

Exclusif

Futur Mercedes GLA



+ GLB
La version
familiale

N° 1916 - Vendredi
23 mai 2025

**Découvrez tous
ses secrets**

P. 16

Les experts P. 52

Location de voiture
Evitez les pièges

Le match des SUV accessibles

Citroën C3 Aircross/Dacia Duster
Un duel à couteaux tirés

P. 30

Au quotidien

Une semaine en
Peugeot 5008
hybride

P. 40

Dossier essais

**8 modèles sympas
et pas (trop) chers**

P. 24

Premier essai

Renault 4

**Elle tient
ses promesses !**

P. 34

Occasion P. 44

**Spécial
utilitaires**

15 bons choix
dès 5 900 €

Actu

Revendre son 1.2 PureTech
Quel pro vous en offre le plus ?

P. 12

L 14629 - 1916 - F: 2,50 €

BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 € - MAR: 3,20 € - TOM S: 5,50 € - CH: 5,80 € - TUN: 5,80 €



RENAULT 5 ROLAND-GARROS

E-TECH ELECTRIQUE

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
planche de bord rétro-éclairée Roland-Garros
e-pop shifter inspiré du grip des raquettes de tennis⁽²⁾
sellerie grise avec textile graphique et logo Roland-Garros





(1) selon norme wltp. (2) levier de vitesse e-pop. décor de toit disponible en option ultérieurement. **consommations min/max (kwh/100 km)⁽¹⁾: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)⁽¹⁾: 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

L'autonomie : pour les enfants ça viendra,
pour la voiture c'est fait.



**Nouveau Škoda Enyaq, le SUV familial 100% électrique
et son autonomie jusqu'à 590 kilomètres*.**

À partir de

499 €/mois⁽¹⁾

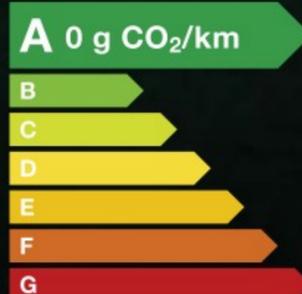
LLD 37 mois / Apport de 0€
après bonus écologique majoré de 2 000€ déduit



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

Modèle présenté: Enyaq 85 Finition Plus avec options à **615€** par mois, remise Škoda de 6 305€ déduite, aux mêmes conditions.
Offre valable du 01/05/2025 au 31/05/2025. *Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP. (1) Enyaq Element 85 en location longue durée 30 000 km max, 1^{er} loyer majoré jusqu'à 2 499€ ramené à 499€ lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 499€, remise Škoda 6 305€ déduite. Prime CEE déduite de 345€, détails sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr). Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH - RCS Pontoise : 451 618 904.

Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€ - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.
Gamme Enyaq : Cycle mixte WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 14,9-16,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Concours Lépine : ça innove à fond!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Techno parade pour le futur Mercedes GLA!
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord de la Nissan Micra

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** 8 voitures sympas et pas trop chères
- 30 **Match** Le Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo Plus de 100 ch face au Dacia Duster 1.0 Eco-G Expression de 100 ch
- 34 **Panoramique** La Renault 4 E-Tech Autonomie Confort Techno de 150 ch
- 40 **Une auto testée au quotidien** Le Peugeot 5008 hybride

GUIDE PRATIQUE

- 43 **Les coachs Auto Plus** Réparer un rétroviseur cassé
- 44 **Acheter une voiture d'occasion** Notre sélection d'utilitaires
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Une Fiat Tipo 2 à moins de 9000 €
- 52 **Le coin des experts** Voiture de location : évitez les mauvaises surprises!

MAGAZINE

- 54 **Le sport** Charles Leclerc : une couronne à conserver
- 56 **Auto Plus Classiques** La Renault 19 Cabriolet
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 20

N. SOLER



Page 24

D. MEUNIER



Page 34

A. SAUNIER



Page 50

N. SOLER

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Cachez ce SUV que je ne saurais voir

Le problème avec les mauvaises idées – outre le fait qu'elles soient mauvaises –, c'est qu'elles peuvent être copiées. Après Paris, puis Lyon, c'est au tour de Bordeaux d'augmenter le tarif du stationnement pour les véhicules les plus lourds. Une hausse de 30% qui vise à tenir éloignés de l'agglomération les SUV (et autres modèles dépassant 1 600 kg type berlines familiales et monospaces). La ville serait-elle envahie par ces grandes méchantes voitures, plébiscitées par les automobilistes mais stigmatisées par les pouvoirs publics? Même pas, la mairie précise elle-même que ce tarif majoré ne touchera que... 10% des résidents et 14% des visiteurs. Difficile de croire que cela va diminuer les taux de pollution, éviter que les chaussées ne se dégradent, augmenter les capacités de stationnement (argument relatif à... la taille des véhicules lourds), fluidifier la circulation (idem) et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Autant d'effets positifs escomptés, avancés par les édiles de la ville, qui tiennent plus du fantasme que d'autre chose.

Aussi fumeuse que soit la motivation, toucher au portefeuille a toujours un effet immédiat. La preuve à Paris, huit mois après la mise en place de la mesure. Interrogé sur le sujet, David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge des transports, estime qu'il y a "deux tiers de véhicules lourds en moins sur les places de stationnement". Et d'ajouter "on ne veut plus les voir en surface, ils doivent se garer en sous-sol". Une sortie (de route) qui interroge. En quoi un véhicule prétendument polluant ou dangereux le serait-il moins lorsqu'il est garé dans un parking sous-terrain? Il y a là une finesse qui nous échappe. Ce que l'on comprend, en revanche, c'est que l'élue ne voit aucun problème à ce que l'argent des automobilistes remplisse les caisses... d'acteurs privés. Un rapport de la Cour des comptes de 2022 indiquait que la ville de Paris était propriétaire de 125 parcs de stationnement dont elle a confié l'exploitation à des entreprises privées. Des délégations de service public exercées en majorité par Indigo (55%), Saemes (37%), SAGS (8%), Q-Park (8%)... La hausse des tarifs en surface (18 €/heure pour un véhicule lourd dans le centre de Paris) pousse donc les automobilistes en sous-sol (5,50 €/heure dans le parking Indigo des Champs-Élysées!). Un "cadeau" qui n'est pas sans rappeler – dans une tout autre mesure certes – celui de l'Etat avec les autoroutes. C'est le problème avec les mauvaises idées...

Mathieu

Trait d'humeur

La start-up suédoise Luvly veut vendre une voiture à monter soi-même



CIREBOX

CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 11 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.



CONCOURS LÉPINE, GADG ÇA INNOV



Robocop, version... pneu

■ A mi-chemin entre le Rôdeur, ballon gardien de la série *Le Prisonnier*, et *Rubber*, le pneu psychopathe du film du même nom de Quentin Dupieux, voici le Rotunbot RT-G. Cette "roue gyroscope" de 125 kg se destine à la police chinoise pour surveiller l'espace public et, surtout, prendre en chasse les fuyards! Testée dans les rues de Wenzhou, cette sphère autonome (ou télécommandée), à l'aise sur terre comme sur l'eau, peut accélérer de 0 à 30 km/h en 2,5 s, pulvériser du gaz lacrymogène et même lancer un filet, façon Spiderman, pour stopper la course d'un fuyard. La garantie d'une interpellation rondement menée (et sans finir crevé)!

LOGON TECHNOLOGY



Voici la voiture en kit

■ Comme Ikea le propose pour les meubles, Luvly, une autre société suédoise, présente (sous forme de concept-car) une auto à monter soi-même. Il s'agit d'un quadricycle électrique livré dans un carton pour réduire les coûts de transport et prêt à être assemblé. Dotée de 100 km d'autonomie et atteignant les 90 km/h (ce qui en fait un quadricycle lourd), la Luvly O pourrait coûter moins de 10000 €. Banco? Oui pour Stellantis, qui a signé un partenariat avec Luvly.

LUVLY



Mégasuperchargeur!

■ Imaginez un système de stockage d'électricité transportable (format conteneur), capable de recharger 150 voitures d'un coup. Eh bien CATL, le géant chinois des batteries, l'a réalisé avec le Tener Stack, un accumulateur XXL doté d'une capacité de 9000 kWh (9 MWh). De quoi installer des bornes là où l'électricité n'arrive pas (ou de la stocker là où elle est produite).

CATL



MYLE SECURITY

Ouvre-moi si tu peux

■ Récompensé au concours Lépine par une médaille d'or et par le prix du Préfet de police, le bouchon de réservoir sécurisé de la société Myle Security reprend à son compte le principe de l'écrou de roue antivol. Il s'agit d'un modèle en aluminium (au filetage standard) ne présentant aucune prise, et qui ne peut être déverrouillé que par une clé à empreinte unique. Adaptable sans modification, notamment sur les camions, il est dissuasif. Sauf si un voleur n'hésite pas à percer le réservoir pour le siphonner.



Le ralentisseur escamotable

■ Tiens, un revenant. En 2021, *Auto Plus* évoquait un ralentisseur inédit venu du Mexique (voir photo) et jamais importé. Escamotable, il ne se relevait que pour calmer les conducteurs trop pressés. Peut-être a-t-il inspiré les étudiants de l'école d'ingénieurs Cesi de Nancy? Leur concept de ralentisseur adaptatif BumpGuard's a remporté le 3^e prix du Challenge Innovation 2025 de la Sécurité routière! On attend de voir leur premier prototype en action.

DR

ETS, INVENTIONS...

À FOND !

Dans le prolongement du concours Lépine, qui s'est tenu récemment à la Foire de Paris, *Auto Plus* a sélectionné les inventions "roulantes" qui font (ou pas) le buzz actuellement. Une sacrée Foir'Fouille où le sérieux côtoie le grand "portnawak".



PHOTOS : DR

Le bêtisier des Géo Trouvetou

■ Parfois, eureka rime avec "mais pourquoi ?" Voyez, à gauche, l'échappement pour Tesla qui fait des bulles en roulant. Véridique. C'est un Américain qui l'a inventé et le vend, paraît-il, 700 \$ avec la pose. Mais le candidat ovni de ce concours Lépine (au centre) est un "boîtier intelligent" qui "permet de faire fonctionner un moteur sans avoir besoin de carburant ou d'électricité". On vous passe l'explication ésotérico-loufoque – on pourrait acheter des "kilomètres intelligents" depuis son smartphone... C'est bien sûr une mauvaise blague teintée d'escroquerie. Finissons, à droite, avec une invention qui n'en est pas une (mais mériterait de l'être) : le liquide de clignotant à offrir à ceux qui oublient toujours de prévenir quand ils tournent. Pour la blague, au Canada, on peut vraiment acheter un bidon de Blinker Fluid factice.



Pub le jour, prévention la nuit

■ L'initiative, inédite, nous vient de République dominicaine. Les "night signals" sont des affiches publicitaires pour Chevrolet qui, la nuit, se transforment en panneaux réfléchissants porteurs de messages de prévention routière : limitation de vitesse, virage dangereux, incitation à mettre sa ceinture... L'effet est aussi inattendu que marquant*!



*Vidéo sur Tinyurl.com/nightsignals

CHEVROLET

Ligne à haute tension

■ La start-up suisse Sun-Ways a eu l'idée géniale de couvrir l'espace entre les rails de panneaux photovoltaïques! Protégés de tout passage; faciles à nettoyer grâce à des trains-balais dotés de brosses; rarement à l'ombre, la zone autour des voies étant souvent dégagée; rapides à installer grâce à une pose robotisée, au rythme de 300 m de voie couverte par heure... Le projet cumule les avantages. Il pourrait fournir jusqu'à 30% de la consommation totale des entreprises de transport public helvètes si tout le réseau ferroviaire du pays en était équipé. Premiers tests en cours (sur 100 m) dans le canton de Neuchâtel.



SUN-WAYS.CH



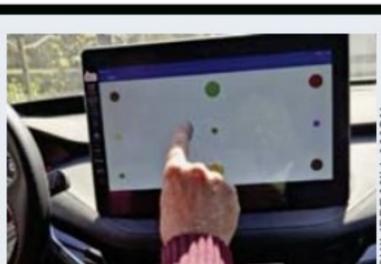
SUBARU

Protection intégrale

■ On pensait avoir tout vu en matière d'airbag... sauf ça! En haut, la version qui protège les cyclistes, mais aussi les piétons, en cas de choc frontal, grâce à sa forme en U. Imaginée par Subaru, elle équipe déjà le nouveau Forester au Japon. En bas, l'airbag talon actif conçu par ZF Lifetec en complément de l'airbag de genou. Son rôle: amortir le contact des pieds avec le plancher de la voiture, y compris, et surtout, en cas de position très reculée dans le siège.



ZF



PHILIPPE MILLAMON

L'éthylotest... tactile !

■ Futée, cette alternative à l'éthylotest antidémarrage créée par Philippe Millamon. Ici, avant de prendre le volant, inutile de souffler. Il faut juste toucher six fois de suite un rond rouge affiché à l'écran aléatoirement. Si le temps de réaction est trop long, signe de réflexes émoussés, on est bon pour rentrer en Uber.



Y. LEFEBVRE

Prise en charge étendue des moteurs 1.2 PureTech

Une garantie sous condition(s) ?

Le garage Citroën qui entretenait jusqu'à présent ma C3 équipée du moteur 1.2 PureTech vient de passer sous l'enseigne Eurorepar (qui est, me semble-t-il, une filiale de Citroën). Si je fais réviser mon auto chez eux, bénéficierai-je toujours d'une garantie moteur étendue ? Ou dois-je trouver un autre atelier de la marque (où le coût sera probablement plus important) ?

M. Meyer, Valence-d'Agen (82)

Pierre-Louis Champeaux. Ne changez pas vos habitudes ! Que vous décidiez de confier l'entretien de votre C3 à un garage Citroën, à un Eurorepar (qui est en effet une filiale de Stellantis) ou à n'importe quel

autre pro digne de ce nom, l'extension de garantie spécifique accordée aux modèles équipés du trois cylindres PureTech s'appliquera pendant dix ans ou 180 000 km. Stellantis n'impose pas, en effet, de suivi exclusif dans les ateliers de son réseau. En revanche, le groupe fixe une condition : le plan d'entretien du véhicule doit avoir été scrupuleusement appliqué (avec une tolérance de retard de trois mois ou 3 000 km). Si les échéances sont respectées, les pépins liés à la courroie de distribution seront pris en charge à 100 % (pièces et main-d'œuvre)... Pour peu que le diagnostic et la réparation aient bien été effectués dans le réseau de la marque.

Pour qui le gazole XTL ?

J'ai récemment hésité à faire le plein avec du gazole XTL dans l'une des rares stations-service qui en propose. Dans le doute, ne sachant pas si mon Peugeot 5008 2.0 HDi 180 de 2018 était compatible, je me suis abstenu. Comment en avoir le cœur net ?

Yann, Palaiseau (91)

François Tarrain. Distribué dans une poignée de stations-service, le gazole synthétique X-To-Liquid (XTL) est fabriqué à partir d'huiles végétales usagées, d'où son appellation commerciale HVO100 (pour *Hydrotreated Vegetable Oil*). Plus cher de 15 à 20 cts qu'un gazole B7 classique, il peut s'utiliser sans modifications sur certains diesels, mais pas tous. Lesquels sont concernés ? Si l'inscription XTL figure sur la trappe à carburant, c'est bon, vous pouvez y aller. Sinon, consultez la liste des modèles compatibles publiée le 14 avril au *Journal officiel* *. Chez Peugeot (et sur les véhicules du groupe Stellantis), tous les diesels le sont depuis novembre 2024, tout comme d'autres moteurs Euro 5 ou Euro 6, avec ou sans marquage XTL... Mais pas votre 5008.



C. CHARISIUS/DPA/MAXPPP

Les boucliers ton carrosserie et les jantes à large déport sont autant de fragilités coûteuses, surtout en usage urbain. S'il s'agit de donner du boulot aux dépanneurs et aux réparateurs, je comprends. Dans le cas contraire, c'est une absence caractérisée de bon sens !

B. C., Paris (75)

Plein d'E85 "à l'arrache"

Sur une auto assez récente (environ 5 ans), peut-on faire le plein avec, disons, deux tiers de SP95-E10 et un tiers d'E85 sans modification du moteur ?

Guy, Hérault (34)

Jérôme Fombelle. Légalement, c'est interdit. En pratique, c'est un mélange qui n'effraie pas certains... Nombre de voitures sont en effet capables d'encaisser sans broncher une rasade d'E85 (jusqu'à 50 %, voire plus) avec, pour inconvénient potentiel, des démarrages poussifs l'hiver et une surconsommation (variable). A plus long terme, une usure prématurée du moteur n'est pas exclue. Raison pour laquelle ceux qui pratiquent ce genre de mix le font plutôt sur des autos âgées souvent de plus de 10 ans.

Malus et LLD

Les montants des malus CO2 et poids atteignent dans certains cas des sommes vertigineuses. Je me demande si j'y suis également soumis pour une location longue durée...

Dominique B., par e-mail

Pierre Audemar. D'une manière ou d'une autre, oui ! Le loueur étant le propriétaire du véhicule pris en leasing, c'est lui qui, au premier chef, doit s'acquitter du (ou des) malus... Mais il ne vous en fera pas pour autant cadeau. Soit la somme vous sera refacturée à la souscription du contrat, soit elle sera intégrée au montant de la mensualité pour en lisser le coût sur la durée.

Ils se sont "fullés" chez Renault ?

A propos du moteur Renault full hybrid E-Tech 160 ch : est-ce une simple mise à jour normative du 1,6 litre ou une véritable nouveauté ?

Rémy Chagrot, Puteaux (92)

François Stagnaro. Il s'agit plutôt d'une profonde évolution technique du précédent ensemble. Le moteur thermique, qui reçoit une injection directe, voit sa cylindrée portée de 1,6 à 1,8 l, tandis que sa puissance passe de 94 à 109 ch. Il reste épaulé par deux moteurs électriques, mais associés à une batterie de 1,4 kWh (contre 1,2 kWh). Résultat, Renault annonce + 25 % de couple, une conso en baisse, une boîte auto. plus rapide et une capacité de remorquage de 1 tonne (contre 750 kg).



PAGECRAN / RENAULT

LA QUESTION DE LA SEMAINE Dans votre déclaration d'impôts, vous optez plutôt pour :

42%	29%	19%	10%
L'abattement forfaitaire de 10%	Les frais réels	Vous n'avez pas le choix (retraité)	Vous n'êtes pas imposable

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

Seriez-vous prêt à acheter une voiture équipée d'un moteur 1.2 PureTech ?

- Oui, si la courroie a déjà été changée.
- Peut-être, mais à un prix sacrifié.
- Non, jamais de la vie !
- Ni l'un, ni l'autre, j'en ai déjà une.

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

UNE LÉGENDE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, le contexte historique et la société française dans lesquels la 2CV a évolué, transgressé les codes, et accompagné les bouleversements économiques, géopolitiques et sociétaux. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 250 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de la « Deudeuche ».

EN VENTE ACTUELLEMENT



CAMÉRA CACHÉE

Chez Citroën, le bilan sécurité offert va-t-il tenir toutes ses promesses ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION

“Faites le point pour prendre la route en toute tranquillité avec le bilan sécurité offert”, telle est la promesse, valable jusqu’à la fin de l’année, du réseau Citroën. Pour savoir si elle est tenue, notre espion a allumé sa caméra...



RDV sous 48 h, mais couac le jour J. “Désolé, on a deux mécanos absents ce matin, ça bouleverse le planning. Si vous pouvez repasser en début d’après-midi, on aura plus de temps pour s’occuper de vous.” Rebelote, donc, à 14 h. Cette fois, le bilan débute dès le seuil de l’atelier.



Premier point: “Votre contrôle technique est périmé. On peut l’y amener tout de suite. Et en attendant, on vous prête un vélo électrique.” Sympa, mais on verra plus tard. “A ce propos, il va falloir changer les pneus arrière. Parce que vu leur état, pour le coup, c’est contre-visite direct!” Exact.



Zou, direction l’atelier pour notre C4 Picasso. Et la salle d’attente cosy avec machine à café dispo pour nous. Espresso en main, nous observons de loin la suite des opérations: sous le capot, tous les niveaux sont vérifiés et dûment ajustés, puis la batterie testée. C’est carré.

PHOTOS: DR



Voiture à mi-niveau, les trains roulants sont auscultés: état des pneus, pression ajustée, vérification des freins (sans démontage)... Le verdict? Au final, il ressortira – à raison – que les freins sont OK à l’avant, à mi-usure à l’arrière. Et que deux pneus ont en effet dépassé la cote d’alerte.



Prenons encore de la hauteur pour l’inspection méticuleuse des soubassements. RAS, rien n’est oublié. Puis, retour au sol pour le bilan éclairage: le stop grillé est bien signalé, mais son remplacement par une ampoule de notre kit (qui prendrait cinq minutes) n’est pas proposé. Dommage.



Finito! Retour à l’accueil où nous attend le devis: 295 € les deux pneus Kleber posés, c’est plutôt réglo. En revanche, 31 € pour remplacer l’ampoule, c’est mesquin. “Et après ça, si ça vous dit, on pourra s’occuper du contrôle technique moyennant 85 €. Sûr qu’elle l’aura.” On va aviser.



On va pas chipoter

Malgré un retard à l’allumage (un contretemps, ça peut arriver...), on saluera l’accueil que nous a réservé ce Citroën, tout comme la pertinence des diagnostics posés. Bien également, les appoints de liquides offerts (ce qui n’est pas toujours le cas); moins, la trentaine d’euros réclamés pour remplacer une bête ampoule de stop HS.

BON PLAN OU PAS? 👍?👎



Avec Lidl Plus: 18 mois de télépéage Ulys offerts

La promesse: Jusqu’au 31 août, les membres du programme de fidélité de Lidl peuvent bénéficier d’un abonnement offert au télépéage Ulys. ➡ Que vous fassiez vos courses chez Lidl ou pas, peu importe: il suffit de télécharger l’application Lidl Plus, de créer un compte, d’aller dans la section “Partenariats” et de sélectionner l’offre “Ulys”. Vous obtiendrez alors un code de réduction à utiliser directement sur le site

Ulys.com. Il donne droit à 18 mois d’abonnement gratuit à la formule télépéage Classic, soit une économie de 36 € (la facture des péages restant, bien sûr, due). Seul bémol, les frais d’envoi du badge (4,90 €) sont, eux, facturés. Bon à savoir: l’offre n’est en théorie pas accessible à ceux qui ont déjà un compte Ulys, mais il suffit d’en créer un second avec une adresse e-mail différente pour contourner cette restriction.

Le bon prix!



La Fiat Topolino à 55 €/mois sans apport

La promesse: Jusqu’au 31 mai, la voiture sans permis accessible dès 14 ans (qui commence à faire de l’ombre à sa cousine, la Citroën Ami) bénéficie d’une offre en location longue durée à prix plancher et d’une remise sympa en cas d’achat comptant.

➡ Les deux versions – la Topolino avec portes et toit vitré et la Dolcevita ouverte et dotée d’un toit en toile – sont concernées par l’offre: affichées l’une comme l’autre à 9 890 €, elles sont proposées en LLD sur 36 mois et 15 000 km avec un loyer fixé très précisément à 54,88 € sans le moindre apport. Soit un coût total de 1 975,68 €. Raisonnable! Autre option, l’achat comptant, avec une remise de 1 000 € sur la Topolino ou 2 000 € sur la Dolcevita (qui tombe ainsi à 7 890 €). Sauf qu’avant de craquer, il y a un “détail” à prendre en compte: l’assurance, dont le coût sera très certainement largement supérieur à celui de la location.

Pas cher (sauf en assurance)



En avant les beaux jours

Votre abonnement à

3€

LE 1^{er} MOIS

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670181

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

Formule MENSUELLE **3€** le 1^{er} mois seulement

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

(1)

Formule ANNUELLE **5 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une montre en cadeau** pour **99€ seulement** au lieu de 187,03€*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1916 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

Mme M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom **:

Prénom **:

Adresse **:

Code postal **: Ville **:

Téléphone: (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email:

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

- Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!
- Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1916
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE
mag.com



*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 €, par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag@eras.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



SHUTTERS TOCK

REPRISE D'UN MODÈLE 1.2 PURETECH

Quel pro vous en offre le plus ?

Ternis par leur réputation, les véhicules de Stellantis équipés d'un bloc 1.2 PureTech sont, paraît-il, devenus impossibles à revendre... Y compris aux pros de la "reprise cash" ? Et si oui, à quel prix ? C'est ce que nous avons voulu vérifier.

Après avoir occulté pendant des années les problèmes endémiques de son trois cylindres 1.2 PureTech – la courroie de distribution, immergée dans le carter d'huile, se désagrège au fil du temps jusqu'à entraîner la casse du moteur –, Stellantis fait désormais face à une vague de mécontentement majeure. Depuis, le groupe

tente de regagner la confiance des clients, notamment en couvrant, sous conditions, pendant dix ans les pépins de la distribution. Pour autant, la réputation de ce moteur, que l'on trouve dans les Citroën, DS, Opel et Peugeot, est tout de même sacrément et durablement écornée. Au point que de nombreux propriétaires se plaignent, en paral-

èle, d'être pris en otage, avec des autos quasiment impossibles à revendre, l'appellation "PureTech" étant devenue un véritable épouvantail à acheteurs. Le tableau est-il si noir que cela ?

