D	
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E	xDrive18d xLine	48800	+330	5%	D	xDrive18d M Sport	50900	0	5%	D		
2.0 TFSI 150 S line	56170	+4394	8%	E	xDrive18d M Sport	52150	0	5%	D	xDrive23d M Sport	56400	+210	5%	E		
2.0 TFSI 204 S line	61070	+4576	8%	E	IX1	xDrive20	46950	-3000	13%	Elec	xDrive20	46950	0	nc	Elec	
S5	61250	+14992	0%	E	xDrive20 xLine	57200	0	13%	Elec	xDrive20 M Sport	58900	0	13%	Elec		
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+2390	0%	D	xDrive20 M Sport	60200	0	5%	D	M70 xDrive	136800	0	nc	Elec		
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+2390	8%	D	XM	50se	138800	+19850	9%	PHEV	50se	178500	+22550	9%	PHEV	
Q5 (nouveau)					50se xLine	188000	0	nc	Elec	50se M Sport	205000	+2850	1%	PHEV		
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+4051	0%	E	Q5 Sportback (nouveau)	2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+4051	nc	E	50se xDrive	212000	+13929	1%	D	
S5	65950	+41221	0%	E	2.0 TFSI 204 Hybride S line	60130	+41221	nc	E	50se xDrive	220000	0	1%	Elec		
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+7431	0%	D	2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+7431	0%	D	X7	50se xDrive	111550	+60000	6%	D	
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+7431	0%	D	50se xDrive	116500	+60000	6%	D	50se xDrive	122000	0	1%	Elec		
Q5 Sportback (nouveau)					Q6 e-tron (nouveau)	251 Design	72170	0	0%	Elec	BYD	Dolphin	33900	0	4%	Elec
2.0 TFSI 204 S line	59750	+4051	nc	E	251 S line	76270	0	4%	Elec	204 Comfort	33900	0	4%	Elec		
S5	68150	+4051	nc	E	Performance S line	81500	0	5%	Elec	Atto 3 (nouveau)	Atto 3	38990	0	nc	Elec	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+7519	0%	D	Quattro S line	87550	0	5%	Elec	Design	40990	0	nc	Elec		
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+7519	nc	D	S6	98870	0	2%	Elec	Seal (nouvelle)	Seal	48990	0	5%	Elec	
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					A6	45 TFSI S line	68380	+5305	8%	E	Design	48990	0	5%	Elec	
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+4051	0%	E	50 TFSI e S line	78540	+2150	7%	PHEV	Excellence AWD	49990	0	4%	Elec		
S5	69830	+41221	0%	E	55 TFSI e Compétition	79750	+2150	8%	PHEV	Seal	50000	+1400	0%	PHEV		
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+7431	0%	D	50 TDI S line	62150	+1098	8%	D	DM-i Boost	37500	+2250	0%	PHEV		
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+7431	0%	D	50 TDI Design	65930	+1274	8%	D	DM-i Design	44500	+3500	2%	PHEV		
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					50 TDI Design Quattro	74180	+8126	nc	D	Electric Comfort	41800	0	4%	Elec		
2.0 TFSI 204 S line	59750	+4051	nc	E	50 TDI Avus	84860	+8200	7%	D	Sealion 7 (nouvel)	Sealion 7	45500	0	2%	D	
S5	69830	+41221	0%	E	50 TDI Avus Quattro	88350	+10770	7%	D	Sealion 7	46350	0				