27 enseignes sollicitées

Pour en avoir le cœur net, nous avons endossé l'identité de propriétaires de voitures ainsi

équipées. Notre "garage virtuel" a donc accueilli, le temps de cette enquête, deux Peugeot et une Opel (voir tableaux ci-contre), mues par des variantes du 1.2 PureTech. Bien décidés à les revendre, nous avons contacté vingt-sept enseignes promettant de reprendre, sans obligation d'achat en échange, tout type de véhicule, quels que soient son âge et son kilométrage. Pour multiplier nos chances, nous avons à la fois sollicité des spécialistes renommés du rachat cash, des réseaux

CARBURANT

Peu d'activité sur les totems (et c'est tant mieux).

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 15 mai 2025.

Cours du baril de Brent: 57,39 € (+ 0,87 €).

GAZOLE 1,563€ + 1 ct en une semaine - 16,7 cts en un an	SP95-E10 1,676€ + 1,5 ct en une semaine - 20,3 cts en un an
SP95 1,702€ + 1,6 ct en une semaine - 19,9 cts en un an	SP98 1,777€ + 1,4 ct en une semaine - 18,8 cts en un an
E85 0,753€ + 0,3 ct en une semaine - 13,4 cts en un an	GPL 0,990€ - 0,1 ct en une semaine - 1,5 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

AVENIR DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Lyon et Paris, seules ZFE maintenues ?

■ C'est en tout cas le scénario qui tient la corde. Alors que le projet de loi qui pourrait bien avoir la peau des ZFE est mis en pause, le gouvernement tente de les sauver à l'aide d'un autre amendement au même projet. Le constat ? Globalement, la qualité de l'air s'est améliorée dans toutes les métropoles, mais pas assez dans celles du Grand Paris et de Lyon. Il serait donc question d'y maintenir les ZFE et de les rendre facultatives partout ailleurs. Manière de faire cesser la fronde contre ce dispositif décrié, sans pour autant l'abandonner totalement. D'autant qu'il n'a pas dit son dernier mot ! En effet, si la quasi-totalité des métropoles respectent les limites actuelles de polluants imposées par l'Europe, la donne devrait changer en 2030, lorsque les seuils seront divisés par deux. Or, si on appliquait ces futures règles dès aujourd'hui, 56 agglomérations ou métropoles françaises ne seraient pas dans les clous. Ce qui pourrait alors permettre aux ZFE de prendre leur revanche.



F. Tarrain



Et de sept ! Pas une semaine sans qu'un nouveau constructeur ne propose une prime CEE* ! Cette fois, ils sont même deux : Ford et Kia offrent respectivement aux particuliers une aide de 367 et 310 € pour l'achat d'une voiture électrique, et aux pros jusqu'à 4 250 et 4 696 € pour un utilitaire. **A vos CV !** Envie d'intégrer la caravane du Tour de France au volant de la voiture... poireau d'E.Leclerc. Vous avez

*Certificat d'économie d'énergie. Voir *Auto Plus* n° 1910.

Des offres très variables... et peu fiables ?



Peugeot Rifter 1.2 PureTech 110 ch GT Line (11/2018, 92 000 km)	
Enseigne	Valeur de rachat maxi
Bymycar.fr	12 729 €
Aramisauto.com	12 181 €
Proxiautocash.fr	11 870 €
Elite-Auto.fr	11 061 €
Vendezvotrevoiture.fr	10 002 €
Autothivolle.com	9 709 €
Renault.fr	9 543 €
Dacia.fr	9 543 €
Spoticar.fr	9 000 €
Vendre.autobiz.fr	9 000 €
Lacentrale.fr	8 067 €

Peugeot 208 1.2 PureTech 100 ch Allure (11/2023, 22 000 km)	
Enseigne	Valeur de rachat maxi
Elite-Auto.fr	11 694 €
Bymycar.fr	11 682 €
Aramisauto.com	10 860 €
Rachatcash.jeanlain.com	10 828 €
Renault.fr	10 104 €
Autosphere.fr	9 600 €
Spoticar.fr	9 300 €
Vendre.autobiz.fr	9 300 €
Autothivolle.com	9 037 €

Opel Corsa 1.2 Turbo 100 ch GS (12/2023, 23 000 km)	
Enseigne	Valeur de rachat maxi
Autosphere.fr	12 615 €
Bymycar.fr	12 283 €
Aramisauto.com	11 344 €
Rachatcash.jeanlain.com	11 062 €
Elite-Auto.fr	10 781 €
Groupe-lempereur.com	11 050 €
Renault.fr	9 589 €
Vendre.autobiz.fr	9 150 €
Spoticar.fr	9 100 €
Autothivolle.com	8 712 €

■ Tous les prix que nous indiquons sont ceux formulés en ligne. Il s'agit de valeurs maxi, qui ne présagent pas forcément de l'offre négociée définitive. En effet, nos expériences passées nous ont prouvé que les spécialistes du rachat cash ne manquaient jamais d'arguments lorsqu'il s'agit de minorer le montant des reprises. Pour autant, nos retours ci-contre permettront d'orienter les prospections des propriétaires de 1.2 PureTech qui ne souhaitent pas se lancer dans une cession entre particuliers.

■ Sur les 27 enseignes approchées... seules 13 nous ont fait une offre en ligne pour notre Rifter, un modèle au kilométrage dans la moyenne en bon état et avec un historique limpide. Une fois écartées certaines propositions visiblement trop alléchantes pour être tenues (plus de 14 000 € pour Carizy.com et Capcar.fr), la valeur de reprise moyenne s'établit à 10 245 €. Franchement, nous nous attendions à bien pire. Celle formulée par Spoticar.fr, l'enseigne occasions du groupe Stellantis, interroge toutefois, car il s'agit de l'une des plus basses. Pas très engageant.

■ Verdict moins positif pour notre 208: avec une moyenne de 10 267 €, les prix sont bien en dessous de nos attentes. Une situation assez différente de celle de notre Corsa au pedigree équivalent, qui cote un peu moins sur le marché, mais pour laquelle nous avons reçu des propositions un peu plus élevées (10 568 € en moyenne).

affiliés à certains constructeurs, mais aussi des pros à l'activité plus locale, mais bien référencés sur Google. Premier constat, plus de la moitié d'entre eux ont refusé de nous faire des propositions de rachat, parfois avec des messages automatiques fallacieux, type "trop de kilomètres" pour une 208 qui en totalise... 22000. Et même lorsque nous avons obtenu des "offres" en ligne, la suite de nos démarches s'est révélée des plus laborieuses. D'abord parce que, 72 heures après avoir effectué nos demandes sur ces sites, moins d'un tiers des enseignes nous avaient rappelés pour poursuivre le processus de rachat. Ensuite, certains interlocuteurs ont tout fait pour nous démoraliser à coups de "le montant indiqué par notre site internet n'est que théorique et notre proposition finale peut en être assez éloignée" ou de "aïe, c'est un PureTech, il va falloir qu'on affine l'estimation". Manière de nous préparer à une grosse déconvenue? C'est probable...

Multipliez les tentatives

Pour obtenir la meilleure offre, faites plusieurs demandes de reprise, soignez l'historique de votre auto (si la courroie a déjà été changée, apportez-en la preuve) et n'acceptez pas la première proposition. Et si aucune ne vous convient, peut-être est-il finalement plus judicieux de garder votre PureTech. Du moins pour l'instant... **Pierre Audemar**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle électrique à la plus grosse puissance fiscale ?



Avec leurs 1 020 ch, les versions Plaid des deux Tesla totalisent la bagatelle de 38 CV fiscaux. Ce qui, depuis le 1^{er} mai, induit le paiement d'une carte grise pouvant atteindre les 2 280 €! Autre gros pourvoyeur de taxes, le nouveau Volvo EX90 et ses 23 CV fiscaux. Viennent ensuite les plus confidentielles Lotus Eletre (22 immatriculations cette année) et Emeya (une seule) avec leurs 22 CV, suivies du MG Cyberster (20 CV).



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

CABINES La journée de la semaine



OISE (60)
RD40, PR 4+660, Bailly (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé à la sortie de Bailly, lorsque l'on se dirige vers Ollencourt.
49°29'33.0"N 2°58'38.0"E



OISE (60)
RD40, PR 5+060, Bailly (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome se trouve dans la traversée du lieu-dit Les Sablons (à 500 m de celui signalé ci-dessus!).
49°29'23.8"N 2°58'54.9"E



YVELINES (78)
A13, PR 48+800, Buchelay (Paris vers Rouen), 70 km/h. Le radar chantier est placé dans la section de contournement de l'ancien péage démantelé de Buchelay.
48°59'03.4"N 1°40'45.2"E



SOMME (80)
A28, PR 2+280, Grand-Laviers (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier surveille la zone de travaux au niveau de la sortie Grand-Laviers.
50°07'27.0"N 1°47'47.9"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

jusqu'à ce samedi 24 mai pour envoyer votre candidature à l'adresse: poireau.e.leclerc@ideactif.fr.
Clic-clac. La préfecture de l'Aveyron est la première à officialiser la mise en service, effective, depuis le 15 mai, des voitures radars privatisées dans un département de la région Sud**.

**Voir Auto Plus n° 1915.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

F HD-123-SA 01

Le (morceau de) navire de sa majesté

Voici le genre de convoi auquel il valait mieux céder humblement le passage, ce jour-là, à ce carrefour de Barrow-in-Furness, ville portuaire du nord-ouest de l'Angleterre. Début avril, la partie avant du futur sous-marin nucléaire lanceur d'engins "HMS* Dreadnought" de la Royal Navy prenait la route pour un périple bref, mais tout sauf discret : installée sur une remorque modulaire automotrice, la gigantesque section de 22 m de long pour 12,6 m de haut – autant qu'un immeuble de quatre étages ! – rejoignait le Devonshire Dock Hall, pour être assemblée avec les autres parties par BAE Systems. Un chantier naval titanesque, qui donnera naissance, en 2030, à un beau bébé de 153,6 m de long pour 17 200 tonnes. Le premier d'une série de quatre navires pouvant embarquer, à lui seul, jusqu'à douze ogives nucléaires.

*His Majesty's Ship : le navire de sa majesté, en anglais.



BAE SYSTEMS



Vos images

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



Voilà un antivol efficace, écolo et pas cher pour dissuader n'importe quel voleur de s'en prendre à votre voiture. Croisé à Aiserey (21).

Par Ray Heim



Le barda (on l'espère bien harnaché) ne dépassant pas du toit et pour peu que l'ensemble ne soit pas en surcharge, rien, a priori, de répréhensible. Suivi sur l'A6.

Par David Debard



Enjoliveurs Moon Disc, baguettes chromées à gogo, logo "tête d'alien" sur le hayon... Une rencontre du (C)3^e type à Cambrai (59).

Par Quentin Journeaux

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

UN PARTENAIRE EXCLUSIF

RIEN QUE POUR VOUS

UN AVOCAT PRATICIEN EN MATIÈRE AUTOMOBILE À VOTRE ÉCOUTE

Dialogues et conseils
personnalisés après avoir
étudié toutes les pièces que
vous lui aurez adressées

49 €/prestation

Envoyez votre question
par mail à gca@franval.net

GRATUIT pour les membres du Club Auto Plus



TOUS NOS PARTENAIRES
SUR CLUB.AUTOPLUS.FR**



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

Je souscris au Club Auto Plus

- Je choisis l'offre Classique : adhésion pour un an. Je règle 30€* (1)
 Je choisis l'offre Liberté : adhésion pour un an. Je règle 2,50 € par mois par prélèvement (2) (tarif valable 1 an)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLEVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1556786

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du crédit : FR77ZZZ 434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion simple. **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 août 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous bénéficiez, 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 frais de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'existence 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 bénéficiez notamment des droits d'accès, de rectification, d'effacement, de 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@eraworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> - Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





L'actuel Mercedes GLA



B. ASKET / VIRAGE AGENCY



ILLUSTRATION Auto Plus

MULTI-ÉNERGIE, CHARGE RAPIDE EN ÉLECTRIQUE, INTELLIG

Techno parade pour le

Attendue mi-2026, la troisième génération du GLA profitera de la nouvelle plate-forme multi-énergie Mercedes et annonce un sérieux bond en avant technologique. Evolutions spectaculaires en vue côté électrique, mais l'essence n'a pas dit son dernier mot.

Mercedes ne renouvellera pas la Classe A. Une décision radicale qui revient, pour la marque, à se priver de sa... deuxième meilleure vente en France! Mais ce choix, difficile à comprendre d'un point de vue national, répond à une stratégie

globale: la compacte n'est plus assez rentable, car son succès se limite à l'Europe. Pour la remplacer, Mercedes compte sur une double offre d'envergure mondiale. D'un côté, le "coupé quatre portes" CLA, dont la nouvelle mouture arrive sur nos routes cet été et annonce une

offensive technologique inédite. De l'autre, le renouvellement du GLA – SUV dérivé de feu la Classe A – prévu pour l'an prochain. Un enjeu d'importance, puisqu'il s'agira aussi pour le constructeur de reprendre des couleurs sur le segment des SUV compacts chics. Créneau à gros volumes par excellence, où le GLA sortant, pourtant pas si daté, s'est fait distancer par un BMW X1 en pleine forme commerciale: 13055 GLA écoulés l'an dernier dans l'Hexagone (en comptant l'électrique EQA), contre 24216 exemplaires du rival bavarois, thermique et élec-

trique confondus⁽¹⁾. Or ce modèle est un pilier pour Mercedes: il reste notamment le best-seller de la gamme en France, devant la Classe A (7 225 unités).

En Bref

Lancement: juin 2026 (GLA EQ, GLB hybride et GLB EQ), début 2027 (GLA hybride)

Longueur: 4,50 m (GLB: 4,70 m)

Hybrides: 136, 163, 190 ch

Électriques: de 230 à 350 ch

Tarif: à partir de 48000 €*

*Estimation Auto Plus.



Le futur GLA partagera son look avec le récent CLA et reprendra sa plate-forme MMA, apportant un nouveau bloc hybride et une architecture 800 V pour la version électrique EQ. Le contenu technologique s'annonce inédit pour un SUV compact, mais attention aux tarifs... La montée en gamme est assumée.

SCIENCE ARTIFICIELLE...

Le futur GLA !

Sous le camouflage encore épais de prototypes d'essai récemment surpris, difficile de distinguer les traits définitifs du GLA à venir. Heureusement, notre illustrateur est là ! On imagine ainsi un faciès dans la veine du nouveau CLA, par cohérence stylistique. La calandre, probablement pleine sur les versions électriques, sera surmontée d'une ligne lumineuse à leds. La silhouette évoluera visiblement sans grande rupture, présentant des contours un peu plus élancés pour le GLA. Son dérivé allongé GLB conservera pour sa part une allure générale plus cubique, avec une ligne de

toit rectiligne et un hayon quasiment à la verticale, au profit de l'accès à bord et du volume... Les dimensions devraient légèrement grimper, pour atteindre respectivement 4,50 m pour le GLA (environ 20 cm de plus pour le GLB).

Plate-forme de pointe, gamme simplifiée

Ses dessous font moins de mystère. La plate-forme inaugurée par le CLA – baptisée MMA (pour Mercedes-Benz Modular Architecture) – sera commune à tous les futurs modèles de la gamme compacte Mercedes. >>>



René Demarets, notre expert design

Changement de tons



Ces dernières années, la marque à l'étoile déroule une partition bien rodée de rondeurs structurées par de vives arêtes. Mais l'interprétation de cette partition évolue sensiblement. Le GLB gagne en puissance par des ailes et des flancs plus marqués, qui déterminent notamment le bandeau lumineux arrière.

Le futur GLA, lui, change carrément de registre et adopte les codes stylistiques d'un SUV sportif – long capot, surface vitrée réduite – tirant ainsi un trait sur les réminiscences de monospace qui émanent du style de la génération actuelle.

ILLUSTRATIONS: R. DEMARETS

L'actuel Mercedes GLA

B. ASKET / VIRAGE AGENCY



» Cette base technique affiche quelques caractéristiques inédites à ce jour. Parmi elles, un système électrique en 800 V, une première sur un segment "compact", a fortiori pour une architecture multi-énergie destinée à recevoir aussi des variantes thermiques (ici à hybridation légère). Dans un souci de clarté, toutes les motorisations seront regroupées sous la même nomenclature. Le GLA électrique se nommera ainsi GLA EQ, et non plus EQA (même traitement pour l'EQB). Il reprendra vraisemblablement les combinaisons moteur-batterie du CLA, avec 58 kWh utiles pour l'entrée de gamme (batterie LFP), dotée d'un bloc d'environ 230 ch. Sur les versions supérieures, la batterie de 85,5 kWh (technologie NMC) offrira une capacité remarquablement élevée pour un SUV compact. Elle présente surtout l'intérêt d'accepter jusqu'à 320 kW en charge rapide, promettant des temps serrés (de l'ordre de 20 mn pour passer de 10 à 80%). Sauf miracle, pour d'évidentes raisons de poids et d'aérodynamisme moins favorable, l'autonomie sera fatalement inférieure aux 792 km (déjà optimistes!) revendiqués par le CLA. La consommation devrait toutefois rester modérée vu la panoplie d'optimisations mobilisée: récupération en décélération puissante (jusqu'à 200 kW), pompe à chaleur multisource (qui exploite la chaleur du moteur et celle de la batterie), démultiplication pour abaisser la consommation sur voie rapide...

De l'essence et une dose d'intelligence artificielle

Compte tenu des incertitudes liées aux réglementations européennes, l'électrification totale de la gamme Mercedes n'est cependant pas pour tout de suite, et le thermique n'est pas encore condamné. Le quatre cylindres essence de 1,5 litre introduit sur le CLA, épaulé par une micro-hybridation 48 V, devrait être reconduit en trois niveaux de puissance (136, 163 et 190 ch). En thermique, le GLA restera alors

traction, tout comme la version actuelle, contrairement aux électriques EQ dont le moteur sera associé au train arrière. Enfin, si une transmission intégrale 4Matic est attendue, elle sera probablement réservée aux motorisations les plus musclées. Silence radio en revanche sur de futurs hybrides rechargeables et d'éventuels diesels, à ce jour non prévus dans les évolutions de la plate-forme MMA. Un choix stratégique audacieux, s'il se confirme: pour l'actuel GLA, ces deux types de motorisations assuraient plus des trois quarts des ventes en France jusqu'à l'an dernier!

A l'intérieur, rationalisation oblige, l'habitacle partagera logiquement la présentation du nouveau CLA. Attendons-nous ainsi à retrouver la même planche de bord, composée d'une immense dalle numérique comportant deux grands écrans (voire un troisième côté passager) allant jusqu'à 14"/35,6 cm

pour celui du centre! L'interface multimédia – quatrième génération du système MBUX appelé à se déployer sur toute la gamme – s'annonce impressionnante en matière de graphismes (GPS 3D) et de fonctionnalités. L'ensemble est géré par un puissant logiciel (MB.OS) développé conjointement avec Microsoft et Google. En technologie embarquée, Mercedes a donc inévitablement cédé aux sirènes du moment, et se retrouve dans une course à l'armement digital où même l'intelligence artificielle s'invite. Ainsi, à l'instar des futurs modèles de l'Etoile (et pas seulement...), la reconnaissance vocale sera confiée à la dernière évolution en date de ChatGPT pour gérer la commande, les choix d'itinéraires et tout un éventail de fonctions connectées, ou d'assistance... Quand conduire ne suffit plus! Révolution techno disions-nous... ou fuite en avant? ■

Mercedes GLB

Dérivé allongé du GLA (d'environ 20 cm), le GLB conservera le profil cubique du modèle actuel. Reste à savoir si la version électrique sept places, très rare sur le créneau, sera reconduite.

ILLUSTRATION Auto Plus



Le style SUV coupé faisant recette, autant ne pas s'en priver. Le futur GLA adoptera une ligne de toit plus fuyante que celle de l'actuelle génération. Les gimmicks esthétiques des modèles existants seront repris, à l'instar du bandeau lumineux entre les feux arrière.

ILLUSTRATIONS: R. DEMARETS



L'actuel Mercedes GLB



MERCEDES

ILLUSTRATION **Auto Plus**



Bien que proche cousine de la R5 E-Tech, la Micra revendique sa propre personnalité. Elle sera disponible en six teintes et deux couleurs de toit (noir ou gris). Le mode One Pedal (accélération/freinage avec le seul accélérateur) fait partie de la dotation de base.



PHOTOS : N.SOLER

À BORD DE LA NOUVELLE NISSAN MICRA

La R5 en mode Micra

La citadine japonaise partage sa base technique et ses motorisations avec la R5 E-Tech, mais se distingue de la Renault par un style tout en rondeurs. Découverte.

Les synergies entre Renault et Nissan sont loin d'être au point mort. En témoigne cette sixième génération de Micra, étroitement dérivée de la R5 E-Tech. Même plate-forme, mêmes motorisations électriques (120 et 150 ch), mêmes batteries (40 et 52 kWh, cette dernière offrant jusqu'à 408 km d'autonomie annoncée). Visuellement, la japonaise ne se contente pas d'un simple "rebadage". Hormis les vitrages et le pavillon, toute la carrosserie est inédite. Ses lignes arrondies et sa signature lumineuse

en ellipse évoquent la Micra des années 2000. Elle est aussi plus longue de 5 cm que la R5 et propose des teintes spéciales (bleu clair, rouge...). Une fois à bord, les différences s'estompent, la Micra reprenant le mobilier de la R5. Elle s'en démarque par des détails : nouvelles selleries, bandeau décoratif spécifique côté passager. L'habitabilité à l'arrière reste mesurée (surtout au niveau des pieds), mais pour le segment, le volume de coffre est correct (326 dm³ comme la Renault). Les tarifs n'ont pas encore été révélés,



La planche de bord est identique à celle de la R5, mais les selleries sont différentes. L'écran tactile de 10"/25,4 cm (de série) intègre l'excellent système multimédia de Google pour la gestion des interfaces.

En Bref

- Lancement:** septembre 2025
- L x l x h:** 3,97 x 1,77 x 1,50 m
- Moteurs électriques:** 120 ch (batterie 40 kWh) et 150 ch (52 kWh)
- Tarif:** à partir de 28 000 €*

*Estimation Auto Plus.

ils devraient toutefois s'aligner sur ceux de la R5. A l'instar de cette dernière, la Micra s'enrichira par la suite d'une version plus abordable de 95 ch. Une déclinaison sportive, badgée Nismo, n'est pas écartée.



Volume: 326 dm³

Si les portes arrière facilitent l'accès, l'habitabilité est juste pour des adultes. Le coffre, plutôt généreux, dispose d'un double plancher pour ranger le câble de recharge.

Et aussi...

Capri de star

Quel veinard, cet Eric Cantona ! Pour célébrer la fin de son rôle d'ambassadeur chez Ford, la marque lui a offert un cadeau unique : une version entièrement personnalisée du nouveau Capri. L'ex-footballeur, impliqué dans ce projet ayant nécessité plusieurs centaines d'heures de travail, a opté pour un modèle orange, orné de motifs noirs, peints sur la carrosserie. Plusieurs clins d'œil à sa carrière sportive sont également présents à bord. Avis aux fans : certains éléments de cette version inédite (stickers, béquet de toit) pourraient bientôt être proposés dans le cadre d'une série spéciale.



CAPRI

Lamborghini lâche prise

On peut désormais ajouter Lamborghini à la liste des marques ayant rétro-pédalé sur l'électrique. L'italien a abandonné son projet de SUV 100% électrique, préfiguré par le concept-car Lanzador (en photo), pour se recentrer sur l'hybride rechargeable.



LAMBORGHINI

TOP 10 DES VENTES

Modèles électriques les plus immatriculés par les particuliers

1	Renault 5 E-Tech	8413	-
2	Citroën ë-C3	5051	-
3	Tesla Model Y	2725	-52%
4	Renault Scenic E-Tech	1973	-
5	Volkswagen ID.3	1624	+56%
6	Mini	1590	-
7	Peugeot E-208	1480	-87%
8	Fiat 500e	1478	-79%
9	Renault Megane E-Tech	1275	-73%
10	Audi Q4 e-tron	1204	-

Malgré une offre électrique plus riche, les ventes aux particuliers reculent de 38% depuis janvier ! Et cela aurait été encore pire sans la R5 et l'ë-C3...

Avec notre partenaire **AAADATA**

Votre avis nous intéresse

Vous lisez *Auto Plus*... et c'est grâce à vous qu'il évolue ! Pour mieux répondre à vos envies, vos besoins et faire de chaque lecture un moment de plaisir, dites-nous ce que vous pensez de votre magazine en complétant ce questionnaire.

En bonus: un tirage au sort sera organisé parmi les répondants pour tenter de gagner des montres ICE WATCH ou une enceinte MARSHALL.

A vous de jouer!



PHOTOS NON CONTRACTUELLES

1. Pourquoi avez-vous acheté *Auto Plus*?

- Pour le sujet principal
- Par habitude
- Pour la qualité de son contenu
- Pour obtenir des infos que je ne trouve pas sur d'autres supports
- Pour son prix
- Abonné

3. Depuis combien de temps lisez-vous *Auto Plus*?

- Moins d'un an
- 1 à 2 ans
- 3 à 5 ans
- 6 à 10 ans
- Plus de 10 ans

2. A quelle fréquence lisez-vous *Auto Plus*?

- Toutes les semaines
- 2 à 3 fois par mois
- 1 fois par mois
- Moins de 10 fois par an
- Moins souvent

4. Comment vous procurez-vous *Auto Plus*?

- Kiosque
- Abonnement
- Numérique
- Autre

5. Si vous êtes abonné, comment jugez-vous la réception de votre numéro?

- Toujours à temps
- Souvent à temps
- Souvent en retard
- Toujours en retard

6. Quels sont les éléments de la couverture qui vous ont donné envie d'acheter le journal?

	Beaucoup	Assez	Peu	Pas du tout
La marque <i>Auto Plus</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La richesse des sujets proposés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le premier essai de la Renault 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les futurs Mercedes GLA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le face-à-face Citroën C3 Aircross/Dacia Duster	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spécial véhicules utilitaires: 15 bons choix	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Est-ce que la couverture traite la totalité des sujets dans le numéro?

- Beaucoup
- Assez
- Peu
- Pas du tout

8. Pour chacun de ces sujets, indiquez s'il vous a intéressé (beaucoup/assez/peu/pas du tout) (une réponse par ligne)

		Beaucoup	Assez	Peu	Pas du tout
p. 5	Edito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 6, 7	L'événement de la semaine – Ça innove à fond!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 8	Le courrier de la semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 10	Les vérifs de la semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 12, 13	Les news – Modèles 1.2 PureTech: quel pro vous en offre le plus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 14	La photo de la semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 16 à 19	Les nouveautés de la semaine – Mercedes GLA et GLB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 20	Les voitures de la semaine – Nissan Micra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 23	Ouverture – Essais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 24 à 29	Dossier – 8 voitures sympas et pas trop chères	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 30 à 33	Match – Citroën C3 Aircross contre Dacia Duster	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 34 à 39	Essai panoramique – Renault 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 40, 41	Vie quotidienne – Peugeot 5008 hybride	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 42	Les coachs – Un produit à l'épreuve: serviette de séchage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 42	Les coachs – Une technologie expliquée: l'écran tactile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 43	Les coachs – Pratique: rétroviseur cassé, nos solutions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 44 à 48	Acheter une voiture d'occasion – Spécial véhicules utilitaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 49	Ça vous est arrivé – 2 609 € pour changer un calculateur à 81 600 km	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 50, 51	Les stars de l'occasion – Fiat Tipo 2 à moins de 9 000 €	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 52, 53	Le coin des experts – Location de voiture: évitez les mauvaises surprises	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 54, 55	Le sport – GP de Monaco: Charles Leclerc, une couronne à conserver	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. 56, 57	Auto Plus Classiques – Renault 19 Cabriolet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Trouvez-vous que, dans Auto Plus, il y a trop, suffisamment ou pas assez de place accordée...

	Trop	Suffisamment	Pas assez
Aux essais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux nouveautés (les futurs modèles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux actualités (permis, fiscalité, prix des carburants, nouvelles mobilités...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A la défense de l'automobiliste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux sujets juridiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux sujets sur les radars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux avis/problèmes des lecteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux voitures d'occasion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux articles pratiques (tutos: préparer le contrôle technique, changer les essuie-glaces...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux comparatifs de produits (les meilleurs nettoyants jantes, porte-vélos...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Au sport automobile (F1, rallyes, endurance...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aux voitures rétro/youngtimers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Seriez-vous intéressé par les sujets suivants:

	Très intéressé	Moyennement intéressé	Pas du tout intéressé
Essais de camping-cars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Essais de véhicules utilitaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Essais de remorques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Essais de voitures sans permis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Essais de deux ou trois-roues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportages sur les acteurs automobiles: carrossiers, équipementiers, usines, garages...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sujets sur les voitures miniatures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sujets sur les livres autour des marques auto ou des modèles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Pouvez-vous nous indiquer votre âge

- 30-40 ans 40-50 ans 50-60 ans 60-70 ans 70 ans et plus

Flasher ce QR code pour compléter directement vos réponses ou renvoyer ce questionnaire rempli sous enveloppe affranchie avant le 25 juin 2025 à:

OUTSOURCIA/STEFI - Etude Auto Plus
23, rue Lavoisier - 27000 Evreux



Nom:
Prénom:
Code postal et ville:
E-mail:

Conformément à l'article 27 de la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant. Elles pourront être utilisées ultérieurement pour d'autres offres du groupe REWORLD MEDIA MAGAZINES. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre:

Merci d'avoir consacré du temps à ce questionnaire! Vous pouvez, si vous le souhaitez, vous exprimer plus longuement sur une feuille séparée.



Tous les modèles testés cette semaine



A. SAUNIER

P. 24, DES MODÈLES SYMPAS ET PAS TROP CHERS, ÇA EXISTE ENCORE : la preuve avec notre sélection de huit voitures, et notre avis complet sur leurs qualités et défauts. Avec les **Dacia Duster**, **Ford Puma**, **Fiat Grande Panda**, **MG ZS**, **Peugeot 208**, **Renault 5 E-Tech**, **Suzuki Swift** et **Seat Ibiza**.

P. 30, MATCH : le **Citroën C3 Aircross**, enfin un vrai rival pour le **Dacia Duster** ?

▶ P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : on vous dit tout sur la nouvelle **Renault 4 E-Tech** avec nos premiers tests routiers dans cet essai panoramique grand format !

P. 40, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec le **Peugeot 5008 hybride**.

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 Desmots



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

33s9
au 1 000 m D. A.

Citroën C3 Aircross Turbo (100 ch)



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Dans ce numéro, le Citroën C3 Aircross Turbo de 100 ch affronte son rival, le Dacia Duster 1.0 Eco-G (voir p. 30). Ce nouveau petit SUV met en avant son prix serré et son confort, mais que vaut-il sur le plan des performances ? Selon nos mesures, il réclame 33s9 pour effectuer le kilomètre départ arrêté. Une valeur à peine meilleure que la moyenne des SUV citadins essence et hybrides de 120 ch maximum, et qui lui vaut une modeste 15^e place. C'est quasiment 2 secondes de plus que le Kia Stonic 1.0 T-GDi 120, qui domine les débats avec 32s1, suivi de très près par les Skoda Kamiq 1.0 TSI 116 (2^e avec 32s2) et Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 115 DSG7 (3^e avec 32s4). Premier modèle tricolore, le Peugeot 2008 1.2 100 ch (ex-PureTech) se classe, quant à lui, 5^e avec 33s. Il se retrouve à égalité avec le Jeep Avenger 1.2 Turbo (premier modèle full hybrid), qui signe également un chrono de 33s. Et le Dacia Duster Eco-G ? Il termine... avant-dernier, avec 35s !

Vincent Desmots



Y. LEFEBVRE

TOP 20

Le Citroën C3 Aircross face à ses rivaux

Accélération au 1 000 m départ arrêté

Rang	Modèle	Temps
1 ^{er}	Kia Stonic 1.0 T-GDi (120 ch)	32s1
2 ^e	Skoda Kamiq 1.0 TSI (116 ch)	32s2
3 ^e	VW T-Cross 1.0 TSI DSG7 (115 ch)	32s4
4 ^e	Audi Q2 1.0 TFSI S tronic (116 ch)	32s9
5 ^e	Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch)	33s
5 ^e ex aequo	Peugeot 2008 1.2 (100 ch)	33s
5 ^e ex aequo	Seat Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	33s
8 ^e	Nissan Juke DIG-T (114 ch)	33s2
9 ^e	Jeep Avenger 1.2 Turbo (100 ch)	33s3
9 ^e ex aequo	Kia Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	33s3
11 ^e	Fiat 600 1.2 Hybrid Turbo EDCT6 (110 ch)	33s4
12 ^e	Opel Mokka 1.2 Turbo (100 ch)	33s6
13 ^e	Toyota Yaris Cross Hybride (116 ch)	33s8
13 ^e ex aequo	Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	33s8
15 ^e	Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch)	33s9
16 ^e	Skoda Kamiq 1.0 TSI (95 ch)	34s
17 ^e	Hyundai Bayon 1.0 T-GDi DCT7 (100 ch)	34s3
18 ^e	Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	34s4
19 ^e	Dacia Duster 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽¹⁾	35s
20 ^e	Renault Captur 1.0 TCe (90 ch)	36s

▶ Bien aidé par son poids contenu (1 220 kg à vide), le Kia Stonic 1.0 T-GDi 120 décroche la première place de notre classement, avec 32s1 au 1 000 m D. A.

1. Mesure au GPL. Au SP95 : 36s7.



Des modèles sympas et pas trop chers... Ça e



DE 17 390 À 28 100 €*

Existe encore !



Elles sont sympas à conduire, parfois novatrices, voire performantes ou aventurières et accessoirement “stylées” : voici huit voitures parfaites pour vous donner la banane au quotidien. Pour ne rien gâcher, ces modèles, y compris ceux se nourrissant à l'électricité, ne sont pas hors de prix... Vous laisserez-vous tenter ?

Toujours plus sûre, plus “verte”, plus grande, plus techno. Mais aussi plus électrifiée, plus lourde, plus aseptisée, plus chère : l'automobile des années 2020 commence à manquer sérieusement de piquant. Et même de variété. Une bombinette à prix doux ? Lorsque Volkswagen mettra sa Polo GTI à la retraite, l'espèce sera malheureusement considérée comme éteinte. La douce mélodie d'un cinq ou six cylindres – voire d'un V8 (Ford Mustang) – pour 45 000 € ? Déjà plus qu'un lointain souvenir, explosion du malus oblige. Les coupés et cabriolets ? Les constructeurs préfèrent investir leurs économies dans la conception de fades SUV électriques. Même les “pompes à feu” de pedigree, déjà réservées à une clientèle aisée à la base, s'adressent désormais à une poignée de millionnaires suffisamment résilients pour faire don de plusieurs dizaines de milliers d'euros à Bercy... Est-ce pour autant la fin de la voiture plaisir, ou tout au moins “sympa”, pour ce qu'il en reste ? A vrai dire, nous avons tiré la langue pour dénicher nos huit postulantes, sachant que nous souhaitions plafonner le budget à 30 000 €*. Mais chacune d'elles offre finalement “le petit truc en plus” qui mérite une jolie signature en bas du chèque. N'attendez pas qu'il soit trop tard ! ■

Au sommaire

Suzuki Swift	P. 26
Fiat Grande Panda	P. 26
MG ZS	P. 27
Peugeot 208	P. 27
Ford Puma	P. 28
Renault 5 E-Tech	P. 28
Seat Ibiza	P. 29
Dacia Duster	P. 29

D. MEUNIER

Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS - 82 ch

A partir de 18 190 € / 17 390 €*^{*}



Micro-hybride

Mignonne, sobre et attachante

hormis certains systèmes de sécurité aux bips aussi exaspérants qu'inférieurs à faire taire, la Swift a le goût des choses simples. Ni gras, ni sel ajoutés ! Cette adorable puce (3,86 m) à la frimousse joviale se contente, en effet, de 82 ch (pas de turbo), de freins arrière à tambour, d'une instrumentation analogique "à l'ancienne", d'un système multimédia basique et de plastiques de pâle facture. Une sorte de Dacia Sandero TCe cuisinée à la japonaise, un peu plus chère (17 390 €* minimum), mais aussi

mieux équipée (détection des angles morts et régulateur adaptatif dès l'entrée de gamme), moins lourde (seulement 940 kg) et surtout plus sobre (4,9 l/100 km en moyenne), grâce à une micro-hybridation. Les trains roulants alertes, la précision de la direction, la maniabilité en ville (gabarit réduit) et la commande de boîte plaisante à manier (5 rapports) donnent aussi le sourire. Même le trois cylindres se montre nerveux, au regard de sa modeste cavalerie. De l'agrément donc, mais aussi une certaine fermeté de suspensions... ■



Les habillages de couleur claire égayent un habitacle un peu trop chargé en plastiques bas de gamme...

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 12V
CO ₂ /Malus	98 g/km/0 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	13s/20s2
Consommation moyenne	4,9 l/100 km
Coffre	295 dm ³
Remise potentielle	1 800 €
Dim. Lxlxh, en m	3,86 x 1,74 x 1,50

POUR QU'ELLE SOIT AU TOP

La finition Advantage en donne déjà beaucoup pour 17 390€*. Mais puisque Suzuki offre 1 800 € de remise, pourquoi ne pas monter d'un cran ? Pour 18 590 €*, la version Privilège y ajoute jantes alu 16", clim' auto., sièges avant chauffants et vitres arrière surteintées. Mais surtout le siège conducteur réglable en hauteur... Indispensable !

Fiat Grande Panda - 113 ch

A partir de 24 900 € / 21 900 €*^{*}



Electrique

Y a d'la joie !

Avec son look néo-rétro, cette petite Fiat électrique fait tourner les têtes ! L'inspiratrice ? La légendaire Panda des années 1980/90 que le constructeur turinois a produite par millions. Un design ludique que l'on retrouve dans l'habitacle, lui aussi bourré de références à l'ainée. Avec des plastiques de qualité moyenne, mais aussi un contenu moderne : 6 airbags, régulateur de vitesse, clim', écran tactile, réplique smartphone, phares et essuie-glaces auto., etc. Son prix ? 24 900 € en finition de base (Red), avant déduction

du bonus (de 2 000 à 4 000 €). Sur la route, l'italienne réjouit par son amortissement prévenant, sa douceur de fonctionnement et son brio à l'accélération lorsque le feu passe au vert. En revanche, les 113 ch et 122 Nm de couple sont un peu justes pour s'aventurer sur l'autoroute. Et sa petite batterie de 42 kWh utiles n'offre que 210 km d'autonomie. Mais elle recharge vite sur borne rapide (33 mn⁽¹⁾), tandis qu'on apprécie son très astucieux câble extensible qui sort de la calandre pour se brancher sur courant alternatif ! ■



Oui, les plastiques ne sont pas de grande qualité. Mais quel look, cette planche de bord ! Belle dotation, par ailleurs...

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De -2 000 à -4 000 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Auto., 1 vitesse
Batterie Lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Accélération 1 000 m D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie moyenne	210 km
Coffre	361 dm ³
Remise potentielle	0%
Dim. Lxlxh, en m	4 x 1,74 x 1,58

POUR QU'ELLE SOIT AU TOP

3 000 € séparent la finition Red du haut de gamme La Prima. En échange, l'équipement gagne GPS, caméra de recul, clim' auto., chargeur à induction, vitres AR surteintées, barres de toit et jantes alu de 17". Vous ne voulez/pouvez pas rouler à l'électricité ? Sachez qu'une hybride de 100 ch arrive en juin (à partir de 18 900 €). Essai imminent !

1. Pour passer de 20 à 80 % de capacité, à 100 kW maxi.

MG ZS Hybrid+ - 193 ch

A partir de 22 990 € / 23 090 €*¹



Hybride

Un SUV de 193 ch à prix "cadeau"

La seconde génération du SUV chinois fait appel à un quatre cylindres "atmo" de 102 ch couplé à un électromoteur de 136 ch (193 ch et 250 Nm de couple combinés). De quoi ridiculiser un Dacia Duster hybride à l'accélération! Sa chaîne de traction permet surtout d'atteindre 80 km/h avant que la boîte auto réveille discrètement le moteur à pistons, alors en prise directe avec les roues⁽¹⁾. Las, ne comptant que trois rapports longs comme un jour sans pain, cette transmission subit d'importants temps de réponse, pénalisant les

reprises. On peut aussi tiquer sur la motricité précaire des pneus chinois Giti. Mais aucun autre SUV de cette taille n'offre un aussi avantageux rapport prix/prestations. La finition Standard de base à 22 990 € comporte déjà la conduite semi-autonome et la surveillance d'angles morts de série! Mais elle se contente d'un écran de 10,25"/26 cm, de petites jantes de 16" et ne possède ni phares à leds, ni capteur de pluie. Heureusement, même en montant en gamme, le ZS reste imbattable sur le plan tarifaire...

1. En dessous de 80 km/h, le moteur essence, lorsqu'il entre en action, sert uniquement de générateur à la batterie.



Le mobilier flatte l'œil avec son similicuir surpiqué sur la planche de bord et ses grands écrans numériques.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
CO ₂ /Malus	115 g/km/100 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Auto., 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Coffre	432 dm ³
Remise potentielle	0%
Dim. Lxlxh, en m	4,43 x 1,82 x 1,64

POUR QU'IL SOIT AU TOP

Ecran tactile de 12,3"/31,2 cm, capteur de pluie, feux de route automatiques, jantes 17", clé mains libres, aérateurs à l'arrière, rails de toit: voilà ce que propose la finition Comfort pour 2 000 € de plus que la Standard. Encore mieux doté (sièges chauffants, caméra 360°, jantes 18", etc.), le ZS Luxury, à 26 990 €, reste une excellente affaire!

Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 - 145 ch

A partir de 26 250 € / 24 200 €*¹



Hybride

Pour se la couler douce...

Sympa, la 208? Assurément. Design soigné, planche de bord futuriste, finition de belle facture: la française nous fait un "sacré numéro" de charme. Surtout habillée en finition haut de gamme GT, parée de jolies jantes de 17" diamantées, d'arches de roue anthracite, d'un béquet arrière spécifique et de phares full led à triple projecteur. A l'intérieur, ce sont les magnifiques sièges sport soulignés de surpiqûres vertes et les habillages façon carbone sur les portes et le tableau de bord qui flattent les pupilles. Mais la 208, ce

n'est pas seulement un look. Il s'agit également d'une citadine prévenante avec les vertèbres comme avec les tympanes. Pour ne rien gâcher, son comportement alerte comme sa direction précise, guidée par un petit volant fort agréable à prendre en mains, font référence dans la catégorie. Le plaisir de conduite est à son comble avec la motorisation hybride de 145 ch, souple, tonique et globalement frugale. Lui manque juste un peu de réactivité côté boîte auto. et des places arrière plus accueillantes pour parfaire le tableau. ■



Hormis les compteurs, en partie masqués par le haut du volant, l'habitacle léché de la 208 a tout pour plaire.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
CO ₂ /Malus	102 g/km/0 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Auto., 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Coffre	345 dm ³
Remise potentielle	8%
Dim. Lxlxh, en m	4,06 x 1,75 x 1,43

POUR QU'ELLE SOIT AU TOP

L'hybride 145 coûte 1 900 € de plus en finition GT (26 100 €*) qu'en Allure. Mais même à ce niveau, l'absence de certains équipements fait tiquer: il faut déboursier 600 € de plus pour le GPS et le chargeur à induction (s'y ajoute la caméra 360°). Le régulateur de vitesse adaptatif, pour sa part, va avec le pack Drive Assist Plus⁽¹⁾ à 400 €.

1. Conduite semi-autonome de niveau 2.

Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid - 125 ch

A partir de 27 490 € / 24 940 €*



Micro-hybride

Le "kart" des petits SUV

Si le plaisir de conduite prime à vos yeux sur l'habitabilité et le confort, le Puma a quelques arguments à faire valoir. Car, en plus de son joli minois (légères retouches esthétiques fin 2024), ce sympathique crossover urbain a toujours été plébiscité pour ses qualités dynamiques. Celles-ci sont en effet servies par un poids contenu (1 316 kg en ordre de marche), un châssis d'une grande agilité (notamment au niveau du train arrière), une direction parfaitement calibrée et une commande de boîte au guidage pré-

cis. Tellement sympa à manier que l'on peut économiser les 1 600 € réclamés par la boîte PowerShift à 7 rapports. Les sensations mécaniques sont un peu moins excitantes, le trois cylindres EcoBoost de 125 ch, quoique débrouillard, n'étant pas un foudre de guerre. Pour de vraies performances de sportive, il faut viser le Puma ST de 170 ch. Mais celui-ci réclame 36 300 €* contre 24 040 €* pour le 125 ch en entrée de gamme (Titanium avec boîte manuelle) ou 30 400 €* à dotation comparable (ST Line X avec boîte auto.)... ■

1. Régulateur de vitesse adaptatif, caméra 360°, surveillance des angles morts, freinage d'urgence en marche arrière, rétros dégivrants rabattables électriquement.



Greffé d'écrans géants depuis son restylage, le Puma est technologiquement au goût du jour. Pas sa finition, hélas...

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
CO ₂ /Malus	129 g/km / + 450 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s/10s2/13s7
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Coffre	475 dm ³
Remise potentielle	3 000 €
Dim. Lxlxh, en m	4,19 x 1,81 x 1,55

POUR QU'IL SOIT AU TOP

La tenue de route du Puma est encore plus efficace avec le châssis sport des finitions ST Line (+ 1 500 € par rapport à Titanium) ou ST Line X (+ 3 500 €). Mais gare aux vertèbres, le haut de gamme grimpe en outre de 17 à 18" côté jantes. Dans tous les cas, il faut déboursier 1 200 € pour obtenir le très recommandé pack Assistance⁽¹⁾.

Renault 5 E-Tech 120 ch - 40 kWh

A partir de 27 990 € / 24 990 €*



Electrique

Elle respire la joie de vivre

La Renault 5 E-Tech se pose assurément comme une grande réussite en matière de design automobile. Un véritable aimant à regards, même garée au milieu d'une meute de supercars (expérience vécue à Monaco!). Côté envers du décor, cette citadine de 3,93 m n'est malheureusement pas très logeable à l'arrière et s'habille de plastiques tristes et durs à bord de la finition d'entrée de gamme Evolution, réservée à la version de 120 ch (24 990 €*).

Celle-ci se contente d'une batterie de 40 kWh utiles (255 km d'autonomie) contre 52 kWh au crédit de la R5 de 150 ch (330 km), facturée 30 490 €* au minimum car proposée uniquement à partir de la finition Techno. Mais si vos trajets quotidiens ne vous éloignent pas trop du domicile, la plus modeste des propositions suffit amplement, sachant qu'en dépit de sa puissance contenue, le brio reste de mise au feu vert comme en reprises. Le comportement épatant d'équilibre, le freinage puissant et l'amortissement prévenant font aussi de chaque déplacement un moment récréatif. ■



Tristounet en finition de base Evolution, l'habitacle gagne en prestance comme en chaleur à bord de la R5 Techno.

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 2 000 à - 4 000 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Auto., 1 vitesse
Batterie Lithium-ion	40 kWh (capacité utile)
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Autonomie moyenne	255 km
Coffre	310 dm ³
Remise potentielle	0%
Dim. Lxlxh, en m	3,93 x 1,81 x 1,50

POUR QU'ELLE SOIT AU TOP

La finition Evolution ménage le porte-monnaie. Mais au menu, point d'habillage en tissu (tableau de bord, portes), de console centrale, de GPS, de combiné multi-affichage de 10"/25 cm, d'éclairage d'ambiance et de jantes alu. Alors optez pour la finition Techno: 2 000 € de plus à investir que vous récupérez sans mal à la revente.

Seat Ibiza 1.5 eTSi DSG7 - 150 ch

A partir de 29 450 € / 25 150 €*



Micro-hybride

Un parfum de GTI...

Discrète et un brin âgée (naissance en 2017), la Seat Ibiza 5 ne fait guère d'étincelles dans l'Hexagone. Cette proche cousine de la Volkswagen Polo ne manque pourtant pas d'arguments pour satisfaire l'automobiliste en quête d'une citadine polyvalente. L'espagnole n'a, en effet, rien à envier à sa réputée (mais plus onéreuse) équivalente allemande, qu'il s'agisse d'habitabilité, de volume de chargement, de présentation intérieure ou d'équipement. Seule sa finition un peu moins soignée (trop de plastiques durs)

peut prêter le flanc à la critique. L'Ibiza reste surtout l'une des dernières de son espèce à proposer une version à tendance sportive, animée par le réputé 1.5 eTSI de 150 ch, associé à l'excellente boîte DSG7 à double embrayage. N'accusant "que" 1 240 kg sur la balance, l'Ibiza FR signe un honnête 1 000 m départ arrêté en 29s8, freine en seulement 62 m à 130 km/h et s'enorgueillit d'un comportement routier efficace, à défaut de se montrer joueur. Une affaire à saisir, Seat rabaissant actuellement son prix de 4 700 €.



N. SOLER

Présentation agréable, contenu "techno" à la page et équipement généreux : l'Ibiza FR ne fait pas son âge.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
CO ₂ /Malus	128 g/km / + 400 €
Transmission/Boîte	Aux roues AV/Auto., 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5
Consommation moyenne	6,9 l/100 km
Coffre	387 dm ³
Remise potentielle	4 700 €
Dim. LxIxh, en m	4,06 x 1,78 x 1,45

POUR QU'ELLE SOIT AU TOP

Pour un look encore plus sportif, les jantes de 18" remplaceront judicieusement celles de 17" de série, moyennant 475 €. Très raisonnable. Tout comme la sellerie en suédoise noire à surpiqures rouges (même tarif). Rouge encore, le rétro-éclairage des aérateurs : 50 € seulement ! Le toit ouvrant panoramique réclame, lui, 830 €...

Dacia Duster 1.2 mild hybrid 4x4 - 130 ch

A partir de 27 100 € / 28 100 €*



Micro-hybride

Un passe-partout sympa et accessible

Vous cherchez un SUV abordable qui ne se laisse pas impressionner par les chemins cahoteux ou à faible adhérence ? Le Duster 4x4 est fait pour vous. Même s'il ne s'agit pas d'un authentique franchisseur (ni boîte de transfert, ni blocage de différentiel), le baroudeur de Dacia se débrouille très bien en hors-piste. Ses atouts ? Une garde au sol surélevée de 18 mm (meilleurs angles d'approche et de fuite que la version 4x2, 2 300 € moins chère), cinq modes côté transmission (auto., neige, boue/sable, hors-piste et

éco), un système de régulation de la vitesse en descente, ainsi qu'un menu spécifique à l'écran (angles d'inclinaison/tangage, répartition du couple entre essieux). Enfin, son capot abrite le moteur 1.2 mild hybrid de 130 ch, à la polyvalence plus que convaincante. Seul regret : pas de boîte auto., même en option. Attention surtout au coffre, dont le volume chute, avec la roue de secours, de 490 dm³ en 4x2 à 400 dm³ en 4x4. Équipement un peu chiche, par ailleurs, pour l'entrée de gamme Expression (28 100 €*).



N. SOLER

Design agréable mais plastiques durs à tous les étages et bruits d'air sur autoroute : le Duster a aussi ses défauts...