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie				
1.0 TCe 90 Journey	16950	+75	2%	E		204 Extended Range	45900	-3000	7%	Elec	Stonic	1.0-T-GDI 100 Motion	22780	+190	10%	E		220 d AMG Line	63250	+1700	6%	D	
1.0 Eco-G 100 Journey	16950	0	2%	GPL		286 Extended Range	46900	-3000	7%	Elec	EV3 (nouveau)	204 58,3 kWh	35900	0	0%	Elec		300 d e Hybrid EQ AMG Line	72350	+5200	5%	PHEV	
Sandero Stepway						340 Extended Range	53900	0	7%	Elec		204 58,3 kWh Earth	38300	0	2%	Elec		Classe C All-Terrain					
1.0 TCe 90 Essential	16150	+230	1%	E		170 Standard Range	46400	-3000	2%	Elec		204 81,4 kWh Earth	43000	0	2%	Elec		200	60950	+3976	4%	E	
1.0 TCe 90 Expression	17450	+230	2%	E		286 Extended Range	49400	0	2%	Elec		204 81,4 kWh GT-line	45900	0	1%	Elec		220 d	64350	+2860	4%	D	
1.0 Eco-G 100 Expression	17450	0	2%	GPL		340 Extended Range	56400	0	2%	Elec						GLC							
1.0 Eco-G 100 Extreme	18450	0	4%	GPL		Mustang (nouveau)					Ceed	1.0-T-GDI 100 Active	27900	+240	16%	E		43 AMG	89000	+60000	nc	E	
1.0 Eco-G 110 Extreme	19200	+190	4%	E		GT	59300	+60000	0%	E		1.0-T-GDI 100 GT-line	30780	+240	10%	E		300 e Avantgarde Line	72450	+9650	4%	PHEV	
Jogger						Dark Horse	71300	+60000	0%	E		1.5-T-GDI 140 GT-Line	31900	+450	10%	E		300 e AMG Line	77450	+9650	4%	PHEV	
1.0 TCe 110 Expression	21000	+330	0%	E		Mustang Convertible (nouveau)					Ceod SW	1.0-T-GDI 100 Active	28900	+330	10%	E		63 AMG S E-Performance	139400	+31110	3%	PHEV	
1.6 hybrid 140 Expression	25400	0	2%	FHEV		GT	63800	+60000	0%	E		1.0-T-GDI 100 GT-line	32200	+330	7%	E		63 AMG S E-Performance Limited Edition	142900	+31110	nc	PHEV	
1.6 Hybrid 140 Extrême	26700	0	2%	FHEV		Mustang Mach-E					ProCeed	1.0-T-GDI 100 Active	33400	+650	7%	E		200 d Avantgarde Line	60150	nc	4%	D	
1.0 Eco-G 100 Extrême	21800	+75	1%	GPL		268 Standard Range	52900	0	6%	Elec		1.5-T-GDI 140 GT-Line	46040	0	8%	PHEV		200 d AMG Line	64950	nc	4%	D	
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+75	2%	GPL		294 Extended Range Premium	66900	0	10%	Elec						450 d AMG Line	81000	+11226	4%	D			
Duster (nouveau)						329 Standard Range Premium AWD	68900	0	10%	Elec		MAZDA					300 d e Hybrid EQ AMG Line	80100	+11450	3%	PHEV		
1.0 Eco-G 100 Essential	19950	+230	0%	GPL		370 Extended Range Premium AWD	73900	0	10%	Elec		Mazda 2 Hybrid	Pure	25250	0	2%	FHEV		GLC Coupé				
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+230	0%	GPL		Tourneo Connect					Mazda 3 5p.	2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	28000	nc	8%	E		200 AMG Line	69700	+6701	3%	E	
1.2 TCe 130 Extreme	25300	+190	1%	E		1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7%	E		2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	30200	nc	5%	E		43 AMG	87800	+60000	nc	E	
1.2 TCe 130 Journey	25300	+190	1%	E		2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7%	D		2.0 e-SkyActivX 186 Homura	32500	+50	5%	E		300 e Avantgarde Line	72550	+5300	6%	PHEV	
1.6 Hybrid 140 Extreme	28300	0	0%	FHEV		2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7%	D		2.0 e-SkyActivX 186 Nagisa	33800	+50	4%	E		400 e AMG Line	79750	+9650	4%	PHEV	