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
CO ₂ /Malus	135 g/km / + 983 €
Transmission/Boîte	4x4/Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s2 / 10s6 / 17s
Consommation moyenne	6,9 l/100 km
Coffre	400 dm ³
Remise potentielle	0%
Dim. LxIxh, en m	4,35 x 1,82 x 1,66

POUR QU'IL SOIT AU TOP

La finition Extreme grimpe à 28 600 € mais elle colle mieux à l'esprit "baroudeur" du Duster 4x4, avec ses barres de toit modulables, ses pneus 4 saisons et ses rétros rabattables électriquement (pratique dans les chemins étroits). Et pourquoi pas le pack Sleep à 1 590 € (coffre modulable, couchette 2 places) pour camper à la belle étoile ?



ESSENCE

Citroën C3 Aircross

1.2 Turbo Plus - 100 ch

21 800 € / 22 874 €*



LE NOUVEAU C3 AIRCROSS AFFRONT LE DACIA DUSTER

Enfin un rival pour le Duster !

Longtemps seul au monde dans le rôle du petit SUV vraiment accessible, le Dacia Duster est rejoint par le Citroën C3 Aircross, susceptible de le concurrencer : tarifs, équipements, technique... Le face-à-face s'annonce très serré. Tant mieux !

Proposer un modèle "premier prix" est toujours une affaire de compromis. A ce petit jeu, Dacia régnait en maître jusqu'ici, avec des véhicules abordables mais pas dépouillés, auxquels très peu de constructeurs osaient se frotter. Jusqu'à présent, du moins : Citroën vient en effet d'opérer un sérieux changement de cap. D'abord avec sa citadine C3, puis avec son nouveau C3 Aircross

qui – et c'est tout sauf une coïncidence – affichent des tarifs très proches des Dacia Sandero et Duster. Deux modèles qui, faute de vraie concurrence jusque-là, restaient les références "par défaut" quand il était question de s'offrir une voiture sans casser sa tirelire. Sur le papier, ce C3 Aircross a de quoi donner bien du fil à retordre au Duster. Outre les tarifs, qui se tiennent à quelques centaines d'euros près dans ces

finitions intermédiaires, le petit SUV Citroën propose un équipement comparable (nous y reviendrons), et il est plus grand. Le match s'annonce rude !

Le bon compromis

Nos deux rivaux du jour s'affrontent avec leurs "petits" moteurs de 100 ch et en finition intermédiaire. Dans un cas comme dans l'autre, cela permet de garder un tarif très compétitif, sans pour autant rogner sur le confort moderne. En entrée de gamme, ils ont droit à la clim', mais aucun ne reçoit d'écran central de série, un "oubli" réparé au deuxième niveau, avec un écran permettant aussi la réplique du smartphone sans fil, et four-

nissant les images de la caméra de recul, tandis que la clim' du C3 Aircross passe en automatique et que le Duster s'équipe de jantes alliage. Si ce n'est le démarrage "à clé", devenu plus rare en 2025, on n'a donc pas l'impression de voyager dans des modèles au rabais. Les plastiques durs sont certes omniprésents, et certains ajustements ne sont pas parfaits, mais on ne s'y sent pas mal accueilli. Petit avantage pour le Citroën, à la qualité perçue légèrement supérieure grâce à une planche de bord revêtue de tissu rembourré, tandis que les sièges molletonnés arborent une assise façon canapé. En rabotant les prix, Citroën n'a pas sacrifié le confort, son cheval de bataille.



ESSENCE/GPL

Dacia Duster ⁽¹⁾

1.0 Eco-G Expression - 100 ch

22 100 € / 22 460 €*

PHOTOS: N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: nos deux rivaux étant récents, pas de remise en vue pour l'instant. De petits malus (1 074 € pour le Citroën, 360 € pour le Dacia), ce qui rend finalement le C3 Aircross légèrement plus cher.

L'entretien: la visite est prévue tous les ans dans les deux cas, ou tous les 25 000 km pour le Citroën/tous les 20 000 km pour le Dacia.

L'équipement: en finition intermédiaire, les deux SUV offrent l'essentiel, mais guère plus. Ils sont, par ailleurs, assez proches. La clim' auto. est de série sur le Citroën, mais il est privé de jantes en alliage.



Souplement amorti, doté d'une direction très (trop) légère, le C3 Aircross est confortable en ville comme sur l'autoroute. Mais il n'est pas à son aise sur petites routes.

L'ambiance est plus chiche dans le Duster. Certes, le design de la planche de bord, très vertical, contribue à l'image de baroudeur qui lui va si bien. Mais les économies de bouts de chandelles sont flagrantes, comme



Plus précis à mener, le Duster est plus plaisant que son adversaire. Sauf en ce qui concerne son couple moteur/boîte, qui peut se montrer plus rugueux à l'usage.

en témoignent les accoudoirs des contre-portes en plastique brut. Et l'assise des sièges, trop courte et trop ferme, devient vite inconfortable, a fortiori pour ceux qui dépassent 1,80 m. A l'arrière, l'espace est suffisant, et

la largeur supérieure du Duster s'apprécie au moment de voyager à cinq. Néanmoins, la banquette du C3 Aircross est, là aussi, plus agréable. Le Duster serait-il menacé? Oui, mais il n'a pas dit son dernier mot. Un de ses >>>

1. Modèle photographié en finition Journey.



Citroën C3 Aircross

La planche de bord du C3 Aircross, organisée sur plusieurs étages, est plus flatteuse à l'œil que celle de son rival et l'ambiance, plus chaleureuse. Le combiné d'instruments, en hauteur et près du pare-brise, se lit facilement. Il n'affiche malheureusement pas de compte-tours... Dommage, avec une boîte manuelle. Bon point en revanche : la sellerie est particulièrement accueillante, et la position de conduite conviendra à un plus grand éventail de morphologies.



Dacia Duster

Malgré la présence d'un grand écran et d'un combiné numérique de 7"/17,8 cm, l'intérieur du Duster fait plus rustique que celui du C3 Aircross. L'ensemble est couvert de plastiques à la qualité parfois ordinaire... Tout comme les accoudoirs latéraux, non rembourrés. Désagréable. Mais, contrairement à son concurrent, le Duster offre un accoudoir central. Les assises des sièges avant, fermes et courtes, ne sont pas particulièrement confortables sur les longs trajets.

» atouts reste son moteur à bicarburant essence et GPL. Certes, ce dernier – stable autour de 1 €/litre – ne profite pas de la baisse du prix des carburants, quand le SP95-E10 est descendu à environ 1,65 €/litre. L'avantage est donc moindre que par le passé : en roulant exclusivement au gaz, comptez 14 € d'économie en moyenne tous les 1000 km face au C3 Aircross. Pas énorme,

mais les gros rouleurs s'y retrouveront. Ils profiteront aussi d'une autonomie XXL grâce à l'addition des deux réservoirs. Hélas, le petit bloc 1.0 du Dacia avoue ses limites dans le Duster : plage d'utilisation restreinte, manque de rondeur, sonorité trop présente, boîte désagréable à manier... Tout le contraire du 1.2 du C3 Aircross, qui se fait presque oublier. D'autant que les

bruits d'airs prennent le dessus, sur autoroute...

Du confort, mais...

Voilà le seul bémol à exprimer en matière de confort concernant le Citroën, exemplaire par ailleurs grâce à un amortissement très prévenant conjugué à une sellerie moelleuse. Sa direction ultra-légère s'apprécie en ville et lors des manœuvres.

Revers de la médaille, l'ensemble se désunit un peu sur les petites routes, où le volant trop "léger" et les mouvements de caisse engendrent un manque de précision des trajectoires. À l'inverse, le Duster se montre plaisant et, s'il n'atteint pas le niveau de ouaté du C3 Aircross, il est loin d'être inconfortable. Son insonorisation, plus réussie, est un vrai atout. Bref, aucun de ces



Nombre de places : 5



1. En version 5 places, testée ici, l'espace réservé aux passagers arrière est ample, et la banquette moelleuse à souhait. 2. La découpe du hayon est large et très carrée, mais le couvre-bagages est peu pratique. 3. Contre 850 €, le C3 Aircross peut accueillir un 3^e rang. Mais il est exigu et rogne sur le coffre⁽¹⁾.

1. Volume de coffre restant sur la version 7 places avec le 3^e rang déployé : 40 dm³.



Nombre de places : 5



1. Un peu plus large que son rival, le Duster offre moins d'espace pour les jambes. On y est tout de même bien installé, même si la banquette n'est pas assez creusée. 2. Le coffre du Duster est le plus généreux de sa catégorie. 3. Avec ses deux réservoirs, le Duster peut atteindre 1 200 km d'autonomie.



deux SUV ne donne l'impression de trop sacrifier sur l'autel du low cost. Certes, la qualité de finition est parfois à la limite (surtout chez Dacia) et l'équipement n'est pas toujours du dernier cri (la caméra de recul du C3 Aircross est vieillotte, et le Duster n'a pas de clim' automatique). Mais ils sont tous deux spacieux, confortables, assez performants, et économiques

à l'usage. Alors, comment choisir? Notre notation les place à un point d'écart seulement, à l'avantage du Duster. Un peu moins cher malus compris, doté d'une garantie plus longue et d'un plus grand coffre, il continue d'être une référence dans cette catégorie. Mais une petite remise suffirait au C3 Aircross pour lui chiper la vedette. Vive la concurrence!

1. Mesures effectuées en mode GPL. 2. SP95/GPL. 3. En tenant compte d'un usage à 50% au SP95 et à 50% au GPL. 4. Essence + GPL pour le Duster. 5. Réservoir essence + GPL.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



NOS MESURES	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster ⁽¹⁾
Vitesse maxi	167 km/h	170 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s9	35s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/12s2/15s8	9s8/12s2/17s8
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,8/9,6 l/100 km ⁽²⁾
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,5/6,5 l/100 km	9,1/10/9,7 l/100 km
Coût à l'usage moyen	105 €/1 000 km	103 €/1 000 km ⁽³⁾
Poids	1 265 kg	1 325 kg
Diamètre de braquage	11,3 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	70 m	65 m

LA TECHNIQUE	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster ⁽¹⁾
Moteur turbo-essence ⁽⁴⁾	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	999 cm ³
Hybridation	Non	Non
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
Puissance maxi	100 ch à 5 000 tr/mn	100 ch à 4 600 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	136 g/km/+1 074 €	127 g/km/+360 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/60 R17	215/65 R17
Réservoir	44 litres	51 + 50 litres ⁽⁵⁾
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture panneaux • Phares/essuie-glaces auto. • Régul./limit. de vitesse.
Agrément: • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Clim' (auto. sur C3 Aircross, manuelle sur Duster) • Instrumentation numérique • Ecran central tactile + Mirror Screen • Rétro. électr. dégivrants • Volant réglable haut. + prof.

EN OPTION	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Configuration 7 places	850 €	Indisponible
Guidage GPS connecté	Indisponible	650 €
Jantes alliage	Indisponible	Série
Peinture métallisée	600 €	600 €

LES NOTES DU	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Comportement routier	11	15
Equipements de sécurité	11	11
Agrément/performances	15	12
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	14	15
Habitabilité/coffre	14	16
Aspects pratiques	16	15
Présentation/finition	13	12
Coût à l'usage	14	15 ⁽³⁾
Prix	17	17
	2^e 141/200	1^{er} 142/200

Le verdict Auto Plus

Victoire : Dacia Duster

Le résultat est si serré qu'il n'est pas facile de recommander l'un plutôt que l'autre, les deux étant tout aussi dignes d'intérêt. Plus confortable et accueillant, doté d'un moteur plus agréable, le C3 Aircross n'est pas là pour faire de la figuration. Mais le plus grand coffre et le châssis plus plaisant du Duster font la (petite) différence.

PHOTOS: N. SOLER





ÉLECTRIQUE

Renault 4 E-Tech

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch

35 490 € / 32 180 €*


PHOTOS: A. SAUNIER

PREMIER ESSAI DE LA RENAULT 4 ÉLECTRIQUE

La 4 fantastique ?

Dans le sillage de la R5 électrique, dont elle reprend la base technique, la R4 est la deuxième pierre à l'édifice de la stratégie néo-rétro de Renault pour sa nouvelle gamme de modèles citadins électriques. Plus grande, plus pratique, et "seulement" 2 000 € plus chère que la R5, elle se veut la plus rationnelle de cette petite famille. De quoi mériter l'attention, et même faire regretter ceux qui auraient déjà choisi la R5 ?

Après la R5 E-Tech, désormais voiture électrique la plus vendue en France, Renault aurait-il trouvé un nouveau numéro gagnant ? Rallongée de 22 cm par rapport à sa populaire petite sœur, la R4 E-Tech veut être à la R5 ce que le Captur est à la Clio : en clair, un petit SUV qui reprend la base technique de sa frangine. Un positionnement très intéressant a priori, puisque Renault promet un volume de coffre bien plus généreux et une habitabilité aux places arrière

en forte hausse. De quoi gommer, sur le papier du moins, les principaux défauts de la R5. Sous la carrosserie, qui évoque évidemment la 4L d'antan, on découvre les mêmes batteries et le même moteur que dans la citadine dont elle dérive. Elle est proposée en deux versions : une de 120 ch, batterie de 40 kWh (utiles) en entrée de gamme, et notre modèle du jour de 150 ch, batterie de 52 kWh (utiles). En toute logique, l'autonomie devrait être proche de celle de la citadine : nos premiers relevés,



PARLONS BUDGET

Le vrai prix: pas encore de remise en concession pour cette toute nouvelle R4, mais elle bénéficie du bonus (de 2000 à 4000 €, selon le revenu fiscal) et de la prime CEE (certificat d'économie d'énergie), ici de 310 €.

L'entretien: comme sur la R5, une visite en atelier prévue tous les ans ou tous les 20000 km.

L'équipement: sur cette finition intermédiaire Techno, il ne manque pas grand-chose. Elle offre déjà le régulateur adaptatif, les interfaces numériques gérées par Google, la pompe à chaleur, les phares à leds auto., etc. Le niveau supérieur y ajoute le hayon motorisé, la conduite semi-autonome et le stationnement assisté.

croisés avec nos mesures d'une R5 équivalente, laissent présager environ 300 km d'autonomie réelle en moyenne, et 250 km sur autoroute. Voilà qui, d'emblée, calme les ardeurs d'une auto censée être plus polyvalente que la R5... Même si la concurrence fait rarement beaucoup mieux. Relative bonne nouvelle, en revanche, côté tarifs, puisque la R4 ne réclame "que" 2000 € de plus qu'une R5 équivalente. De quoi offrir un positionnement plutôt compétitif dès son lancement, bien aidé

LA GAMME

Moteur-batterie	120 ch Autonomie Urbaine - 40 kWh	150 ch Autonomie Confort - 52 kWh
Finition		
Evolution	29990 €	33490 €
Techno	-	35490 €
Iconic	-	37490 €

■ L'entrée de gamme fait l'impasse sur le planificateur d'itinéraire, le siège avant repliable et la conduite en mode One Pedal. Pour le reste, la Renault 4 Autonomie Urbaine Evolution est assez bien équipée, et revendique une autonomie théorique d'environ 300 km.

par un équipement complet, y compris sur ce niveau de gamme Techno, intermédiaire. Là aussi, les concurrents peuvent rarement en dire autant. A l'intérieur, le lien de filiation avec la R5 est frappant. Et pour cause: la R4 reprend sa planche de bord et son architecture générale. Mais l'habillage spécifique, ici façon

toile de jean, lui confère une ambiance originale et sympathique, d'autant que la qualité de la finition est toujours difficile à prendre en défaut. Les sièges "pétale" sont particulièrement confortables. Mais le principal argument de vente de cette R4 E-Tech est bien à trouver à l'arrière. Avec un >>>



» empattement⁽¹⁾ supérieur de 8 cm, elle est bien plus logeable qu'une R5. L'espace aux jambes est désormais correct. Mais si deux adultes peuvent tout à fait envisager d'y voyager, tout n'y est pas rose. La banquette étant surélevée par le pack de batteries, les plus grands trouveront le plafond un peu trop bas, tandis que l'assise apparaît trop courte. Et la découpe étroite des portières ne facilite pas l'entrée ou la sortie. Heureusement, le coffre est, lui, plus à la hauteur

de nos attentes. Son seuil, particulièrement bas et sans rebord, une marque de fabrique de la 4L originelle, facilite grandement le chargement, et le volume est amplement suffisant. Sous une petite trappe en deux parties, on découvre un bac escamotable qui peut accueillir les câbles de recharge. Le grand hayon peut aussi être motorisé (400 € en option, de série sur Iconic). Et le clou du spectacle : le siège passager avant se replie en tablette. Même si on ne s'en

servira probablement pas tous les jours et que la surface dégagée n'est pas plate, le système permet d'embarquer des objets longs jusqu'à 2,20 m. De quoi avaler sans sourciller une bonne étagère suédoise en kit...

Une bonne base, mais...

Au volant, on retrouve là aussi l'excellente base de la R5. L'ensemble est vif et précis, et la direction bien calibrée. La courbe de puissance, bridée au démarrage, évite toute perte de motri-

cité sur sol sec. Et la pédale de frein, chose pas si courante sur les électriques, est plutôt naturelle et facile à doser. En ville, on apprécie l'apparition, pour la première fois chez Renault, d'un mode de conduite One Pedal⁽²⁾ et de palettes au volant pour faire varier le niveau de régénération au lever de pied. L'amortissement a été un peu adouci par rapport à la petite sœur, et le confort est bien au rendez-vous. Sans toutefois nuire au comportement : cette R4 s'est montrée très plaisante sur les petites routes de notre parcours d'essai. Les choses se corsent malheureusement un peu sur autoroute. Pas de problème de tenue de cap, et les différentes aides à la conduite sont simples à utiliser et efficaces. Mais la mauvaise gestion des bruits d'air, au-delà de 80 km/h, peut devenir gênante. C'est d'autant plus perceptible que les bruits de roulement sont, eux, très bien isolés. Entre son autonomie un peu juste, ses bruits aérodynamiques et sa banquette trop étroite pour permettre à trois passagers de voyager confortablement, la R4 n'est donc pas aussi polyvalente

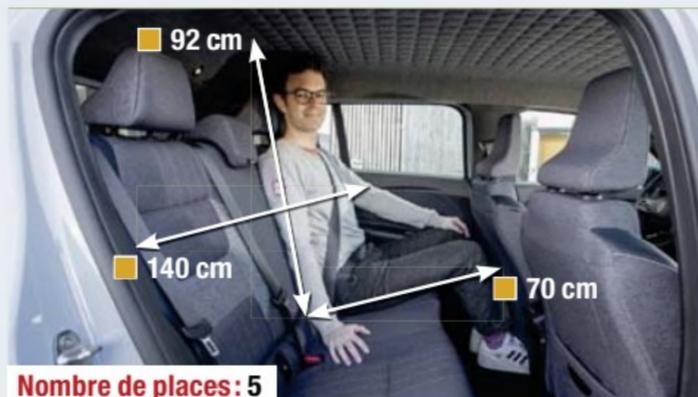
La recharge

En reprenant la base technique de la R5, la R4 hérite aussi de ses relativement petites batteries. Le pack de 52 kWh⁽³⁾ devrait donc autoriser environ 300 km d'autonomie en moyenne et 250 km sur autoroute. C'est correct face à ses concurrentes, mais sans plus. La R4 embarque le planificateur d'itinéraire de Google : il est facile à utiliser et s'adapte en temps réel à la consommation, mais peut se montrer récalcitrant à changer de plan en cours de route. La puissance de charge plafonne à 100 kW en pic sur borne rapide, ce qui permet de passer de 15 à 80 % en une demi-heure environ. La charge en courant alternatif est, elle, limitée à 11 kW. Le câble pour prise domestique mode 2 est facturé 400 € en option, tout comme l'adaptateur "V2L" : il permet de brancher des appareils sur la voiture. La pompe à chaleur, qui rend le chauffage et la clim' plus économes, est de série dès l'entrée de gamme.





Le siège passager avant peut se replier en portefeuille. Il n'est alors pas tout à fait plat, mais permet de charger de très longs objets depuis l'arrière.



Nombre de places: 5

Plus accueillante que la R5, la R4 n'en est pas pour autant une limousine. La banquette est surélevée, ce qui pénalise les grands gabarits et l'assise un peu courte.



Volume: 420 dm³ (1)

Peu profond mais généreux en hauteur, le coffre se révèle bien plus pratique que celui d'une R5.



Les plus grands pesteront envers les courbures du pavillon contre lesquelles leur tête viendra buter latéralement.

1. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT

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

Agrément: • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile 10"/25 cm + GPS Google, Mirror Screen et planificateur d'itinéraire • Instrumentation numérique • Jantes alu 18" • Pompe à chaleur • Radar + caméra de recul • Siège AV rabattable • Vitres AR surteintées.

En option Sécurité: • Conduite semi-autonome de niveau 2 et assistance au stationnement (1 000 €).

Agrément: • Hayon motorisé (400 €) • Jonc de toit argenté (400 €) • Peinture Blanc Nuage (650 €) • Sièges AV et volant chauffants (400 €).



Très légèrement assouplie par rapport à la R5, cette R4 reste vraiment plaisante à mener et bien amortie. Dommage que les bruits d'air, trop présents au-delà de 80 km/h, viennent perturber la quiétude des occupants.

lente qu'espéré. Sa plate-forme, partagée avec la R5, par ailleurs pétrie de qualités (confort, dynamisme, coûts maîtrisés, intérieur réussi...), montre ici ses li-

mites. Pour environ 2000 €* de plus (remise négociable déduite), une Megane E-Tech équivalente comble une bonne partie des lacunes de cette R4... Le charme

rétro en moins. En revanche, face à ses concurrentes directes en particulier chez Stellantis, la R4 semble être partie d'un bon pied. Plaisante, charmante et

confortable, elle devrait séduire ceux que le petit format de la R5 avait rebutés.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	150 km/h ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h	8s2
Consommation cycle mixte	15,1 kWh/100 km
Autonomie électrique	409 km
Temps de charge borne rapide (100 kW)	30 mn ⁽²⁾
Poids	1537 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/60 R18
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,80 x 1,56
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽³⁾

1. Vitesse autolimitée. 2. De 15 à 80 % de capacité. 3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Boîte automatique	Gabarit
Bruits aérodynamiques	Installation des passagers
Bruit de roulement	Protection de la carrosserie
Confort des suspensions	Roue de secours (kit de réparation)
Consommation	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO ₂	
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Renault 4 E-Tech Autonomie Confort Techno (32 180 €* , 150 ch) est évaluée dans la catégorie des SUV citadins électriques d'environ 150 ch, qui comprend notamment: Fiat 600e La Prima (32 600 €* , 156 ch), Jeep Avenger Electrique Altitude (34 300 €* , 156 ch), Kia EV3 4x2 58 kWh (35 990 €* , 204 ch), Mini Aceman E Classic 38,5 kWh (33 950 €* , 184 ch), Peugeot E-2008 Allure 51 kWh (32 600 €* , 156 ch), etc.

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

SUITE PAGE 38



POSTE DE CONDUITE



Comme à bord de la R5, on apprécie d'emblée la position de conduite, quasi parfaite, les sièges confortables et enveloppants. Le bloc

compteurs est lisible et facile d'utilisation. Deux petits griefs subsistent : la visibilité vers l'arrière, un peu juste, et la multiplication des commandes à droite derrière le volant : radio, boîte, palettes, essuie-glaces...

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

AIDES À LA CONDUITE



De série, il lui manque la conduite semi-autonome et le stationnement assisté, qui sont en revanche inclus sur la finition supérieure. Pour le reste, l'équipement est plutôt complet pour le

segment : gestion codes/phares auto., régulateur adaptatif jusqu'à l'arrêt, caméra de recul, aide au maintien dans la voie... L'ensemble se commande par un pavé sur la branche gauche du volant ou via l'écran central. On apprécie toujours le bouton, à gauche de la planche de bord, pour désactiver les alertes intrusives.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	400 €

ÉCRAN TACTILE



Avec son interface signée Google, l'écran central de 10"/25 cm est toujours aussi fluide et aisé à appréhender. Il intègre aussi une navigation avec planificateur d'itinéraire. Mais la piètre qualité de la caméra de recul déçoit.

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

BIEN VU

Le seuil de chargement particulièrement bas se révèle pratique au moment d'emporter des objets lourds et volumineux.

RATÉ

L'accès aux places arrière est étroit, et la découpe de la portière présente un angle particulièrement saillant.

**FINITION**

L'ensemble est bien réalisé, et la planche de bord ne manque pas de charme. Cette finition Techno s'habille d'un tissu façon jean, des sièges au tableau de bord, en passant par les contre-portes. Sympa! Les parties basses sont composées de plastiques durs.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La clim' se commande via des touches physiques sous les aérateurs. Pas de réglage bizona au programme, y compris en option.

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

SYSTÈME AUDIO

Le système audio de série, doté de 6 HP (9 en option), fait bien l'affaire. Il peut se gérer à l'aide d'une commande derrière le volant.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	600 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS

La boîte à gants et les vide-poches latéraux sont corrects, sans plus. Et le tunnel central n'offre qu'un petit emplacement supplémentaire. Suffisant, mais pas des plus pratiques, surtout au moment de voyager en famille.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Le verdict **Auto Plus****Intéressant**

Plus pratique que la R5 tout en reprenant beaucoup de ses qualités, et affichée à des tarifs compétitifs, la R4 possède des atouts pour réussir. Mais quelques aspects restent perfectibles, notamment les places arrière.

LES PLUS
Confort/plaisir de conduite
Hayon pratique
Équipement complet

LES MOINS
Autonomie juste correcte
Places arrière mal taillées
Bruits d'air trop présents

PHOTOS: A. SAUNIER



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 Peugeot 5008 hybride

Après le succès de la précédente génération, convertie à la mode des SUV, Peugeot a renouvelé son 5008. Ce modèle familial reprend les codes stylistiques de son petit frère, le 3008, sur une plate-forme rallongée pour l'occasion. Ses dimensions plus généreuses (+ 24 cm en longueur) lui permettent d'accueillir une banquette coulissante et, surtout, deux sièges supplémentaires dans le coffre. A l'avant, on retrouve la même planche de bord aussi spectaculaire que dans le 3008, séduisante avec

sa grande dalle numérique, et une excellente qualité perçue. Pour mieux évaluer ses atouts (et ses défauts) au quotidien, nous avons passé plusieurs jours en compagnie d'un 5008 hybride de 145 ch. Ne vous y trompez pas, il ne s'agit pas là d'un nouveau bloc plus puissant mais d'une nouvelle appellation du 1.2 hybride de 136 ch, désormais crédité de 145 ch par le jeu d'un nouveau calcul de la puissance maxi combinée des moteurs thermique et électrique. Prix catalogue en haut de gamme GT: 45 490 €. ■



✗ ☐ ● Un coffre modulable et pratique

Même en configuration sept places, le coffre demeure encore assez généreux pour accueillir nos quelques affaires du jour. Cerise sur le gâteau, un espace sous le plancher permet de ranger l'imposant cache-bagages. Au final, seule la hauteur du seuil peut gêner les manutentions.



✗ ☐ ● Transporteur de troupes

Malgré une place centrale manquant de largeur et une assise assez ferme, nos passagers ne se sont pas plaints du manque d'espace. Rappelons que ce nouvel opus remplace les trois sièges indépendants et coulissants au deuxième rang par une banquette (coulissante, elle aussi, sur 14 cm).



☐ ✗ ● Confortable, mais moins sensationnel...

Au volant du précédent 5008, le plaisir distillé par l'ensemble châssis-direction était immédiat. Ce n'est plus le cas ici : sur route sinueuse, le nouveau manque de précision et l'on ressent une certaine "lourdeur" dans les virages. En revanche, nous avons apprécié les réglages de suspension qui donnent désormais priorité au confort, c'est indéniable.

Sur autoroute, il assure, mais...

Lors de nos différents trajets sur voies rapides, le moteur hybride 48 V revendiquant désormais 145 ch s'est révélé suffisant. Cependant, avec plusieurs passagers à bord et un coffre chargé, le 5008 a montré un peu de paresse lors des dépassements ou des relances en côte. Bon point néanmoins : la conso n'a jamais dépassé les 7 l/100 km.



Le coffre : plus qu'il n'en faut !

Au cours de cet essai, nous avons mis à contribution le grand coffre du 5008, afin de charger de gros paquets. En abaissant les sièges des deuxième et troisième rangs, le volume disponible devient littéralement digne d'un utilitaire. Il est possible d'y transporter des objets jusqu'à 1,88 m de long. Notez aussi la surface plane du plancher. Qui dit mieux ?



Du très grand spectacle à bord

De jour comme de nuit, on se laisse séduire par la présentation intérieure moderne et par l'ambiance lumineuse du 5008. Au volant, on profite d'une excellente visibilité et, grâce à l'assise haute, on surplombe les nombreuses infos délivrées par la grande dalle numérique. Cependant, on a tendance à chercher la manette qui commande la boîte auto.



PHOTOS : N. SOLER

Agréable en ville, à quelques détails près

L'ensemble moteur-boîte se révèle assez doux en ville, même si l'on peut déplorer quelques légers à-coups lors des rétrogradages et certains bruits de fonctionnement peu agréables. Grâce à l'assistance du petit bloc électrique, la consommation urbaine est restée sous 7 l/100 km.

Notre verdict A la hauteur de la tâche !

Lors de cette semaine passée en sa compagnie, le nouveau 5008 s'est surtout distingué par son séduisant confort de conduite. Facile à mener malgré son gros gabarit, le Peugeot s'est également montré très reposant lors des longs trajets. Surtout, son habitabilité, son coffre géant et son sens pratique nous ont convaincus lorsqu'il a fallu transporter plusieurs invités, y compris au troisième rang.

Un troisième rang plutôt accessible

Pour accéder aux deux sièges du fond, nos hôtes ont mis à profit la large ouverture, mais aussi l'ingénieux système permettant au dossier du deuxième rang de basculer, tandis que l'assise coulisse pour libérer le passage. Deux adultes y sont installés convenablement à condition d'avancer la banquette du deuxième rang de quelques centimètres.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

Serviette de séchage Max Wash 4Pockets de Soft99



PHOTOS: Y. LEBEVRE



Serviette de séchage Max Wash 4Pockets de Soft99, 17,95 € dans les centres-autos Autobacs.

Après le lavage, bien sécher une carrosserie est très important pour éviter les traces de calcaire et obtenir une finition impeccable. Afin de faciliter un séchage rapide et sans efforts, la serviette Soft99 4Pockets aurait un fort pouvoir absorbant, et son système ingénieux lui offrirait une grande maniabilité.

Comment ça marche.

C'est un rectangle de 64 x 23 cm doté de quatre poches – deux aux extrémités (17 cm de large) et deux au centre (14 cm). On utilise la serviette déployée, les mains insérées dans les poches latérales pour la tendre et sécher rapidement de larges surfaces. On peut la plier pour augmenter son épaisseur et épouser plus

facilement les courbes de la carrosserie. Ses fibres épaisses et longues (4 mm) retiennent l'humidité tout en limitant le risque de microrayures si quelques impuretés ont été oubliées lors du lavage.

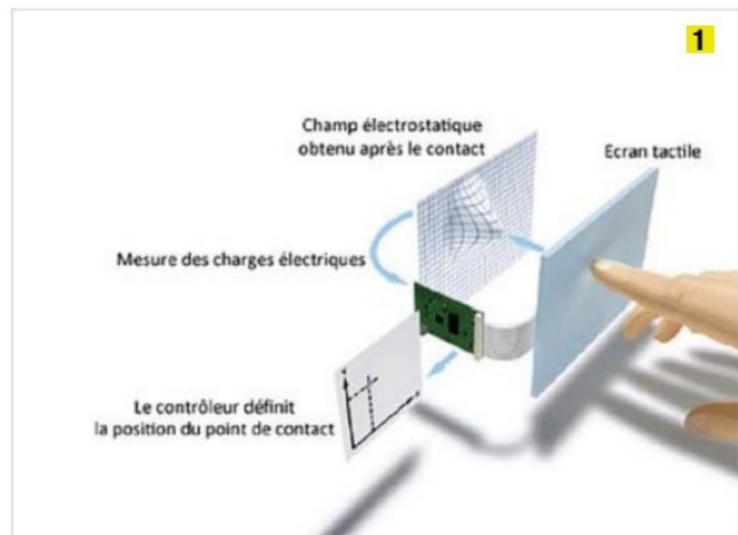
Résultat ●●●

C'est un produit de haute qualité et unique dans sa catégorie. L'insertion des mains aux extrémités de la serviette simplifie le travail et permet d'utiliser 100 % de sa surface à chaque passe (on ne voit toutefois pas l'intérêt des poches centrales). Sa capacité d'absorption est bonne pour sa taille (53 cl avant saturation), évitant les essorages répétés. Efficace et rapide, on valide!

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

L'écran tactile



Bourrées de technologie, les autos modernes ont recours aux écrans tactiles 1 et 2 pour permettre d'accéder à un nombre croissant de fonctions.



N. SOLER

On les voit trôner en majesté sur la planche de bord de quasiment toutes les voitures neuves. Mais au fait, comment fonctionnent les écrans tactiles ?

Comment ça marche ?

Dans les autos, les premiers écrans employaient deux films plastiques posés sur l'affichage et recouverts de contacts électriques. Quand

le doigt appuyait dessus, la rencontre des films faisait circuler le courant au point de contact. Rudimentaire, cette technologie dite "résistive" a été supplantée par des dispositifs "capacitifs", hérités des smartphones. Ici, l'écran est recouvert d'une seule couche de film plastique qui réagit à l'électricité statique du corps humain qui le touche. Doté d'une meilleure sensibilité,

ce système détecte, en outre, le mouvement de l'index et la présence de plusieurs doigts. Il permet donc à l'utilisateur des gestes banals qu'il effectuerait sur un smartphone : faire défiler un menu à l'écran, zoomer sur une carte en écartant les doigts...

A l'usage

Certains constructeurs sont allés très loin dans l'intégration des

commandes aux interfaces numériques, Tesla ou Volvo, optant même pour le tout tactile... au risque de distraire le conducteur. Une tendance contre laquelle l'Euro NCAP entend lutter : dès l'an prochain, des boutons physiques deviendront obligatoires dans le cas de certaines commandes pour pouvoir décrocher les fameuses 5 étoiles.

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Rétroviseur cassé : quelles solutions pour le réparer facilement ?



Si le rétroviseur est défectueux, brisé ou fissuré, la voiture est recalée au contrôle technique. Pour éviter la contre-visite, voici nos méthodes pour le remettre en état.

Les petits bobos

Des vitres autocollantes pour plus de facilité

■ En cas de choc, le miroir du rétroviseur peut se fissurer. Si la coque n'est pas touchée, la vitre est réparable ou remplaçable assez facilement. Mais cela dépend du modèle de votre auto et des fonctions de votre rétroviseur.

■ Si celui-ci n'est pas dégivrant, le miroir peut être rénové avec une vitre autocollante prédécoupée (10 € l'une). Si elle est bien réalisée, cette restauration abordable et facile suffit pour réussir le contrôle technique. Avant de vous lancer, vérifiez la compatibilité du kit de réparation : les écarts de dimensions pourraient gêner, voire empêcher les réglages. Et évitez les vitres souples à découper : la rétrovision qu'elles offrent est médiocre. Comment opérer ensuite ? Rien de plus simple : préparez la base en ôtant les morceaux de verre saillants puis collez le nouveau miroir.

■ Si le rétroviseur est dégivrant ou s'il dispose d'autres fonctions, le remplacement de la vitre est nécessaire. Pour cela, retirez le verre cassé à l'aide d'une spatule en plastique, débranchez si besoin les connecteurs, puis rebranchez-les sur le nouveau miroir compatible, avant de tout remettre en place.



NORAUTO

Les coques réparables avec des produits antirayures



■ Si la coque est simplement rayée, remplacer l'ensemble du rétroviseur n'est pas obligatoire. Parfois, des retouches suffisent. Si les égratignures sont superficielles, vous pouvez appliquer une crème efface-rayures à l'aide d'un chiffon microfibre

(30 € le kit) puis, si besoin, peindre la zone avec un stylo de retouche de la teinte d'origine (5 € pièce).

■ Dans le cas de griffures plus prononcées, voire de petites fissures, appliquez du mastic de carrosserie, laissez sécher puis poncez le surplus. Vous pouvez confier la mise en peinture à un professionnel ou en profiter pour personnaliser votre auto : la peinture élastomère, les stickers ou les films adhésifs sont les moyens les plus abordables pour cacher la restauration.

BASTOUR

Quand le remplacement s'impose

Vérifiez la compatibilité des rétroviseurs qu'ils soient neufs ou d'occasion



ADOBE STOCK

■ Si la casse est trop importante, le changement est inévitable. L'opération est bon marché et généralement simple, à condition de bien s'assurer de la compatibilité de la pièce de rechange avec celle d'origine. Réglables et/ou rabattables électriquement, dégivrants, avec ou sans détecteur d'angles morts... Les rétroviseurs d'un même modèle de véhicule possèdent des fonctions qui varient selon les options et finitions. Les faisceaux diffèrent donc. Avant de passer commande, assurez-vous que la forme du connecteur et le nombre de broches correspondent.



L. LACOSTE

■ Si vous optez pour un rétroviseur d'occasion, contrôlez le bon fonctionnement de son moteur électrique. Enfin, deux solutions s'offrent à vous si la coque n'affiche pas la même teinte : lui substituer l'ancienne si elle est démontable, ou appliquer une peinture élastomère ou un film adhésif couleur.

Des précautions à prendre avant le remplacement

■ Avant de vous lancer, renseignez-vous aussi sur les méthodes de démontage de votre rétroviseur. Le plus simple consiste à retirer le cache situé à l'intérieur de la voiture pour avoir accès aux vis de maintien et au connecteur. Mais si le démontage complet de l'habillage de porte est nécessaire, mieux vaut prendre les devants : l'opération s'avère plus longue et complexe.

Attention au bricolage !

■ Il est à noter que les rafistolages avec du ruban adhésif ou des colliers à la base du rétroviseur ne sont pas autorisés. Non seulement la voiture sera recalée au contrôle technique pour défaut majeur, mais vous vous exposez aussi à une contravention. Tout rétroviseur non conforme est passible d'une amende de troisième classe d'un montant forfaitaire de 68 €, voire d'une immobilisation administrative du véhicule.



SPÉCIAL UTILITAIRES

Notre sélection

Professionnels ou particuliers, des millions de Français roulent au quotidien au volant d'utilitaires. Soumis à un usage et des contraintes spécifiques, ces véhicules doivent être choisis avec le plus grand soin. Nous en avons retenu quinze pour vous.

En 2024, plus de 850 000 véhicules utilitaires ont changé de mains dans l'Hexagone. Petits, moyens ou grands, tôle, vitrés, frigorifiques, à plateau... Le nombre de déclinaisons disponibles dans les annonces se compte en milliers. Il est donc compliqué de bien choisir, plus encore que lorsqu'il s'agit de voitures classiques. D'autant que, dans certains cas, ces "bons à tout faire" ont beaucoup souffert, notamment sous le poids de charges excessives. Aussi est-il capital, en plus de toutes les vérifications d'usage concernant l'entretien, de récolter un maximum d'informations sur l'historique de l'exemplaire convoité. Car acheminer des palettes ou des sacs de ciment aura forcément eu plus d'impact sur

certaines éléments (moteur, transmission, freins, suspensions...) que transporter des petits paquets. Au moment de l'examen du véhicule, soyez ainsi attentif aux traces laissées par les cargaisons passées (griffes et/ou bosses dans l'espace de chargement). Autre indice d'une usure avancée, si le renfort extérieur du siège conducteur paraît anormalement usé par rapport à l'âge et au kilométrage annoncé, c'est que le chauffeur est très souvent monté et descendu de son fourgon, ce qui induit autant de séances de démarrage/coupure du moteur. A l'extérieur, des traces de colle laissées par les stickers de l'ancien propriétaire peuvent aussi vous renseigner sur l'activité de ce dernier.

Par Pierre Audemar



N. SOLER

Les ludospaces

Citroën Berlingo 1.6 e-HDi

■ Volume de chargement : 2,75 m³ ■ Charge utile : 671 kg



N. SOLER



Diesel ■ 5 CV ■ 92 ch ■ 162 km/h* ■ 6,8 l/100 km

Cette deuxième génération de Berlingo demeure l'une des stars du marché. A raison. Car, entre un volume de chargement généreux, la possibilité de dénicher des exemplaires dotés de trois places avant (une option assez fréquente dans les annonces) et une fiabilité de bon niveau (pas de système de dépollution AdBlue sur ce bloc), ce modèle cumule les qualités. Sa présentation, son confort et l'agrément de conduite de son moteur donnent l'impression d'être au volant d'une "vraie" voiture. Bon point, le nombre d'exemplaires disponibles à la vente stimule la concurrence entre vendeurs et maintient les prix à des niveaux raisonnables. Son clone Peugeot, le Partner, n'est guère plus cher, mais dépourvu de stop/start.

Vu un Confort de 2016, avec 73900 km, à 5900 €

Dacia Dokker Van 1.5 dCi

■ Volume de chargement : 2,65 m³ ■ Charge utile : 649 kg



Y. BROSSARD/PRODIGIOUS PRODUCTION/DACIA



Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 162 km/h* ■ 6 l/100 km

Dans l'ombre de son cousin estampillé Renault, j'ai nommé le Kangoo, le Dokker n'est pas un choix naturel pour nombre d'acheteurs. Tant mieux pour ceux qui se laisseront séduire. Car, à année et kilométrage équivalents, il est moins cher en occasion que ses concurrents. Cela se paie par une présentation rustique qui va de pair avec une dotation de série minimale. Mais sur le strict plan professionnel, il cumule les atouts. Ainsi, profitant de son poids plume (1 262 kg à vide), son moteur se montre à la fois très volontaire, même en charge, et des plus sobres. A bord, les rangements sont nombreux et pratiques, tandis que la porte coulissante arrière facilite le chargement.

Vu un Ambiance de 2018, avec 155000 km, à 6600 €



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



Un utilitaire, c'est quoi ?

■ En France, pour être désigné comme un utilitaire, un véhicule doit répondre à plusieurs critères. Parmi les principaux : le poids total autorisé en charge (PTAC) de 3,5 tonnes au maximum et, sauf exception (banquette pliable, cabine approfondie...), le fait de ne compter qu'un rang de sièges, soit trois places assises au plus.

■ C'est en consultant la carte grise que l'on sait si l'on a réellement affaire à un utilitaire. Dans la case J doit apparaître la mention N1, tandis que le PTAC (case F2) doit être de 3500 kg au maximum. Au-delà, dans la limite de 7500 kg, et/ou si la case J indique N2, un permis de conduire C1 est obligatoire. La case J1 informe sur le genre du véhicule (CTTE pour une camionnette) et, la J3, sur la carrosserie (Fourgon...).

■ Il est crucial, surtout pour une entreprise ou un professionnel, de vérifier ces points, car ils détermineront le régime fiscal auquel sera soumis ce véhicule, notamment en matière de TVS⁽¹⁾.

■ Si vous envisagez de tracter, le PTAC cumulé du véhicule et de la remorque ne pourra pas dépasser le seuil des 3,5 tonnes, sauf si celui de la remorque seule est inférieur à 750 kg. Dans le cas contraire, il faudra suivre une formation complémentaire, voire obtenir un permis de conduire spécifique.

■ Dans l'ensemble, un utilitaire est soumis aux mêmes règles qu'une voiture particulière en ce qui concerne le contrôle technique. Le premier doit donc être réalisé dans les six mois qui précèdent le quatrième anniversaire, puis les suivants auront lieu tous les dix-huit à vingt-quatre mois. Seule particularité de ces véhicules, un contrôle spécifique des émissions polluantes doit être réalisé entre le onzième et le douzième mois qui suivent le contrôle technique.

■ En cas de revente d'un utilitaire de plus de 4 ans, le dernier contrôle "global" (le contrôle antipollution intermédiaire ne compte pas) doit dater de moins de six mois.

Volkswagen Caddy Maxi Van 2.0 TDI

■ Volume de chargement : 3,88 m³ ■ Charge utile : 758 kg



VOLKSWAGEN

Diesel ■ 5 CV ■ 102 ch ■ 172 km/h* ■ 6,6 l/100 km



Affichée en occasion à des tarifs identiques à ceux des versions "courtes", la déclinaison Maxi de la quatrième génération du Volkswagen Caddy embarque 600 dm³ et 72 kg de marchandises en plus. Même en charge, ce 2.0 procure des reprises permettant de dépasser sans risque, tout en faisant preuve de sobriété. Développé sur une plate-forme proche de celle du monospace Touran, ce petit fourgon assure en matière de comportement routier. Quant à la présentation intérieure, elle ne déparerait pas dans une berline et surclasse ce que l'on trouve chez les concurrents. Le Caddy brille aussi par le nombre de ses rangements, mais moins par son confort qui est pénalisé par un amortissement trop ferme.

Vu un Business Line de 2019, avec 120000 km, à 10500 €

*Donnée constructeur.

Renault Kangoo Van 1.5 Blue dCi

■ Volume de chargement : 3,3 m³ ■ Charge utile : 800 kg



F. GROUT

Diesel ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 164 km/h* ■ 5,9 l/100 km



Les trois lettres CMF pourraient presque suffire à résumer les arguments de ce troisième opus du Kangoo. Ce sigle désigne la plate-forme de ce modèle, qu'il partage avec nombre de berlines telles que la Clio. Ainsi, le compromis confort/tenue de route est au-dessus de la mêlée, et les aides à la conduite parmi les plus nombreuses de la catégorie. Pionnier du véhicule utilitaire, Renault connaît toutes les astuces pour séduire les pros. A bord du Kangoo, on découvre donc une multitude de rangements de bonne taille, comme la boîte à gants tiroir et les prises de recharge de type USB disséminées un peu partout dans l'habitacle. Le grand choix de modèles disponibles à la vente permet de négocier les prix.

Vu un Extra de 2022, avec 92000 km, à 12000 €

1. Taxe sur les véhicules de société.

Acheter une voiture d'occasion

Les fourgons moyens

Ford Transit Custom 2.2 TDCi

■ Volume de chargement : 6,03 m³ ■ Charge utile : 1 455 kg



Diesel ■ 8 CV ■ 125 ch ■ 157 km/h* ■ 9,6 l/100 km

En 2015, le 2.2 diesel appartenant à la famille Puma de Ford reçoit un nouveau système d'injection qui lui permet d'en finir avec ses graves problèmes de fiabilité. L'achat de ce fourgon doit donc forcément concerner un modèle âgé de moins de 10 ans. En respectant cette condition, vous vous offrirez, à très bon prix, une véritable bête de somme. Sa charge utile et son volume intérieur comptent parmi les meilleurs de cette génération d'utilitaires. Le Transit Custom s'avère rassurant à conduire, avec une tenue de route et un freinage au-dessus de tout soupçon. Reconnaisables à leur bouclier avant peint, les versions Trend embarquent la climatisation, le régulateur de vitesse et le Bluetooth.

Vu un 270 L1H1 Trend de 2016, avec 136000 km, à 10000 €

Opel Vivaro 1.6 CDTI

■ Volume de chargement : 5,4 m³ ■ Charge utile : 1 077 kg



Diesel ■ 5 CV ■ 120 ch ■ 171 km/h* ■ 7,8 l/100 km

Avant le rachat d'Opel par PSA (devenu depuis Stellantis), l'Opel Vivaro était un clone du... Renault Trafic. Cette deuxième génération reprend ainsi les qualités du best-seller français. Le confort de suspension et l'insonorisation soignée limitent la fatigue après une journée passée au volant. En prime, la position de conduite tient plus de celle du monospace que de l'utilitaire pur et dur. En outre, avec son unique turbo, cette variante est bien plus fiable que celles qui en comptent deux (1.6 de 125 ch et plus, d'avant 2017). Cerise sur le gâteau, n'étant pas aussi connu, et donc autant recherché que son homologue français, il s'échange 10% moins cher en moyenne sur le marché de la seconde main.

Vu un 120 L1H1 de base de 2016, avec 156000 km, à 11 300 €

Renault Trafic 1.6 Energy dCi

■ Volume de chargement : 5,4 m³ ■ Charge utile : 1 077 kg



Diesel ■ 5 CV ■ 145 ch ■ 177 km/h* ■ 8,2 l/100 km

Etre né pour accomplir toutes les tâches ne dispense pas d'un minimum d'élégance. Avec sa planche de bord bicolore et ses inserts chromés, le Trafic 3 soigne son look. Mais il n'oublie pas sa mission première et regorge d'astuces, tels les rangements à foison dans l'habitacle (y compris sous les fesses des passagers sur les exemplaires dotés de trois places) ou la prise 12 V dans l'espace de chargement... Quant au confort de suspension, il surclasse très largement celui de tous ses rivaux. Rare chez ses clones Opel et Nissan, cette version haut de gamme Grand Confort est équipée comme une berline, avec clim', système multimédia à écran tactile et Bluetooth de série. Le moteur, lui, se montre fiable depuis 2017.

Vu un L1H1 Grand Confort de 2017, avec 126000 km, à 14200 €

Peugeot Expert 2.0 BlueHDi EAT8

■ Volume de chargement : 5,3 m³ ■ Charge utile : 1 375 kg



Diesel ■ 7 CV ■ 177 ch ■ 185 km/h* ■ 10,4 l/100 km

Si son volume de chargement est un peu moins généreux que celui de la plupart de ses concurrents, ce Peugeot a toutefois un atout de taille pour les utilisateurs urbains : avec moins de 1,90 m sous la toise, il peut accéder à la quasi-totalité des parkings souterrains. On retrouve, par ailleurs, les qualités qui signent les utilitaires du Lion,

*Donnée constructeur.

SPÉCIAL UTILITAIRES

Mercedes Vito 114 CDI

■ Volume de chargement: 6 m³ ■ Charge utile: 1 057 kg



MERCEDES-BENZ

Diesel ■ 5 CV ■ 136 ch ■ 169 km/h* ■ 7,9 l/100 km



Contrairement au chétif 111 CDI, motorisé par Renault, cette version a recours à un bloc maison 2.0, plus fort en couple et donc plus à l'aise quand le véhicule est chargé. Cher en neuf, le Vito s'échange contre des montants raisonnables en occasion. Mais attention, utilitaire ou pas, c'est un Mercedes et, à ce titre, la dotation de série est plus que limitée. S'orienter vers une finition Pro au minimum permet de bénéficier de l'air conditionné et de la caméra de recul. Outre sa bonne volonté, le quatre cylindres Mercedes peut atteindre de très forts kilométrages. En sus, le confort s'avère supérieur aux normes de la catégorie et le diamètre de braquage (11,1 m) est l'un des plus courts du marché.