1.6 Hybrid 140 Journey	28300	0	0%	FHEV		2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D						63 AMG S E-Performance	141300	+31370	3%	PHEV			
Bigster (nouveau)						HR-V					MC20	630	251950	+60000	0%	E		63 AMG S E-Performance Limited Edition	142900	+31110	nc	PHEV	
1.2 TCe 140 Essential	24900	+150	nc	E		Tourneo Connect					MC20 Cielo	630	287250	+60000	0%	E		200 d Avantgarde Line	60150	nc	4%	D	
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+230	0%	GPL		268 Standard Range	52900	0	6%	Elec		Levante	Modena	149000	+60000	0%	E		220 d AMG Line	62200	+5200	5%	D
1.2 TCe 130 Extreme	25300	+190	1%	E		294 Extended Range Premium	66900	0	10%	Elec			GT	111500	+60000	0%	FHEV		300 d e Hybrid EQ AMG Line	72350	+5200	5%	PHEV
1.2 TCe 130 Journey	25300	+190	1%	E		329 Standard Range Premium AWD	68900	0	10%	Elec		Quattroporte	Modena	174500	+60000	0%	E		Classe C All-Terrain				
1.6 Hybrid 140 Extreme	28300	0	0%	FHEV		370 Extended Range	73900	0	10%	Elec						200	60950	+3976	4%	E			
1.0 Eco-G 100 Extrême	21800	+75	1%	GPL		Mustang (nouveau)					Gran Turismo	Modena	181350	+60000	5%	E		220 d	64350	+2860	4%	D	
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+75	2%	GPL		GT	59300	+60000	0%	E						GLC							
Duster (nouveau)						Mustang Convertible (nouveau)					Ceed SW	1.0-T-GDI 100 Active	27900	+240	16%	E		43 AMG	89000	+60000	nc	E	
1.0 Eco-G 100 Essential	19950	+230	0%	GPL		Dark Horse	71300	+60000	0%	E		1.0-T-GDI 100 GT-line	30780	+240	10%	E		300 e Avantgarde Line	72450	+9650	4%	PHEV	
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+230	0%	GPL		Mustang Mach-E					Folgore	1.0-T-GDI 100	199500	0	nc	Elec		400 e AMG Line	77450	+9650	4%	PHEV	
1.2 TCe 130 Extreme	25300	+190	1%	E		268 Standard Range	52900	0	6%	Elec		Levante	Modena	149000	+60000	0%	E		63 AMG S E-Performance	139400	+31110	3%	PHEV
1.2 TCe 130 Journey	25300	+190	1%	E		294 Extended Range Premium	66900	0	10%	Elec			GT	111500	+60000	0%	FHEV		63 AMG S E-Performance Limited Edition	142900	+31110	nc	PHEV
1.6 Hybrid 140 Extreme	28300	0	0%	FHEV		329 Standard Range Premium AWD	68900	0	10%	Elec		Quattroporte	Modena	174500	+60000	0%	E		200 d Avantgarde Line	60150	nc	4%	D
1.0 Eco-G 100 Extrême	21800	+75	1%	GPL		370 Extended Range	73900	0	10%	Elec						GLC							
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+75	2%	GPL		Mustang (nouveau)					Gran Turismo	Modena	181350	+60000	5%	E		43 AMG	89000	+60000	nc	E	
Duster (nouveau)						GT	59300	+60000	0%	E						300 e Avantgarde Line	72450	+9650	4%	PHEV			
1.0 TCe 90 Journey	16950	+75	2%	E		Mustang Convertible (nouveau)					Ceed SW	1.0-T-GDI 100 Active	27900	+330	10%	E		400 e AMG Line	79750	+9650	4%	PHEV	
1.0 Eco-G 100 Journey	16950	0	2%	GPL		Mustang Mach-E					ProCeed	1.0-T-GDI 100 Active	28900	+330	10%	E		63 AMG S E-Performance	141300	+31370	3%	PHEV	
Sandero Stepway						268 Standard Range	52900	0	6%	Elec		1.5-T-GDI 140 GT-Line</											