Vu un Long Pro de 2019, avec 95 000 km, à 16 900 €

Volkswagen Transporter 2.0 TDI

■ Volume de chargement: 5,8 m³ ■ Charge utile: 1 080 kg



N. SOLER

Diesel ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 157 km/h* ■ 8,1 l/100 km



Le Transporter est au fourgon ce que la Golf est à la berline compacte: un mythe, qui se monnaie cher en occasion. En contrepartie, il apparaît comme l'un des meilleurs choix dans sa catégorie. D'abord, parce que son espace de chargement se révèle facile d'accès grâce à son seuil bas. Ensuite, car il offre une présentation intérieure digne d'une "vraie" voiture: les assemblages du mobilier de bord étant des plus soignés. Enfin, sur le plan mécanique, on ne présente plus le 2.0 TDI qui, dans cette version de 140 ch, se montre aussi nerveux que fiable tout en faisant preuve de modération en matière de consommation. L'agrément de conduite est aussi au rendez-vous.

Vu un L1H1 de base de 2017, avec 89 000 km, à 24 500 €



à commencer par une tenue de route irréprochable et un confort au-dessus de la moyenne. Cette variante ajoute des performances qui lui permettent de dépasser en un éclair, même chargée, et l'agrément de conduite apporté par la boîte automatique à huit rapports, livrée d'origine. Evitez les finitions de base, trop dépouillées (pas de clim').

Vu un Standard Premium de 2019, avec 136 000 km, à 16 500 €

Toyota Proace Electric 75 kWh

■ Volume de chargement: 5,3 m³ ■ Charge utile: 1 000 kg



TOYOTA

Electrique ■ 9 CV ■ 136 ch ■ 130 km/h* ■ Autonomie: 330 km*

Pour qui ne parcourt pas plus de 250 km par jour, chose assez fréquente en zone urbaine, et peut installer une borne de recharge sur son lieu de stationnement, un utilitaire électrique a du sens. Dans le cas de ce Proace, cela permet de s'offrir une occasion récente et ayant peu roulé pour le prix d'un diesel bien plus "fatigué". Le volume de chargement ne pâtit pas de l'installation de la grosse batterie, et la charge utile reste plus que suffisante pour la plupart des usages. Au quotidien, ce Toyota se montre très confortable grâce à un amortissement bien calibré et, surtout, l'absence de ronronnement du diesel. La finition Business se révèle en outre confortablement équipée: clim' auto., caméra de recul...

Vu un Medium Business de 2022, avec 22 000 km, à 24 700 €

Les grands fourgons

SPÉCIAL UTILITAIRES

Peugeot Boxer 2.2 HDi

■ Volume de chargement: 8 m³ ■ Charge utile: 1 140 kg



PEUGEOT



Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 155 km/h* ■ 10,1 l/100 km

Dans sa version la plus compacte, le Boxer affiche un ratio encombrement/volume de chargement (4,97 m de long pour 8 m³) plus séduisant que celui de ses concurrents, Renault Master en tête. De surcroît, son faible diamètre de braquage (11,8 m) le rend hyper maniable en ville. Avec ses 320 Nm, son moteur ne rechigne pas lors des relances, y compris avec plus d'une tonne de marchandises à bord. Surtout, il fait preuve d'une très bonne fiabilité, notamment à compter de 2012, année où il a reçu un nouveau système d'injection. Une fois installé au volant, on apprécie l'excellente visibilité périphérique et la multitude de rangements: la planche de bord en regorge, on en trouve même sous les sièges. **Vu un 330 L1H1 Confort de 2012, avec 142000 km, à 8500 €**

Volkswagen Crafter 2.0 TDI

■ Volume de chargement: 11 m³ ■ Charge utile: 1 180 kg



VOLKSWAGEN



Diesel ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 146 km/h* ■ 10,3 l/100 km

Alors que la génération actuelle est une pure création Volkswagen, le précédent Crafter avait été développé conjointement avec Mercedes. Cela va de pair avec une bonne qualité de fabrication générale, notamment celle du mobilier de bord, mais aussi avec des versions de base dépouillées. Pour disposer de la clim', du système audio et du Bluetooth, il est impératif de choisir une série Business Line, heureusement disponible en grand nombre sur le marché. En matière de performances, la variante 136 ch du 2.0 TDI à la fiabilité éprouvée suffit, tandis que l'amortissement gomme efficacement les déformations de la route. Afin de faciliter le chargement, les ouvrants de la soute reçoivent des marchepieds. **Vu un 30 L2H2 Business Line de 2013, avec 130000 km, à 9900 €**

Opel Movano⁽¹⁾ 2.3 CDTi BiTurbo

■ Volume de chargement: 11 m³ ■ Charge utile: 1 298 kg



OPEL



Diesel ■ 8 CV ■ 136 ch ■ 151 km/h* ■ 9,5 l/100 km

La copie est-elle plus intéressante que l'original? Dans le cas de ce Movano "2", clone du Renault Master, la réponse est indéniablement oui. Bien sûr, cet allemand reprend toutes les qualités de son jumeau. A l'arrière, on bénéficie d'un espace facile à remplir, avec des formes régulières et un seuil de chargement bas. Sous le capot, le moteur du français fait preuve d'une grande sobriété mais se montre néanmoins souple et nerveux. L'ergonomie de la planche de bord apparaît également appréciable, comme le nombre de rangements. Mais pourquoi choisir l'Opel plutôt que le Renault? En manque cruel d'image, ce Movano se négocie à des tarifs jusqu'à 30 % inférieurs à ceux du Master! **Vu un 3,3T L2H2 de 2021, avec 125000 km, à 15800 €**

Ford Transit 2.2 TDCi

■ Volume de chargement: 10,3 m³ ■ Charge utile: 1 050 kg



FORD



Diesel ■ 6 CV ■ 155 ch ■ NC km/h ■ 10,4 l/100 km

Voilà un utilitaire qui a compris que sa mission principale était de faciliter la vie de son propriétaire. Avec des formes régulières et un seuil bas, la soute est facile à charger. Dans l'habitacle, les rangements sont nombreux et bien conçus. Par exemple, la planche de bord peut accueillir deux grandes bouteilles d'eau. Avec le siège conducteur implanté assez bas, la position est moins fatigante lorsqu'on passe des heures au volant. Et, parmi les astuces appréciables de la finition Trend, figure un pare-brise chauffant qui n'a pas besoin d'être gratté quand il gèle. Le moteur de 125 ch est plus facile à dégoter, mais une fois le Transit chargé, il manque clairement de souffle. Un problème que ne connaît pas le 155 ch. **Vu un 350 L2H2 Trend de 2017, avec 128000 km, à 16600 €**

1. Modèle photographié en configuration L3H2.

*Donnée constructeur.

Ford EcoSport

Jean-Luc Salle est persuadé que la panne qui a affecté son EcoSport n'a en rien été causée par l'usage qu'il a fait de son auto. Il refuse donc de se satisfaire des "miettes" accordées par Ford.



A. VISTE/ANDIA

2 609 € pour changer un calculateur à 81 600 km !

Les "petits trajets du quotidien", ceux que l'on effectue des centaines de fois sans le moindre problème, peuvent un jour se transformer en un véritable cauchemar. C'est ce qui est arrivé à Jean-Luc Salle, de Saint-Hilaire-de-Brethmas (30). Ce lecteur possède un Ford EcoSport 1.5 EcoBlue 100 de 2019, qu'il a acheté neuf. Il n'a parcouru que 81 600 km quand, un soir, en rentrant du travail, un voyant orange s'allume au tableau de bord de son SUV. Quelques ins-

tants plus tard, la température du moteur grimpe et, alors que Jean-Luc est en train de s'arrêter, un voyant rouge apparaît. Immédiatement stoppé, l'EcoSport termine son trajet sur une dépanneuse, direction: la concession.

Problèmes en cascade

Dans un premier temps, le technicien chargé du diagnostic repère une fuite au niveau du boîtier de thermostat d'eau. Un coût d'environ 650 € pour remplacer ce dernier est alors annoncé.

Mais des investigations plus poussées permettent de constater que la défaillance provient de l'un des calculateurs du véhicule. Ce composant aurait dû agir sur le système de refroidissement, afin d'éviter la montée en température. Par "chance", le moteur n'a pas souffert. Résultat: un devis final de 2 717 €, ramené, après un geste commercial, à 2 609 €. Pour Jean-Luc, hors de question de se satisfaire de ces 4 % de remise. D'autant que le service client se montre méprisant.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Lorsqu'il nous contacte, Jean-Luc se dit révolté par le comportement de l'interlocuteur du service client avec lequel il a communiqué. En effet, celui-ci a jugé qu'il devait déjà s'estimer heureux d'avoir une réduction. Mais peut-on vraiment considérer que 4 % est un geste digne d'une grande marque ? Nos experts sont formels: une telle défaillance n'aurait pas dû survenir avant 250 000 km. Ainsi, même en tenant compte de l'âge de l'EcoSport, Ford doit payer 75 % de la note.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Kia Sportage

Commande inopérante

L'interrupteur qui permet d'utiliser manuellement le frein à main électrique de mon Kia Sportage 1.7 CRDi 141 de 2017 (100 900 km) a dû être changé. Le devis de remplacement (393 €) a été payé à hauteur de 17 % par le constructeur.

Alain Giaconia, 18570 La Chapelle-Saint-Ursin

NOTRE CONSEIL Comme l'indique le barème de nos experts, un calculateur électronique, quel qu'il soit, doit durer 250 000 km. Au vu de l'âge et du kilométrage de votre Sportage, on s'aperçoit vite que le compte n'y est pas. Mettez Kia en demeure, par lettre recommandée avec AR, de participer à hauteur de 55 %.

Peugeot 508

Culasse qui siffle

Alerté par un bruit provenant du compartiment moteur, j'ai confié ma Peugeot 508 1.6 PureTech 225 de 2019 (87 000 km) à ma concession, qui a jugé nécessaire de changer le couvre-culasse (572 €). La marque m'accorde 30 %.

Laurent Amoroz, 74200 Thonon-les-Bains

NOTRE CONSEIL Si le geste qui vous a été alloué est appréciable, il est très loin d'être suffisant. En effet, ce composant doit être totalement pris en charge jusqu'à 100 000 km. Toutefois, l'âge de votre 508 permet à Peugeot d'appliquer un taux de vétusté. Vous lui demanderez donc une revalorisation à hauteur de 80 % des frais.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Citroën a payé 100 % du store de toit vitré

Carton plein pour Philippe Galopin qui, dans notre n° 1887, pestait contre Citroën. Ce lecteur possède un Grand C4 Spacetourer 1.2 PureTech 130 de 2019, dont le store occultant le toit panoramique s'est décroché. Alors que ce monospace n'avait que 51 400 km et que l'intervention était plutôt coûteuse (1 207 €), la marque ne prenait à sa charge que 25 % de la facture. La pression mise par nos experts et un accord avec le concessionnaire ont finalement fait plier le Double Chevron, qui a payé 100 % de la note.



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.



PHOTOS: N. SOLER

BIEN CHOISIR UNE...

Fiat Tipo 2 (2016-...) à moins de 9 000 €

Tarif low cost mais équipement complet: le rapport prix/prestations alléchant en neuf de la Tipo perdure en occasion. Plutôt fiable, économique et polyvalente, elle constitue un bon plan méconnu. Tour de l'offre.

Lancée en 2016, la Tipo est restée dans l'ombre des références, malgré un prix plancher et des prestations qui sont loin d'être au rabais. Son manque d'image de marque la met à l'abri de l'inflation sur le marché de l'occasion. Une aubaine pour qui cherche une voiture polyvalente accessible. La Tipo a été disponible en trois carrosseries. Tout d'abord, la berline quatre portes (4,53 m) à la généreuse malle de 577 dm³ et aux tarifs ultra-agressifs. Mais celle-ci représente seulement 10% de l'offre. Une version

cinq portes (70% des annonces) plus courte de 20 cm (4,37 m) et dotée d'un coffre de 436 dm³, ainsi qu'un break SW (4,57 m) avec une soute de 534 dm³ complètent l'offre. Ces derniers étaient respectivement facturés entre 1 500 et 3 000 € de plus à l'achat que la quatre portes. Aujourd'hui, ils ne réclament que quelques centaines d'euros en sus. Le break paraît donc le plus attrayant, d'autant que sa modularité est un peu moins basique (plancher réglable). Les autres ont seulement droit à une banquette 40/60 (de série). A l'avant,

le poste de conduite est moderne et la dotation convaincante, même avec le premier niveau de finition (sans nom). En haut de gamme, la Tipo est même chic: joncs chromés, jantes de 17", régulateur adaptatif... On est loin des clichés low cost! Du moins en apparence. Car si l'équipement séduit, la qualité des matériaux est discutable. Scrutez l'état de l'habitacle (plastiques, volant, sellerie). Même vigilance à l'extérieur: la carrosserie, peu protégée, est recouverte par une peinture fine et fragile.

Des moteurs essence datés

Sur la route, la chasse aux économies est perceptible avec une insonorisation légère et un amortissement moyennement efficace. Le confort général n'est donc pas exceptionnel, mais le

comportement se fait rassurant à défaut d'être dynamique. L'offre mécanique s'articule autour de deux essence et deux diesels. Les premiers sont issus de la famille FIRE, avec une base largement éprouvée et robuste. Mais la conception datée se traduit par une consommation assez importante d'essence. En particulier, la version 120 ch dopée par un turbo! A noter, Fiat a proposé une déclinaison GPL de ce bloc, hélas rarissime. Au rayon diesel (40% des annonces), le 1.3 de 95 ch a fait parler de lui avec des risques de casse. Peu volontaire et bruyant, il s'incline face au 1.6 de 120 ch, bien plus agréable et au tonus bluffant. C'est aussi le seul qui peut être associé à la douce boîte automatique à double embrayage.

Par Soufyane Benhammouda

La présentation est correcte et l'équipement riche dès l'entrée de gamme. Mais les plastiques se rayent facilement et le mobilier peut bouger avec le temps.



Nombre de places: 5



Volume: 436 dm³ (534 en SW)

A l'arrière, les adultes ne jouent pas des coudes, mais l'espace aux genoux s'avère moyen. Si le coffre est généreux, la modularité de la banquette est dépassée, il faut soulever les assises avant d'abaisser les dossiers!



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ Sans nom, l'entrée de gamme est basique, mais embarque déjà des indispensables comme la climatisation, la banquette 40/60 ou les vitres avant électriques. La Pop gagne en modernité avec l'arrivée de série du Bluetooth, de l'écran 5" ou du régulateur de vitesse. C'est sur celle-ci que se base la Business, qui ajoute le GPS et la caméra de recul. Deux équipements dont ne profite pas l'Easy (remplacée par la Mirror en 2019), mais que l'on trouve sur la Lounge, qui améliorent le confort.

LA DOTATION DE SÉRIE

- Tipo** : • ABS + ESP • Airbags (6) • Aide au démarrage en côte • Banquette 40/60 • Clim' manuelle • Direction avec mode City • Fermeture centralisée à distance • Radio USB • Rétros et vitres AV électriques • Volant réglable.
- Pop** : • Bluetooth • Ecran couleur 5" • Radio DAB • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseurs en couleurs • Vitres AR électriques • Volant cuir multifonction.
- Business** : • Caméra et radar de recul • GPS.
- Easy** : • Antibrouillards • Ecran 7" (dès 03/18) • Climatisation, phares et essuie-glaces automatiques.
- Lounge** : • Accoudoir AR • GPS • Réglage lombaire • Régulateur adaptatif • Vitres AR surteintées.



Côté moteurs



LES CHIFFRES	Essence		Diesel		
	1.4 - 95 ch	1.4 T-Jet - 120 ch	1.3 Multijet - 95 ch	1.6 Multijet - 120 ch	1.6 Multijet DCT- 120 ch
Vitesse maxi	165 km/h	188 km/h	180 km/h*	195 km/h	191 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s4	32s6	-	32s	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11s5/18s2/27s3	8s4/10s2/11s9	-	7s4/7s8/10s2	7s8 (en Drive)
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	8,2 l/100 km	3,7 l/100 km*	5,5 l/100 km	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,7/8,9 l/100 km	7,6/8/8,9 l/100 km	3,3/-/4,5 l/100 km*	5,3/5,4/5,8 l/100 km	5,6/5,7/5,9 l/100 km
Poids	1 185 kg	1 293 kg	1 335 kg*	1 353 kg	1 396 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m	67 m	-	65 m	65 m
Moteurs	4 cylindres en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S + turbo			
Cylindrée	1 368 cm ³	1 368 cm ³	1 248 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	95 ch à 6 000 tr/mn	120 ch à 5 000 tr/mn	95 ch à 3 750 tr/mn	120 ch à 3 750 tr/mn	120 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	127 Nm à 4 500 tr/mn	215 Nm à 2 500 tr/mn	200 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	132 g/km/1	152 g/km/1	102 g/km/2	110 g/km/2	116 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

La Tipo a été lancée avec des moteurs essence et diesels, déclinés avec des niveaux de puissance de 95 et 120 ch. Seul le plus puissant diesel peut recevoir une boîte automatique DCT à 6 rapports.

1.4 : ce bloc a été éprouvé. Sa conception qui date se ressent à la pompe. Sa boîte 6 courte compense le manque d'allant. Un bon choix pour les budgets serrés, mais gardez un œil sur le niveau d'huile (surconsommation possible). On trouve des berlines Pop avec moins de 150 000 km dès 6 000 €.

1.4 T-Jet : avec plus de couple à bas régime, le turbo assure un meilleur agrément et de bonnes reprises. Bémol : l'appétit grimpe encore ! En cinq portes, comptez 7 500 € minimum pour un modèle affichant 150 000 km. Et près de 9 000 € pour un break, assez rare avec ce moteur.

1.3 Mjt : ce bloc suffit en ville, mais le filtre à particules peine à se régénérer sur ce terrain, d'où un risque de casse moteur. Sur route, il pâtit de la comparaison avec le 1.6, deux fois plus répandu et seulement 500 € plus cher.

1.6 Mjt : contrairement au 1.3, ce moteur dispose d'un turbo à géométrie variable qui, dans de très rares cas, a pu se montrer fragile. Ce bloc reste généralement fiable et est le plus polyvalent de la sélection. Comptez 8 000 € en 5 portes avec 150 000 km.

1.6 Mjt DCT : la boîte à double embrayage facilite la vie en zone urbaine sans plomber la consommation. Son surcoût est hélas sensible : les modèles à moins de 9 000 € sont rares et affichent souvent des kilométrages élevés (environ 180 000 km).

Côté fiabilité

A surveiller

Embrayage. Sur les blocs essence, un usage intensif en ville peut le faire souffrir et il peut montrer des signes de faiblesse dès 50 000 km (700 €). Vérifiez qu'il ne patine pas.

Lubrification. Sur le 1.3 diesel, le cycle de régénération du Fap ne peut aller à son terme sur les autos roulant majoritairement en zone urbaine. Du gazole non brûlé dégrade l'huile, le niveau monte et le moteur s'emballé jusqu'à la casse (6 000 €).

Multimédia. En cas de bugs, une reprogrammation est nécessaire (120 €).

Sonde lambda. Sur le 1.6 120 ch, elle est parfois capricieuse. Un voyant, un ralenti instable ou une conso en hausse font partie des symptômes inquiétants (150 €).

Suspension. Sur tous les modèles, des propriétaires ont indiqué des fuites prématurées (dès 35 000 km) des amortisseurs arrière (300 €).

*Données constructeur.

Nous vous conseillons

Une Tipo SW 1.6 Multijet JTD 120 Lounge

Polyvalent, très sobre et globalement fiable, ce bloc se plie à tous les besoins. A marier avec la finition Lounge, bien dotée. La transmission DCT peut séduire, mais la boîte manuelle ne démerite pas.

Un break avec 150 000 km entre dans le budget.





LOCATION DE VOITURE COURTE DURÉE

Ayez les bons réflexes pour éviter les mauvaises surprises



Peut-être envisagez-vous de louer une voiture le temps d'un week-end, une semaine ou lors de vos vacances d'été ? Si oui, ne vous précipitez surtout pas sans avoir lu ces quelques conseils et pris les précautions nécessaires. Car de la réservation au rendu des clés, il est facile d'y laisser des plumes.

Pour ceux qui n'ont pas de voiture particulière ou qui vont partir en train ou en avion, une location auprès d'un professionnel reste une option pratique pour se déplacer sur place et visiter les lieux de leurs vacances en toute liberté. Mais louer une voiture n'est pas sans risque ! Et comme un homme averti en vaut deux, suivez nos précieux conseils pour éviter tout litige. Car une griffure sur le pare-chocs, la carrosserie, un pneu amoché, un accrochage, des taches sur un siège, une jante frottée... et la facture peut vite grimper.

Prenez votre temps pour comparer les offres

D'un site à l'autre (Ada, Avis, Europcar, Hertz, Rent A Car, Sixt, etc.), d'un comparateur à l'autre (Autoeurope.fr, Booking.com, BSP-auto.com, Carigami.fr, Kayak.fr, Rentalcars.com, etc.), les prix peuvent varier pour un même modèle, que ce soit une citadine, une compacte, une familiale... Pour choisir la meilleure offre et la plus adaptée à vos besoins, ce qui passe aussi par le forfait kilométrique, comparez plusieurs enseignes. Et ne

vous fiez pas aveuglément au prix d'attaque. En fonction des garanties d'assurance et des options cochées (second conducteur, siège enfant, etc.), le tarif final sera, dans tous les cas, plus élevé. Sauf à opter pour l'offre de base et à croiser les doigts pour que tout se passe bien ! Cependant si vous partez en famille, gageons que vous préférerez assurer vos arrières.

Nos conseils : vous économiserez jusqu'à une vingtaine d'euros en réservant et en payant en ligne plutôt qu'en agence. Lisez aussi les avis laissés par les locataires pour savoir à quoi vous en tenir (accueil, propreté de l'auto, litiges...). Déterminez vos besoins et limitez si possible les options qui gonflent la note. Préférez une appli GPS sur votre portable et votre siège bébé (il en existe des nomades). Sachez aussi qu'un retour effectué dans une autre agence que celle du départ alourdit la facture (jusqu'à 480 € chez Hertz) à l'instar des taxes d'aéroport. Privilégiez aussi un kilométrage illimité plutôt qu'un forfait si vous comptez beaucoup rouler. Tout dépassement est en effet facturé au prix fort : jusqu'à

Les "plus" à savoir

- **Permis de conduire :** vous devez, en général, avoir obtenu le sésame depuis un à trois ans. Idem pour l'éventuel second conducteur. A l'étranger, un permis certifié et traduit par le consulat peut être réclamé, voire un permis international valide (voir auprès de l'ambassade).
- **Carte bancaire :** elle doit être au nom du conducteur principal indiqué sur le bon de réservation (à présenter à l'agence). Celui-ci doit disposer de fonds suffisants pour couvrir le dépôt de garantie (caution), qui peut aussi être prélevé sur un crédit renouvelable associé à la carte (attention aux intérêts à payer dans ce cas). Carte visa obligatoire à l'étranger.
- **CB de débit (comprenez à débit immédiat) :** les Visa et Mastercard classiques, ainsi que les Visa Electron, Maestro et les néobanques (N26, Revolut, Nickel, etc.) sont rarement acceptées. Mais si elles le sont, on peut vous obliger à souscrire toutes les assurances. La caution sera aussi débitée, puis restituée à la fin s'il n'y a eu aucun souci. Fonds nécessaires exigés ! Espèces et chèques refusés pour régler la caution.

0,60 €/km ! Par ailleurs, si vous devez voyager hors UE, consultez les conditions générales du pays. Les règles sont souvent plus sévères (Angleterre, Canada, Etats-Unis...). Vous louerez ainsi en toute connaissance de cause. Au Mexique, par exemple, rien ne sert de payer un package "collision, vol et protection du conducteur" comme celui proposé par Booking pour Europcar. Il n'y serait pas reconnu et vous devriez souscrire sur place une ou plusieurs garanties – hors de prix – sous peine d'un refus catégorique de location.

Caution, franchises : ouvrez l'œil sur les "détails"

Faire l'impasse sur les informations complémentaires, souvent dans un menu à dérouler, serait une erreur. Car ces "détails" n'en sont pas. Bien au contraire. A commencer par le

montant de la caution, autrement dit, le dépôt de garantie. Il est incontournable et sera obligatoirement bloqué sur la carte de crédit du conducteur principal lors de la prise en charge de l'auto. Puis restitué à la fin de la location (quelques jours ou semaines après) en l'absence de tout couac. Il varie selon le modèle, l'enseigne et le pays : de 200 à 4 000 € pour une voiture standard. Exemple, la caution pour louer un Nissan Juke chez Avis sera de 1 650 €. En outre, il est indispensable de connaître le montant des franchises car en cas de dommages à vos torts, y compris du vol de l'auto, cette somme sera prélevée sur votre compte bancaire. Et ça peut faire mal ! Ainsi, selon le loueur, la franchise de chacune de ces protections oscille entre 1 200 et 1 900 € pour une citadine (Renault Clio, Peugeot 208, VW



Antoine Jacquot
Expert automobile diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



M^e Frank Samson
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

Polo) et de 1 800 à 2 500 € pour une compacte (Renault Megane, Ford Focus ou VW Golf).

Nos conseils: les plus frileux choisiront de racheter tout ou partie des franchises (de 10 à 25 €/jour) pour réduire ces montants ou les supprimer. Pour une VW Polo, il faudra ainsi rajouter au tarif initial chez Europcar 30 €/jour assurance comprise, soit un coût qui fait vite monter la facture quand on loue une semaine. Notez qu'un paiement avec une carte bancaire type Visa Premier, Platinum, Infinite, Gold mastercard permet la prise en charge de la franchise dommages (ou les frais de réparation à hauteur de ce montant) si, par malheur, vous étiez tenu responsable d'un pépin.

Vérifiez l'assurance et ajustez si besoin

Tous ceux qui en ont déjà fait l'expérience le savent: les assurances chez un loueur coûtent un bras. Or, les garanties vol et collision sont loin d'être systématiquement comprises dans le tarif initial. Et quand bien même elles le seraient, les pneumatiques, les optiques, le bris de glace, le toit, les bas de caisse et la protection du conducteur en sont exclus. La seule bonne nouvelle est qu'en France, le locataire est couvert en responsabilité civile (RC). Cette assurance minimale obligatoire garantit

les dommages matériels et corporels que le conducteur causerait à un tiers et à ses passagers. Concernant les dégâts de sa location et ses propres blessures, il lui faudra, en revanche, prendre une protection complémentaire et aligner une fois de plus quelques billets.

Nos conseils: tout dépend du budget de chacun, mais celui qui souhaite rouler sereinement s'armera au moins des assurances CDW et TPC (*Collision Damage Waiver et Theft Protection Coverage*) qui couvrent le rachat partiel des dommages et vol moyennant 10 à 25 €/jour (*voir plus haut*). A noter que la souscription des assurances complémentaires telles que la protection des vitres et des pneus, par exemple, s'effectue en agence lors de la prise en charge du véhicule. Attention, jantes exclues! Une crevaison sur une route dégradée ou non bitumée sera aussi à vos frais comme une batterie d'électrique totalement déchargée.

Auscultez à la loupe le véhicule à la remise des clés

L'état des lieux de la voiture est, sans doute, l'étape la plus importante de la location. Il doit être minutieux sous peine de le regretter et d'avoir à régler des frais qui ne devraient pas vous être imputés. Ce type de conflit n'est jamais évident et



PHOTOS: P. GETIN



les loueurs, souvent de mauvaise foi. Tous les agents ne sont pas "cool", loin de là. Dès lors, après les formalités accomplies en agence, et la fiche de suivi de l'auto listant ses bobos en main, ouvrez l'œil. Une petite rayure peut sembler au départ anodine et passer à la trappe, puis vous être facturée au prix fort à votre retour.

Nos conseils: cela paraît tout bête, mais assurez-vous, avant de partir, que le conducteur principal a bien son permis et sa carte bleue en poche. Puis, la clé en main, faites-le tour du véhicule extérieur/intérieur et prenez des photos et vidéos. Elles seront datées et géolocalisées et vaudront justificatifs lors d'un éventuel litige. Pensez aux bas de caisse, au toit, aux roues et jantes, au coffre, aux sièges, aux plastiques des portes. Mais aussi au compteur pour le kilométrage et le niveau d'essence (*voir photos ci-dessus*). Et n'oubliez pas de demander le numéro d'assistance et du loueur à contacter en cas d'incident.

Préparez scrupuleusement la restitution de la location

Dernière étape cruciale. C'est celle que l'on redoute le plus, même lorsque l'on n'a rien à se reprocher. De cette ultime étape dépendra si vous récupérez votre caution, ou si vous devez encore passer à la caisse. Il vous faut aussi éviter les frais additionnels. Et de ce côté-là, les loueurs ne manquent pas d'imagination. Le moindre faux pas du locataire est facturé. Pour exemples:

> Une restitution tardive, comprenez après la "période de grâce" de 29 minutes à 2 heures selon le loueur, se paie plus

d'une dizaine d'euros par jour.

> Un réservoir revenu à moitié vide: comptez de 15 à 30 € environ de frais de service (15 € chez Hertz et 25 € pour une voiture électrique non rechargée) en sus d'un plein au prix du litre majoré de 50 à 150%.

> Un PV radar, une amende de stationnement (PV ou FPS) durant votre période de location, un péage sans barrière (free flow) pas vu ou pas payé: la facture vous sera envoyée ultérieurement agréementée de frais de gestion (de 15 à 50 € chaque) selon l'enseigne.

> Vous avez franchi une frontière sans l'avoir précisé sur votre contrat? C'est jusqu'à 600 € de pénalités au lieu d'une quinzaine en ayant pris cette option.

Nos conseils: afin que la restitution se passe bien, anticipez-la! Le véhicule doit être rendu dans l'état dans lequel il vous a été confié et avec le plein (l'option la plus économique). Gardez le ticket d'essence, on ne sait jamais. Soyez ponctuel et préférez redonner l'auto aux heures d'ouverture. Vous serez plus vite fixé et éviterez un potentiel litige si, durant la nuit, l'auto était dégradée, pire, dérobée. Ne bâclez jamais l'état des lieux, afin de ne pas avoir une mauvaise surprise ultérieure. Si vous n'êtes pas d'accord, ne signez rien et émettez des réserves par écrit. Et si vous n'avez pas d'autre choix que de laisser la voiture aux heures de fermeture, prenez des photos et des vidéos de l'extérieur et de l'intérieur, en plans larges et serrés, horodatés et géolocalisés, pour parer à tout problème. Ce n'est qu'une fois toutes ces conditions remplies que vous pourrez repartir l'esprit tranquille. **Par Pascale Gétin**



A. SÉCHET

Au volant d'une location, redoublez de vigilance. Car une erreur de conduite, le moindre bobo sur la voiture, un PV, un FPS, vous seront facturés au prix fort.



FORMULE 1

Leclerc, une couronne à conserver

Le Grand Prix de Monaco sera-t-il une éclaircie pour Ferrari dont le début de saison ne correspond pas aux attentes ? Une semaine après la course à Imola, Charles Leclerc arrive à domicile avec, en mémoire, son triomphe de l'an passé dans les rues de la Principauté.

Depuis Nico Rosberg, vainqueur trois fois successivement de 2013 à 2015, personne n'a gagné le Grand Prix de Monaco consécutivement. Dix ans plus tard, Charles Leclerc rêve de réitérer l'exploit de l'Allemand. La victoire acquise l'an passé en Principauté reste à ce jour le plus beau moment de la carrière du Monégasque en F1. Ce succès, il en avait rêvé toute sa vie. Il lui semblait déjà promis en 2021 et 2022 après avoir conquis la pole position. Mais les faits de course et une malchance certaine l'en avaient privé. En arrivant à Monaco l'an passé, Charles Leclerc entendait sans cesse le mot "malédiction". Cette semaine, on ne lui parle

que de "répétition". A ses côtés dans le garage de la Scuderia, Lewis Hamilton, triple vainqueur à Monaco (2008, 2016 et 2019), aimerait bien profiter également de la singularité du circuit monégasque pour égaler les quatre victoires d'Alain Prost, et réduire l'écart sur le recordman Ayrton Senna, six succès ici. Néanmoins, la Ferrari a montré des lacunes depuis le début de saison, qui ne font pas de Hamilton et Leclerc les favoris du week-end. Plutôt que de se lancer dans des prédictions, même s'il vise toujours la victoire où qu'il soit et quelles que soient les capacités de sa monoplace, Charles Leclerc s'est replongé dans le souvenir de l'édition 2024 du Grand Prix de Monaco, pour nous

donner les clés de sa réussite, de son chef-d'œuvre. Si la virtuosité du pilote est essentielle lors de la course le dimanche, les fondations du succès se posent quelques jours plus tôt. "La construction du week-end est différente de celle d'une course lambda, parce qu'à Monaco on n'a pas le droit à la faute, explique Charles Leclerc. Il y a d'abord beaucoup de préparation au simulateur, car on peut faire des erreurs dans le monde virtuel. Quand on démarre réellement avec la F1, on applique une approche 'pas à pas' en laissant un petit peu plus de marge au début du week-end. Il y a d'autres circuits qui pardonnent l'erreur, donc on peut se permettre de pousser au maximum dès les premiers

DOCUMENTAIRE

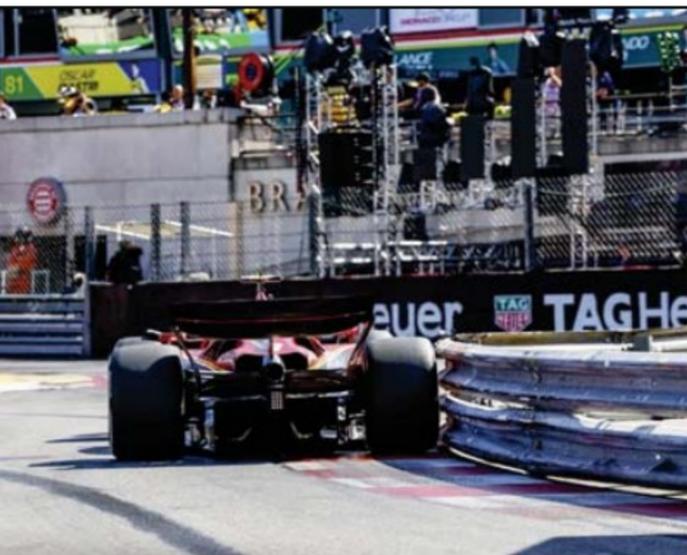
Les commissaires à l'honneur

Les passionnés de sport automobile connaissent leur légendaire combinaison orange. Les commissaires de piste de l'Automobile Club de Monaco sont considérés comme les meilleurs du monde. Le documentaire "Les Anges gardiens de Monaco", diffusé samedi 24 mai à 20 h sur Canal+, raconte leur histoire. De la création du corps des commissaires, aux événements tragiques à surmonter, à leur entraînement pour préparer l'édition 2025 du Grand Prix, vous découvrirez les coulisses grâce aux réalisateurs Yann-Antony Noghès et Franck Florino.



A. VINCENT/DPPI





Frôler les rails sans jamais les heurter : voici la clé de la réussite à Monaco. En qualifications, Charles Leclerc ne prend aucune marge, comme ici dans les esses de la piscine.

tours." Déjà auteur de trois pole positions à Monaco, Leclerc en a aussi conquis quatre à Bakou, deux à Singapour et une à Las Vegas, démontrant son appétence et ses qualités exceptionnelles sur les circuits en ville. "Je me suis toujours senti assez à l'aise sur les circuits urbains en général, c'est un challenge que j'aime vraiment beaucoup : se rapprocher le plus possible de la limite sans vraiment jamais la dépasser. A Monaco en 2024, je me sentais bien dès le début. En qualifications, il faut y aller à fond, parfois des fautes arrivent, ça fait partie du jeu mais il faut être à 200% et ne pas penser à l'erreur. Il y a surtout la nécessité de faire le vide et de se concentrer sur la performance. Néanmoins, c'est toujours difficile de savoir où est-ce qu'on sera sur la grille, parce que c'est uniquement lors du dernier tour de la qualification Q3 que les pilotes prennent tous les risques possibles. Avant cet ultime chrono, on ne sait vraiment pas où on en est."

Rester dans sa bulle toute la course

A Monaco, contrairement aux idées reçues, le vainqueur s'est élancé seulement 32 fois de la pole position en 70 GP, une moyenne confirmée récemment avec quatre victoires du poleman sur les huit dernières éditions. Avec les très larges voitures modernes, partir en tête reste un avantage indéniable, à conserver au premier virage à Sainte-Dévote. L'année passée, suite à l'énorme carambolage entre Pérez, Hülkenberg et Magnussen dans la montée vers le Casino, la course avait été interrompue dès le premier tour, et un second départ avait été donné. A chaque fois, Leclerc avait conservé le commandement. "Le départ est un des seuls moments avec les arrêts au



La Ferrari de cette saison 2025 n'a pour l'instant pas montré le même potentiel que sa devancière. Mais si un pilote est en confiance entre les rails à Monaco, rien n'est impossible.



Il y a moins de 200 mètres entre la pole position et le premier virage à Monaco, mais le départ est l'une des seules opportunités de dépassement. L'an passé, Leclerc avait su conserver la tête.

stand où on peut perdre la course à Monaco, détaille le Monégasque. Bien sûr, la pression était là, il y en avait plus pour le second départ que pour le premier, car on partait cette fois avec des pneus durs et non pas des médiums. C'est plus compliqué à gérer le départ avec les pneus durs. Pour le reste, on essaie de demeurer concentré sur le boulot qu'il y a à faire dans la voiture. Après, je dirais que c'est plus facile de pas faire d'erreurs dans une course que ça l'est dans les qualifications, parce que le samedi, on va vraiment chercher la limite sur un tour, alors qu'en course, il y a pas mal de gestion de pneus, du trafic, de différents éléments qui font qu'on n'est peut-être pas toujours autant à la limite qu'en qualifications. La clé pour gagner était de rester dans ma bulle toute la course."

N'ayant dû repousser qu'une seule attaque timide de Piastri à l'entrée du tunnel en début de Grand Prix, Leclerc a géré sa course sur une piste où les dépassements restent

peu nombreux : 7 en 2024, 13 en 2023 et 5 en 2022. Les rivaux contenus, les pièges du circuit maîtrisés, le seul danger est finalement venu de Charles Leclerc lui-même, obligé de dominer ses pensées. "Les derniers tours l'année dernière étaient compliqués, parce que c'était difficile de rester dans ma bulle, sachant qu'il y avait beaucoup d'émotions qui se rajoutaient à ce moment-là pour moi, car c'était vraiment spécial dans ma carrière de gagner à Monaco. A deux tours de la fin, je ne voyais rien en sortant du tunnel et j'ai réalisé que j'avais les larmes aux yeux, plein d'images me sont venues en tête. Mais j'ai réussi à me reconcentrer. Je suis content d'avoir enfin gagné ce Grand Prix une fois et j'espère le remporter à de nombreuses reprises." S'imposer à nouveau pour imiter Nico Rosberg, de nationalité allemande, mais ayant vécu toute sa vie en Principauté. Voilà peut-être le secret pour gagner ici : être un enfant de Monaco.

INDYCAR

Le grand jour à Indianapolis

■ Cette année encore, deux des trois courses automobiles les plus mythiques du monde (avec les 24 Heures du Mans) auront lieu le même jour. A 7 330 km de Monaco, les 500 Miles d'Indianapolis réuniront 33 pilotes pour en découdre sur le circuit ovale, et 300 000 spectateurs en tribunes. Large leader du championnat avec quatre succès lors des cinq courses disputées en Indycar cette saison, Alex Palou tentera de devenir le premier Espagnol vainqueur des 500 Miles. A suivre dimanche à 18h30 sur Canal+ Sport.



J. CASTERLINE/GETTY IMAGES/AFP

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Monaco

Vendredi 23 mai

13h10 Essais libres 1
16h40 Essais libres 2

Samedi 24 mai

12h10 Essais libres 3
15h40 Qualifications
20h00 Documentaire, "Les anges gardiens de Monaco"

Dimanche 25 mai

13h55 La Grille
15h00 Grand Prix
17h00 Formula One, le débrief

Formule 2 : Monaco

Samedi 24 mai

14h05 Course 1

Dimanche 25 mai

9h30 Course 2

Formule 3 : Monaco

Samedi 24 mai

10h35 Course 1

Dimanche 25 mai

7h55 Course 2

Indycar : 500 miles d'Indianapolis

Dimanche 25 mai

18h30 Course

E. ALONSO / DPPI

ZUMA / PSNEWZ



Moteur: 4 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, 16 soupapes
Cylindrée: 1 764 cm³
Puissance: 140 ch à 6 500 tr/mn
Vitesse maxi: 208 km/h
Production: 29 222 cabriolets toutes versions (1991-1997)
Cote actuelle: de 8 000 à 12 000 €

La face est celle de la berline. Avec, ici, les doubles optiques et les antibrouillards additionnels propres aux 16 soupapes. Les puristes auront remarqué que, bizarrement, la prise d'air au-dessus du bouclier n'est pas celle de la berline 16S mais de la turbodiesel.



IL Y A 34 ANS, RENAULT LANCE LA 19 CABRIOLET

Coup de jeune en coup de vent

Quand Renault annonce ce cabriolet, c'est une bouffée d'air pour les amateurs de la marque, dont le dernier découvrable a cessé d'être produit vingt-trois ans auparavant ! Cette 19 fait tout de suite plaisir.

A la base, vous avez une Renault 19 : une berline compacte à trois ou cinq portes, concurrente de la vedette du segment, la Volkswagen Golf qui explose les compteurs des ventes en Europe. La 19 a été conçue avec rationalité et une volonté de sérieux, de qualité. Mais le démon de la fantaisie titille les ingénieurs. Et la direction de la marque sent qu'il y a quelque chose à fouiller du côté des découvrables. Car, là aussi, la Golf cartonne avec un modèle pourtant antique, issu de la première génération et qui se vend de mieux en mieux ! La R19 Cabriolet compte bien lui faire de l'ombre...

Bonne pour la route !

Le joli coup de crayon se laisse immédiatement apprécier : la 19 "décapitée" est bien proportionnée. Aucun rapport avec une



La découpe de la partie arrière est harmonieuse, aussi bien avec la capote en place qu'ouverte. Le double bossage du couvre-capote vous fait de l'œil : il évoque un style sportif...

silhouette ouverte, mal bricolée à partir d'une berline. Mieux, la 19 s'octroie une faveur : pas d'arceau de sécurité au-dessus des sièges avant ! Cet élément avait valu à la Golf l'aimable surnom de "panier à fraises". Pour autant, la voiture ne manque pas de rigidité : de sérieux renforts ont en effet été apportés à la structure. Elle est fabriquée par le spécialiste allemand du découvrable, celui-là même qui œuvre pour la Golf, Karmann, qui réalisera plus tard la première Megane CC. Clin d'œil à l'univers du sport automobile : le double bossage en arrière des appuie-tête de la banquette, qui flatte le regard.

Sur la route, la 19 s'avère confortable et, surtout, bien mieux tenue que sa rivale teutonne. Dans les virages, elle se comporte correctement, bien que les carrosseries fermées montrent plus de rigueur. Cette version est la 16 soupapes. Elle intègre le premier moteur du genre chez Renault qui, ici, délaisse le turbo. Pétillant dans les hauts régimes qu'il affectionne (la zone rouge est glorieusement fixée à 7 000 tr/mn), il manque de répondant en dessous de 3 500 tr/mn. Le train avant suit bien et le plaisir de conduite est là. A bord, on retrouve la présentation sérieuse mais austère de la 19, avec les très beaux sièges avant enveloppants de la 16S. Et dans



Taillée dans un plastique rigide et sans charme, la planche de bord se veut avant tout solide. Comme sur la Golf, l'autoradio est allé se nicher tout en haut pour que ses touches soient plus facilement accessibles.



Le quatre cylindres essence qui s'active sous le capot fonctionne avec bonheur. Il affectionne les hauts régimes mais, avec sa cylindrée de moins de 1,8 litre, il se montre plus atone lors des reprises.



PHOTOS: F. GROUT

L'absence d'arceau permet à la 19 d'afficher un profil nettement plus séduisant que celui d'une Golf équivalente. Evidemment, la caisse a été renforcée pour conserver une bonne rigidité.

1991, cette année-là



S. CLAY/IRM SOTHEBY'S

Le Millionnaire, jeu à gratter, est lancé, associé jusqu'en 2009 à une émission de télévision. Sur son coupé quatre places Mondial T à moteur central, Ferrari propose pour la première fois un embrayage piloté: plus de pédale d'embrayage, mais les rapports se passent en maniant un levier classique. Système qui sera monté en grande série sur la Renault Twingo Easy, en 1995.

cette voiture découvrable, enfants et adultes pas trop grands peuvent prendre place à l'arrière sans être comprimés. Car l'auto est plus logeable que ses rivales.

Ce modèle a fait beaucoup de bien à l'image de Renault. Mais ses ventes sont restées limitées: pas même 30000 exemplaires au total. Moins que le cabriolet Golf en une seule année de production! En collection, ses prix demeurent modestes. Un cabrio en bon état se trouve dès 3000 €. Une aubaine! La déclinaison 16 soupapes est, bien sûr, beaucoup plus cotée. Surtout les versions d'avant restylage, comme ici, non catalysées et un peu plus puissantes.



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**: nous sommes montés à bord de l'Alpine A390, le SUV le plus attendu du moment!
- **Dossier**: agrément, conso, prix... toutes les hybrides ne se valent pas. Retrouvez les meilleures à l'essai.
- **Occasion**: les forts kilométrages peuvent faire peur. Pourtant, ce sont (parfois) de très bonnes affaires.

En kiosque le vendredi 30 mai



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

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

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité: François Tarrain (5200)

Essais: Stéphane Dupré

Technique: Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches: Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo: Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique: Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique: René Demarets

Rédaction: Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria

Essais

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

Coordination: Christophe Alba (5164)

Mesures: Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

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

Magazine experts

Chef de rubrique: Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers:

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{er} secrétaire de rédaction: Lydia Mas

Maquette

Chef de studio: Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes: Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo: Sébastien Besse (5239)

Photographes: Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

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

En maquette: Patrick Cœur

En SR: Danielle Molson

En photo: Caroline Hazard

Autoplus.fr

Responsable audience: Ricardo Trindade

Responsable éditorial: Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication: Gautier Normand

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Editeur: Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing: Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice: Catherine Grimaud

Chef de groupe: Davina Champaigne

Chef de produit: Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion: Philippe Merrien

Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale: Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile: Franck Graisset

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

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

Trafic: Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication: Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

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

Co-gérants: Gautier Normand et Patrick Wehrmann

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: 1029 K 85544 -

Dépôt légal: mai 2025

Tarif d'abonnement légal: 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier: Belgique

Taux de fibres recyclées: 100 %

Certification: PEFC

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



Président: REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France: Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 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 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville): seuls les kilos à partir de 1 800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2 000 à 4 000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4 026 €
114 g	75 €	155 g	4 279 €
115 g	100 €	156 g	4 543 €
116 g	125 €	157 g	4 818 €
117 g	150 €	158 g	5 105 €
118 g	170 €	159 g	5 404 €
119 g	190 €	160 g	5 715 €
120 g	210 €	161 g	6 126 €
121 g	230 €	162 g	6 637 €
122 g	240 €	163 g	7 248 €
123 g	260 €	164 g	7 959 €
124 g	280 €	165 g	8 770 €
125 g	310 €	166 g	9 681 €
126 g	330 €	167 g	10 692 €
127 g	360 €	168 g	11 803 €
128 g	400 €	169 g	13 014 €
129 g	450 €	170 g	14 325 €
130 g	540 €	171 g	15 736 €
131 g	650 €	172 g	17 247 €
132 g	740 €	173 g	18 858 €
133 g	818 €	174 g	20 569 €
134 g	898 €	175 g	22 380 €
135 g	983 €	176 g	24 291 €
136 g	1 074 €	177 g	26 302 €
137 g	1 172 €	178 g	28 413 €
138 g	1 276 €	179 g	30 624 €
139 g	1 386 €	180 g	32 935 €
140 g	1 504 €	181 g	35 346 €
141 g	1 629 €	182 g	37 857 €
142 g	1 761 €	183 g	40 468 €
143 g	1 901 €	184 g	43 179 €
144 g	2 049 €	185 g	45 990 €
145 g	2 205 €	186 g	48 901 €
146 g	2 370 €	187 g	51 912 €
147 g	2 544 €	188 g	55 023 €
148 g	2 726 €	189 g	58 134 €
149 g	2 918 €	190 g	61 245 €
150 g	3 119 €	191 g	64 356 €
151 g	3 331 €	192 g	67 467 €
152 g	3 552 €	193 g	70 578 €
153 g	3 784 €	193 g et +	70 000 €

BONUS	
Electricques 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
Electricques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

Prix en €	Bonus (ou malus) ou malus	Remise possible	Energie	
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	2900	0	3%	PHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	3200	0	0%	PHEV
Electrica 156	38500	-3000	6%	Elec
Electrica 156 Techno	41000	-3000	6%	Elec
Electrica 280 Veloce	46900	-3000	6%	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida 160 Sprint	44000	+360	5%	PHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	49500	+360	3%	PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	63300	+750	6%	PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58900	0	6%	PHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42500	+1 372	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	58100	+24 291	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50000	+540	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	56000	+1 761	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61100	+1 761	12%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+58 934	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55900	+3 170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60900	+6 854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6 854	5%	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38700	-3000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-3000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-3000	0%	Elec
220 GTS	44700	-3000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-3000	0%	Elec
A110				
A110	65000	+3 784	1%	E
A110 GTS	79500	nc	nc	E
A110 R 70	122500	nc	nc	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	236000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252100	+70 000	nc	E
DBX 707	252100	+70 000	nc	E
Vanquish	399300	+70 000	nc	E
Valhalla	988300	+70 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27750	+310	4%	E
30 TFSI Design	28750	+330	4%	E
30 TFSI S line	31480	+330	6%	E
35 TFSI S line S tronic	35300	+650	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	37300	+650	4%	E
40 TFSI S line Plus S tronic	39100	+2 918	4%	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	30350	+650	nc	E
35 TFSI S tronic	34200	+983	nc	E

Prix en €	Bonus (ou malus) ou malus	Remise possible	Energie	
BENTLEY				
Q2				
30 TFSI Design	34000	+898	8%	E
35 TFSI Design	36850	+1 172	8%	E
35 TFSI S line	39250	+1 172	5%	E
SQ2	58750	+64 456	11%	E
30 TDI Design	36750	+540	8%	D
35 TDI S line S tronic	43900	+1 386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46050	+1 386	5%	D
A3 Sportback				
30 TFSI Design	34000	+400	6%	E
30 TFSI S line	39500	+400	12%	E
30 TFSI Hybride S line	41730	+240	12%	E
35 TFSI S line	40850	+400	12%	E
35 TFSI Hybride S line	43030	+230	12%	E
S3	63000	+67 567	0%	E
RS 3	76000	+60 000	0%	E
40 TFSI e Design	47900	0	0%	PHEV
40 TFSI e S line	51850	0	0%	PHEV
45 TFSI e S line	56900	0	0%	PHEV
35 TDI Design	40900	+400	6%	D
35 TDI S line	45550	+400	12%	D
A3 Allstreet				
35 TFSI Design	37900	+650	3%	E
35 TFSI Avus	42250	+650	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44300	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54250	0	5%	PHEV
35 TDI Design	42500	+650	3%	D
A3 Berlina				
30 TFSI Design	35185	+280	5%	E
30 TFSI S line	40115	+280	8%	E
30 TFSI Hybride S line	42285	+190	8%	E
35 TFSI S line	41415	+310	8%	E
35 TFSI Hybride S line	43595	+190	8%	E
S3	63585	+60 000	0%	E
RS 3	77000	+60 000	0%	E
35 TDI Design	41165	+330	5%	D
35 TDI S line	46115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40890	+2 918	10%	E
35 TDI Design	45790	+2 451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+11 031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43390	+3 119	5%	E
35 TDI Design	48290	+2 599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+13 153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46990	-3000	5%	Elec
55 S line Quattro	70450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46990	-3000	5%	Elec
55 S line Quattro	72490	0	4%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4 819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4 819	4%	E
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4 819	4%	E