Prix en €

Bonus (i)

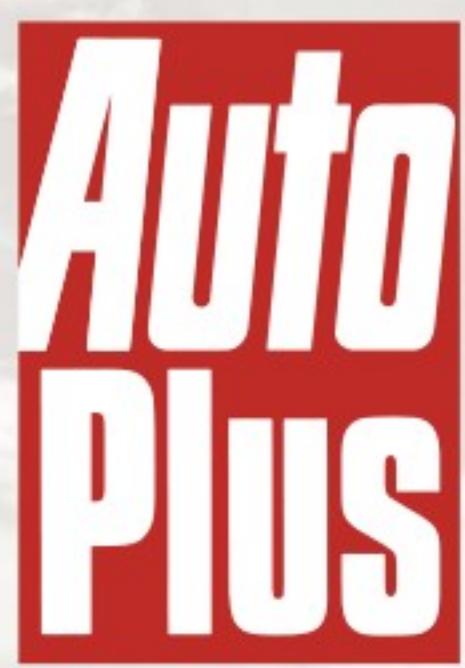
Bonus ou malus

Remise possible

Energie

MG (suite)

	Prix en €	Bonus (i)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
MG4					
170 Standard	29900	0	11%		
204 Luxury	35900	0	17%		
XPower	40400	0	13%		
MG5					
Autonomie Standard Confort	32900	0	8%		
Autonomie Etendue Confort	35900	0	8%		
Autonomie Etendue Luxury	37400	0	19%		
ZS (nouveau)					
Hybrid+ 197	22900	0	0%		
Hybrid+ 197 Confort	24900	0	0%		
EHS (nouvel)					
Comfort	37900	+300	0%		
Luxury	39900	+550	3%		
Marvel R					
180 Confort	44400	0	22%		
288 Performance 4WD	50900	0	16%		
Cyberster (nouveau)					
510 4x4	67900	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	39880	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 Favourite Pack S	40210	nc	2%		
Carbrio (nouveau)					
Cooper C Classic	33450	nc	nc		
Cooper S Classic	36800	nc	nc		
Cooper S Favourite	40720	nc	nc		
John Cooper Works	44880	nc	nc		
Aceman (nouveau)					
E Essential	36000	0	0%		
E Classic	40180	0	0%		
SE Classic	44810	0	0%		
SE Favourite	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 Infirm	16480	0	14%		
Celt (nouvelle)					
1.0 MPI 67 Invite	18800	+50	9%		
1.0 MPI-791 Intense	23180	+50	9%		
1.6 MPI HEV 143 Intense	29480	0	7%		
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30480	0	7%		
ASX (nouveau)					
1.0 MPI-T 91 Invite	27180	nc	nc		
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31280	nc	nc		
1.6 MPI HEV 143 Intense	35880	nc	nc		
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36290	nc	nc		
Eclipse Cross					
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42900	+1000	22%		
Outlander (nouvel)					
Invite	51580	+3050	5%		
Invite +	55780	+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	7%		
63 kWh 218 Advance	41800	0	9%		
87 kWh 242 Advance	49300	0	9%		
87 kWh 242 Elove	52800	0	8%		
87 kWh e-4orce 306 Elove	55800	0	8%		
Nismo	59300	0	nc		
X-Trail					
e-Power 204 Acenta	43800	+1130	10%		
e-4orce 213 Acenta	46100	+2904	10%		
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+2904	11%		
OPEL					
Corsa					
1.2 Turbo 100 GS	22800	+50	7%		
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	9%		
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	9%		
Electrique 136	32000	-3000	9%		
Electrique 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	34800	+260	10%		
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	12%		
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	19%		
GSe	49150	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	38180	+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%		
Hybride Rechargeable 195 GS	45980	+1710	5%		
Electric 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%		
Electric 73 kWh 213 GS	44900	-3000	5%		
Electric 82 kWh 213 GS	45980	-3000	5%		
Combo Life (nouveau)					
Electric Elegance	36850	-3000	nc		
PEUGEOT					
208					
1.2 Turbo 100 Style	21150	0	12%		
1.2 Turbo 100 Allure	23050	0	8%		
RENAULT					
Clio					
1.0 SCe 6 Evolution	19300	+100	13%		
1.0 TCe 90 Evolution	20700	0	13%		
1.0 TCe 90 Techno	22200	+50	13%	</	