Prix en €	Bonus (ou malus) ou malus	Remise possible	Energie	
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116	34050	+983	9%	E
116 M Sport Design	36250	+983	7%	E
120 M Sport Design	40250	+230	7%	E
120 M Sport	42400	+230	9%	E
123 M Sport xDrive	46400	+948	9%	E
M135i xDrive	67250	+19 108	13%	E
120d	41550	0	9%	D
120d M Sport Design	42650	0	7%	D
X1				
sDrive18i	43700	+2 049	8%	E
sDrive18i xLine	46100	+2 049	5%	E
sDrive20i xLine	48100	+400	5%	E
sDrive20i M Sport	48350	+400	5%	E
M35i xDrive	62900	+21 219	0%	E
xDrive25e	55950	+550	6%	PHEV
xDrive25e xLine	58350	+550	6%	PHEV
xDrive30e xLine	61350	+600	6%	PHEV
xDrive30e M Sport	62800	+600	6%	PHEV
sDrive18d	46400	+650	8%	D
sDrive18d xLine	48800	+650	5%	D
sDrive20d xLine	50900	+250	5%	D
sDrive20d M Sport	52150	+250	5%	D
xDrive23d M Sport	56400	+1 180	5%	D
ix1				
eDrive20	46950	-3000	11%	Elec
xDrive30	57200	0	11%	Elec
xDrive30 xLine	59800	0	23%	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	47700	+850	10%	E
M35i xDrive	64650	+24 080	0%	E
sDrive18d	48400	+1 568	10%	D
sDrive20d	50600	+1 290	10%	D
sDrive20d M Sport	54500	+1 290	7%	D
ix2 (nouveau)				
eDrive20	46950	-3000	11%	Elec
xDrive30	59200	0	11%	Elec
xDrive30 M Sport	63200	0	12%	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	38800	+1 504	5%	E
220i	40850	+400	5%	E
220i Luxury	42900	+400	2%	E
225e xDrive	50600	+250	11%	PHEV
225e xDrive Luxury	52650	+250	11%	PHEV
218d	41350	+330	5%	D
220d	43450	+150	5%	D
220d Luxury	45500	+150	2%	D
Série 2 Coupé (nouveau)				
220i	50650	+2 205	5%	E
230i	54250	+3 119	5%	E
M240i xDrive	66650	+47 640	5%	E

Prix en €	Bonus (ou malus) ou malus	Remise possible	Energie	
BYD				
Atto 2 (nouveau)				
Active	29900	0	nc	Elec
Dolphin	33900	0	4%	Elec
Atto 3 (nouveau)				
Comfort	36900	0	nc	Elec
Design	40900	0	nc	Elec
Seal (nouvelle)				
Design	46900	0	5%	Elec
Excellence AWD	49900	0	4%	Elec
Seal U				
DM-i Boost	37500	+1 400	2%	PHEV
DM-i Design	44500	+3 500	4%	PHEV

Prix en €	Bonus (ou malus) ou malus	Remise possible	Energie	
CADILLAC				
LYRIQ LUXURY				
Lyriq Luxury	83100	0	nc	Elec
CHEVROLET				
CORVETTE				
Corvette Stingray 2LT	104900	+70 000	0%	E
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111530	+70 000	0%	E
CITROËN				
C3 (nouvelle)				
1.2 Turbo 100 You	15240	+330	4%	E
1.2 Turbo 100 Plus	17750	+360	nc	E
1.2 Hybride 110 Plus	20450	+170	3%	PHEV
1.2 Hybride 110 Max	22150	+230	3%	PHEV
e-C3 113 You	23300	-3000	3%	Elec
e-C3 113 Max	27800	-3000	3%	Elec
C3 Aircross (nouveau)				
1.2 Turbo 100 You	19700	+898	0%	E
1.2 Turbo 100 Plus	21800	+1 074	nc	E
1.2 Hybride 145 Plus	25800	+210	nc	PHEV
1.2 Hybride 145 Max	27900	+210	0%	PHEV
Electricque 113 You	27400	-3000	0%	Elec
Electricque 113 Plus	28500	-3000	0%	Elec
C4 (nouvelle)				
1.2 PureTech 130 Plus	29100	+898	6%	E
1.2 PureTech 130 Max	31300	+898	6%	E
1.2 Hybride 110 You	28650	0	24%	PHEV
1.2 Hybride 145 Plus	31100	0	24%	PHEV
1.2 Hybride 145 Max	33300	0	24%	PHEV
Electricque 136 You	33850	-3000	6%	Elec
Electricque 136 Plus	34800	-3000	6%	Elec
Electricque 156 Plus	35800	-3000	6%	Elec
Electricque 156 Max	36800	-3000	6%	Elec
C4 X (nouvelle)				
1.2 PureTech 130 Plus	29800	+818	6%	E
1.2 PureTech 130 Max	32000	+818	6%	E
1.2 Hybride 145 You	30850	0	6%	PHEV
1.2 Hybride 145 Plus	31800	0	6%	PHEV
1.2 Hybride 145 Max	34000	0	6%	PHEV
Electricque 136 You	34550	-3000	6%	Elec
Electricque 136 Plus	35500	-3000	6%	Elec
Electricque 156 Plus	36500	-3000	6%	Elec
Electricque 156 Max	37500	-3000	6%	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride 145 Plus	37900	+360	22%	PHEV
1.2 Hybride 145 Max	40200	+400	22%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	46150	0	10%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	48450	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	38200	+2 049	15%	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	40500	+2 049	23%	D
C5 X				
1.2 PureTech 130 Plus	41850	+1 386	28%	E
1.2 Hybride				

MINI (suite)
Cabrio (nouveau)
Cooper C Classic
Cooper S Classic
Cooper S Favourite
John Cooper Works
Aceman (nouveau)
E Essential
E Classic
SE Classic
SE Favourite
SE JCW
eJCW
Countryman
Cooper C Essential
Cooper C Classic
Cooper S Classic All4
Cooper S Favourite All4
John Cooper Works
Cooper D Essential
Cooper D Classic
Cooper E Essential
Cooper E Classic
Cooper SE Classic All4
Cooper SE Favourite All4
MITSUBISHI
Space Star
1.2 Mivec 71 Inform
Colt (nouvelle)
1.0 MPI 67 Invite
1.0 MPI-T 91 Intense
1.6 MPI HEV 143 Intense
1.6 MPI HEV 143 Instyle
ASX (nouveau)
1.0 MPI-T 91 Invite
1.3 Di-T MHEV 140 Intense
1.6 MPI HEV 143 Intense
1.6 MPI HEV 143 Instyle
1.6 MPI-T GPL 101 Invite
1.6 MPI-T GPL 101 Intense
Eclipse Cross
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD
Outlander (nouveau)
Invite
Invite +
NISSAN
Juke (nouveau)
1.0 DIG-T 114 Acenta
Hybrid 143 Acenta
Hybrid 143 N-Connecta
Qashqai (nouveau)
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic
e-Power 190 Tekna
e-Power 190 N-Design
Ariya
63 kWh 218 Engage
63 kWh 218 Advance
87 kWh 242 Advance
87 kWh 242 Evolve
87 kWh e-4orce 306 Evolve
Nismo
X-Trail
e-Power 204 Acenta
e-4orce 213 Acenta
e-4orce 213 N-Connecta
OPEL
Corsa
1.2 Turbo 100 GS
1.2 Turbo Hybrid 110 GS
1.2 Turbo Hybrid 145 GS
Electric 136 Edition
Electric 136 GS
Electric 156 GS
Frontera (nouveau)
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition
1.2 Turbo Hybrid 145 GS
Electric 113 Edition
Electric 113 GS
Mokka (nouveau)
1.2 Turbo 130 Edition Auto.
1.2 Turbo 130 GS Auto.
1.2 Turbo 136 GS
1.2 Turbo Hybrid 145 GS
Electric 156 Edition
Electric 156 GS
Astra
1.2 Turbo 130 GS
1.2 Turbo Hybride 145 GS
Hybride Rechargeable 180 GS
GSe
1.5 Diesel 130 Edition Auto.
1.5 Diesel 130 GS Auto.
Electric 156 Edition
Electric 156 GS
Astra Sports Tourer
1.2 Turbo 130 GS
1.2 Turbo Hybride 145 GS
Hybride Rechargeable 180 GS
1.5 Diesel 130 GS Auto.
Electric 156 Edition
Electric 156 GS
Grandland (nouveau)
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition
1.2 Turbo Hybrid 145 GS
Hybride Rechargeable 195 GS
Electric 73 kWh 213 Edition
Electric 73 kWh 213 GS
Electric 82 kWh 213 GS
Combo Life
Electric Elegance
PEUGEOT
208
1.2 Turbo 100 Style
1.2 Turbo 100 Allure
1.2 Hybrid 110 Style
1.2 Hybrid 110 Allure
1.2 Hybrid 110 GT
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
Electric 136 Style
Electric 136 Allure
Electric 136 GT
Electric 156 Allure
Electric 156 GT
208
1.2 Turbo 100 Style
1.2 Turbo 100 Allure
1.2 Hybrid 145 Style
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
Electric 156 Style
Electric 156 Allure
Electric 156 GT
308
1.2 Hybrid 145 Style
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
PHEV 180 Allure
PHEV 180 GT

1.5 BlueHDi 130 Style
1.5 BlueHDi 130 Allure
Electric 156 Style
Electric 156 Allure
Electric 156 GT
308 SW
1.2 Hybrid 145 Style
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
PHEV 180 Allure
PHEV 180 GT
1.5 BlueHDi 130 Style
1.5 BlueHDi 130 Allure
Electric 156 Style
Electric 156 Allure
Electric 156 GT
3008
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
Plug-in Hybrid 195 Allure
Plug-in Hybrid 195 GT
Electric 210 Allure
Electric 210 GT
Electric 230 Grande Autonomie Allure
Electric 230 Grande Autonomie GT
408
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
PHEV 225 GT
Electric 210 Allure
Electric 210 GT
Electric 230 Grande Autonomie Allure
Electric 230 Grande Autonomie GT
508
Plug-in Hybrid 180 Allure
Plug-in Hybrid 225 Allure
Peugeot Sport Engineered
508 SW
Plug-in Hybrid 180 Allure
Plug-in Hybrid 225 Allure
Peugeot Sport Engineered
5008
1.2 Hybrid 145 Allure
1.2 Hybrid 145 GT
Plug-in Hybrid 195 Allure
Plug-in Hybrid 195 GT
Electric 210 Allure
Electric 210 GT
Electric 230 Grande Autonomie Allure
Electric 230 Grande Autonomie GT
Porsche
718 Boxster
Spyder RS
718 Cayman
GT4 RS
911 Coupé (nouvelle)
Carrera
Carrera T
Carrera S
Carrera GTS
911 Targa (nouvelle)
4 GTS
911 Cabriolet (nouvelle)
Carrera
Carrera T
Carrera S
Carrera GTS
Taycan (nouvelle)
Propulsion
4S
GTS
Turbo
Turbo S
Taycan Sport Turismo (nouvelle)
Propulsion
4S
GTS
Turbo
Turbo S
Taycan Cross Turismo (nouvelle)
4
4S
Turbo
Turbo S
Panamera
2.9
GTS
4 E-Hybrid
4S E-Hybrid
Turbo E-Hybrid
Turbo S E-Hybrid
Macan (nouveau)
Propulsion
4
4S
Turbo
Cayenne (nouveau)
3.0
S
GTS
E-Hybrid
S E-Hybrid
Turbo E-Hybrid
Cayenne Coupé (nouveau)
3.0
S
GTS
E-Hybrid
S E-Hybrid
Turbo E-Hybrid
RENAULT
Clio
1.0 ScE 65 Evolution
1.0 Tce 90 Evolution
1.0 Tce 90 Techno
1.0 Tce 90 Esprit Alpine
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution
E-Tech 145 Full Hybrid Techno
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine
1.0 Eco-G 100 Evolution
1.5 Blue dCi 100 Evolution
5 E-Tech (nouvelle)
120 Autonomie Urbaine Evolution
120 Autonomie Urbaine Techno
150 Autonomie Confort Techno
150 Autonomie Confort Iconic Cinq
150 Autonomie Confort Roland-Garros
Captur
1.0 Tce 90 Evolution
1.0 Tce 90 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution
E-Tech Full Hybrid 145 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine
1.0 Eco-G 100 Evolution
1.0 Eco-G 100 Techno
4 E-Tech (nouvelle)
120 Autonomie Urbaine Evolution
150 Autonomie Confort Evolution
150 Autonomie Confort Techno
150 Autonomie Confort Iconic

Megane E-Tech
220 Autonomie confort Techno
220 Autonomie confort Esprit Alpine
Symbol (nouveau)
E-Tech Full Hybrid 145 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine
Scénic E-Tech
170 Autonomie confort Evolution
170 Autonomie confort Techno
220 Grande autonomie Techno
Austral (nouveau)
E-Tech Full Hybrid 200 Evolution
E-Tech Full Hybrid 200 Techno
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine
Arkana
E-Tech Full Hybrid 145 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine
Espace (nouveau)
E-Tech Full Hybrid 200 Techno
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine
E-T. Hyper hybr. rech. 300 Esp. Alpine 4x4
E-T. Hyper hybr. rech. 300 Ateller Alpine 4x4
Kangoo
1.3 Tce 100 Evolution
1.3 Tce 130 Techno
1.5 Blue dCi 95 Evolution
1.5 Blue dCi 115 Techno
E-Tech 120 Evolution
ROLLS-ROYCE
Ghost
Ghost Black Badge
Phantom
Cullinan
Cullinan Black Badge
SEAT
Ibiza
1.0 MPI 80 Edition
1.0 TSI 95 Copa
1.0 TSI 95 FR
1.0 TSI 115 FR DSG
1.5 TSI 150 FR DSG
Arona
1.0 TSI 95 Edition
1.0 TSI 95 Copa
1.0 TSI 115 Copa DSG
1.5 TSI 150 FR DSG
León
1.5 TSI 115 Copa
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa
1.5 eTSI Hybrid 150 Copa
1.5 eTSI Hybrid 150 FR
eHybrid 204 FR
2.0 TDI 115 Copa
León Sportstourer
1.5 TSI 115 Copa
Carrera S
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa
1.5 eTSI Hybrid 150 Copa
1.5 eTSI Hybrid 150 FR
eHybrid 204 FR
2.0 TDI 115 Copa
Ateca
1.0 TSI 115 Edition
1.0 TSI 115 Copa
1.5 TSI 150 Copa DSG
1.5 TSI 150 FR DSG
2.0 TDI 150 Edition DSG
2.0 TDI 150 Copa DSG
SKODA
Fabia
1.0 MPI 80 Active
1.0 TSI 95 Selection
1.0 TSI 95 Monte Carlo
1.0 TSI 116 Evo 2 Monte Carlo DSG
1.5 TSI 150 Evo 2 Monte Carlo DSG
Kamiq
1.0 TSI Evo 2 95 Active
1.0 TSI Evo 2 116 Selection
1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo
1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG
Scala (nouvelle)
1.0 TSI Evo 2 95 Active
1.0 TSI Evo 2 116 Selection
1.5 TSI 150 ACT Selection
Karoq
1.0 TSI Evo 2 116 Selection
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 Selection
2.0 TDI 116 Selection
2.0 TDI 150 Selection DSG
2.0 TDI 150 Sportline DSG
Eroq (nouveau)
170 Batterie 50 City
204 Batterie 60 Element
204 Batterie 60 Clever
285 Batterie 85 Clever
285 Batterie 85 Plus
Enyaq (nouveau)
85 Element
85 Clever
85x Clever
85x Plus
Enyaq Coupé (nouveau)
3.0
85 Clever
85x Clever
85x Plus
Octavia (nouvelle)
1.5 TSI 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline
RS
2.0 TDI 116 Selection
2.0 TDI 150 Selection DSG
2.0 TDI 150 Sportline DSG
Octavia Combi (nouvelle)
1.5 TSI 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline
RS
2.0 TDI 116 Selection
2.0 TDI 150 Selection DSG
2.0 TDI 150 Sportline DSG
Kodiaq (nouveau)
1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection
RS
1.5 TSI PHEV 204 Selection
1.5 TSI PHEV 204 Sportline
2.0 TDI 150 Selection
2.0 TDI 193 Selection 4x4
2.0 TDI 193 Sportline 4x4
56610
Superb (nouvelle)
1.5 TSI Hybrid Selection
1.5 TSI PHEV 204 Selection
1.5 TSI PHEV 204 Sportline
2.0 TDI 150 Selection
2.0 TDI 150 Hybrid Selection

1.5 TSI PHEV 204 Selection
1.5 TSI PHEV 204 Sportline
2.0 TDI 150 Selection
2.0 TDI 193 Selection 4x4
2.0 TDI 193 Sportline 4x4
SMART
#1
Pro
Pro+
Premium
Brabus
#3 (nouveau)
272 62 kWh Pro +
272 62 kWh Premium
25th Anniversary Edition
Brabus
SUBARU
Solterra
Comfort
SUZUKI
Swift
1.2 Hybrid Advantage
Vitara (nouveau)
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage
1.4 Boosterjet Hybrid Privilege
1.5 Dualjet Hybrid Privilege
1.5 Dualjet Hybrid Style
Swaze
1.8 Hybrid Privilege
S-Cross
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage
1.4 Boosterjet Hybrid Style
1.5 Dualjet Hybrid Style
Across
2.5 Hybride Rechargeable Pack
TESLA
Model 3
Propulsion
Grande Autonomie Propulsion
Grande Autonomie Transmission Intégrale
Performance
Model Y (nouveau)
Propulsion
Grande Autonomie Propulsion
Grande Autonomie Transmission Intégrale
Model S
Transmission Intégrale
Plaid
Model X
Transmission Intégrale
Plaid
TOYOTA
Aygo X
1.0 WT-i72 Dynamic
Yaris
GR
116th Design
130h GR Sport
Yaris Cross
116th Dynamic
130h Trail
130h GR Sport
C-HR (nouveau)
1.8 Hybride 140 Dynamic
2.0 Hybride 200 Design
2.0 Hybride 200 Collection
Hybride rechargeable 225 Collection
Hybride rechargeable 225 GR Sport
Corolla
1.8 Hybride 140 Dynamic
2.0 Hybride 196 GR Sport
Corolla Touring Sports
1.8 Hybride 140 Dynamic
2.0 Hybride 196 Design
2.0 Hybride 196 GR Sport
Rav4
Hybride Dynamic
Hybride Rechargeable AWD Design
Hybride Rech. AWD Collection
Prius
Hybride Rechargeable 223 Dynamic
bZ4X
Origin
Mirai
Highlander
Hybride 248 Lounge
Land Cruiser (nouveau)
204 D-4D LeCap
GR Supra
2.0
3.0 Evo
Final Edition
VINFAST
VF6 (nouveau)
Eco
Plus
VF8 (nouveau)
Eco
Plus
VOLKSWAGEN
1.0 MPI 80
1.5 eTSI 95 Life
1.0 TSI 95 VW Edition
1.0 TSI 116 Style DSG
1.0 TSI 116 R-Line DSG
GTI
T-Cross
1.0 TSI 116
1.5 TSI Evo2 150 Life
1.5 TSI Evo2 150 VW Edition
2.0 TDI 116
2.0 TDI 150 Life DSG
2.0 TDI 150 VW Edition DSG
T-Roc Cabriolet
1.0 TSI 116 Style
1.5 TSI Evo2 150 Style DSG
1.5 TSI Evo2 150 R-Line DSG
Golf 8 (nouvelle)
1.5 TSI Evo2 116
1.5 TSI Evo2 116 Life Plus
1.5 eTSI Hybrid 116 Life Plus
1.5 eTSI Hybrid 116 VW Edition
1.5 eTSI Hybrid 150 Style
1.5 eTSI Hybrid 150 R-Line
GTI

GTI Clubsport
R
eHybrid 204 Style
GTE
2.0 TDI 116 Life Plus
2.0 TDI 116 VW Edition
2.0 TDI 150 VW Edition DSG
2.0 TDI 150 R-Line DSG
Golf SW (nouvelle)
1.5 TSI Evo2 116 Life Plus
1.5 eTSI Evo2 116 Life Plus DSG
1.5 eTSI Evo2 150 Style DSG
1.5 eTSI Evo2 150 R-Line DSG
2.0 TDI 116 Life Plus
2.0 TDI 150 Life Plus DSG
2.0 TDI 150 R-Line DSG
ID.3
Pure 170
Pro 204
Pro 204 Life Max
Pro S 204 Life Max
GTX
GTX Performance
Touren
1.5 TSI Evo 150 Life Plus
2.0 TDI 150 Life Plus DSG
2.0 TDI 150 Style DSG
ID. Buzz
Pure 170 59 kWh 5 places
Pro 286 79 kWh 5 places
Pro 286 86 kWh 7 places
GTX 79 kWh 5 places
GTX 86 kWh 7 places
Tiguan
1.5 eTSI 131
1.5 eTSI 150 Elegance
1.5 eTSI 150 R-Line
eHybrid 204 Life Plus
eHybrid 272 Elegance
eHybrid 272 R-Line
2.0 TDI 150 Life Plus
2.0 TDI 193 R-Line Exclusive 4Motion
Tayron (nouveau)
1.5 eTSI 150 Life Plus
1.5 eTSI 150 VW Edition
eHybrid 204 Life Plus
eHybrid 204 VW Edition
eHybrid 272 R-Line
eHybrid 272 R-Line Exclusive
2.0 TDI 150 Life Plus
2.0 TDI 150 VW Edition
ID.4
Pure 170
Pro 286
Pro 286 Life Max
Pro 286 Life Max
GTX Life Max
ID.5
Pro 286
GTX Life Max
Passat
1.5 eTSI 150
eHybrid 204
eHybrid 272 Elegance
eHybrid 272 R-Line
2.0 TDI 122
2.0 TDI Evo 150 Life Plus
2.0 TDI Evo 150 Elegance
ID.7
Pro 286 Life Max
Pro S 286 Life Max
ID.7 Tourer (nouvelle)
Pro 286
Pro 286 Life Max
Pro S 286 Life Max
GTX
Touareg
eHybrid 381 Elegance
R
Caddy
1.5 TSI 116 DSG
eHybrid 150 Life
2.0 TDI 102
2.0 TDI 122 DSG
2.0 TDI 122 Life DSG
VOLVO
EX30
Single Start
Single Extended Range Start
Single Extended Range Plus
Twin Performance Plus
Twin Performance Ultra
EX30 Cross Country (nouveau)
Twin Performance Ultra
B3 Plus
B4 Plus
B4 Ultra
EX40
Single Start
Single Plus
Single Extended Range Plus
Single Extended Range Black Edition
Twin Performance Ultra
EX40
Single Start
Single Plus
Single Extended Range Plus
Single Extended Range Plus
Twin Performance Ultra
EC40
Single Start
Single Extended Range Start
Single Extended Range Plus
Twin Performance Plus
Twin Performance Ultra
B4 essence Plus Style Dark
Recharge T6 Ultimate Style Chrome
Polestar Engineered
V60
B4 Start
Hybride Recharg. T6 Plus Style Dark.AWD
XC60 (nouveau)
T6 Start
T6 Ultra
T6 Ultra
ES90 (nouvelle)
Single Extended Range Start
Single Extended Range Plus
Twin Ultra
Twin Performance Ultra
Twin Performance Ultra
EX90
Single Start
Twin Plus
Twin Ultra
Twin Performance Ultra
XPENG
Propulsion Autonomie Standard
Propulsion Autonomie Etendue
Transmission Intégrale Performance
G9
Propulsion Autonomie Standard
Propulsion Autonomie Etendue
Transmission Intégrale Performance



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

YOUR SMART PERFORMANCE.

faible consommation | longue durée de vie | haute performance



**SAILUN
ATREZZO ZSR2**



**SAILUN
ATREZZO ELITE2**



sailun-tyres.eu

2ÈME ÉDITION

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

AutoPlus **Youngtimers** & **OSRAM**



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



PEUGEOT GAMME ÉLECTRIQUE



SATISFAIT OU ÉCHANGÉ⁽¹⁾

3 MOIS POUR ADOPTER L'ÉLECTRIQUE OU CHANGER POUR UNE HYBRIDE.

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G



(1) Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande jusqu'au 15/07/25 d'un véhicule neuf électrique en Location avec Option d'Achat (LOA) ou Location Longue durée (LLD), livrée au plus tard le 31/07/25, auprès du réseau Peugeot participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138.517.008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 43 Rue JP Timbaud 78300 POISSY. Un échange est possible si le client demande à changer pour un véhicule thermique ou hybride, dans un délai de 90 jours ou 3 000 km à compter de la livraison (au 1er des 2 termes atteint), soumis à l'acceptation de la LOA ou LLD de ce 2nd véhicule par CREDIPAR. (2