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS **MARCHÉS DIRECTS**

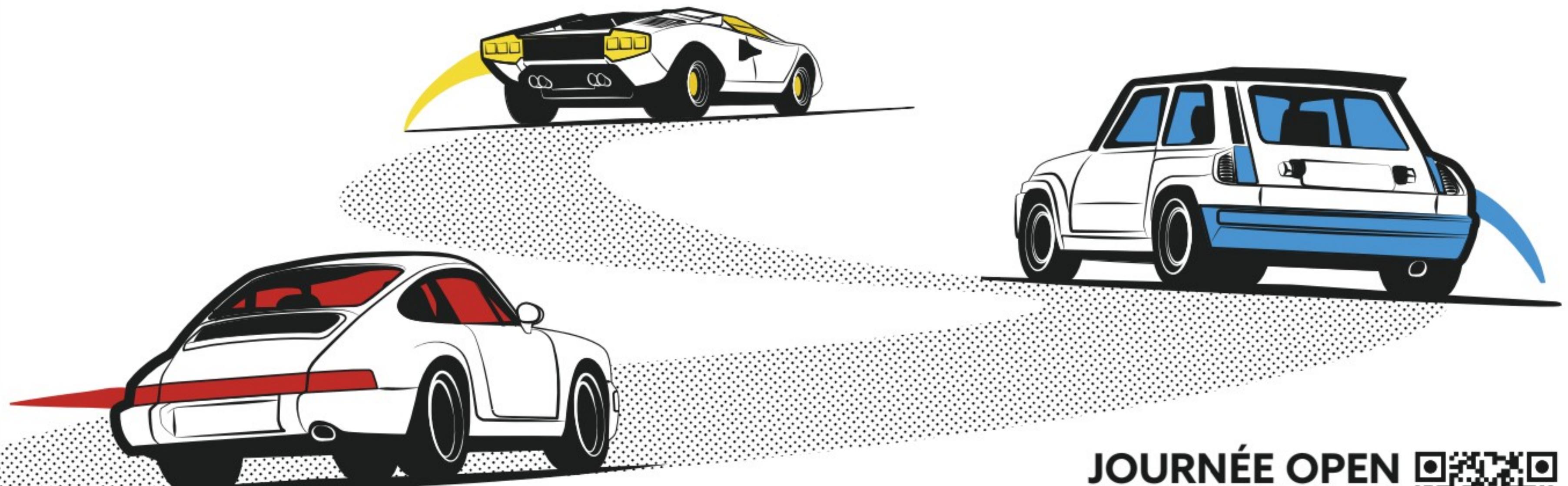
Julie ALDABO - Directrice de publicité : ☎ 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

2ÈME ÉDITION

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE

LE 20 JUIN 2025



**JOURNÉE OPEN
UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION**

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2





★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances - Siège social : Espace Elysée - 128 Rue des Brotteaux - 75016 PARIS. RCS Paris B 308 584 465. N°ORIAS : 073100752 (www.orias.fr) - Crédit photo : iStockphoto - DR - Au 16/08/2023

AVIA

ADDITIF CONCENTRÉ, ANTI-CRISTALLISANT POUR VOTRE ADBLUE®

Complément indispensable pour votre AdBlue® Formule brevetée



Voyant qui reste allumé ?



Cristallisation dans le SCR



Capteur bloqué ?



Problème d'injecteurs et de pompe de réservoir d'adblue ?

OU LE TROUVER ?

Disponible dans les stations services participant à l'opération.



98% des composants actifs d'origine végétale.



THEVENIN *DUCROT
2, Rue de l'ardoise
69007 LYON
04.72.80.84.60
<https://thevenin-ducro.com>



Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



- Boîtes de vitesses manuelles
- Boîtes de vitesses automatiques
- Ponts avant et arrière
- Boîtes de transfert

07 69 78 81 29
contact@boiteatelier.eu
boiteatelier.eu



« Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer »

SKODA | 130
ANS

Škoda Fabia

La citadine qui n'a pas peur
des grandes distances.



À partir de

209 €/mois⁽¹⁾
sans apport

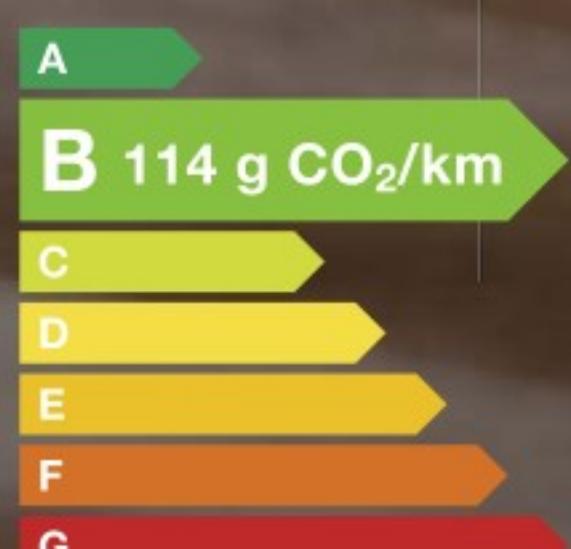
**2 mois de
loyers offerts**

LLD 37 mois

Disponible immédiatement

Modèle présenté : Fabia Selection 1.0 TSI 95ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1er loyer de 307 € suivi de 34 loyers de 307 €, remise de 4 200 € déduite.

Offre valable du 01/01 au 31/03/2025. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000km maximum, remise de 4 200 € déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1er loyer de 209 € suivi de 34 loyers de 209 €. Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510 €, 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370. Gamme Fabia : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,0 - 5,6. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 114 - 123. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer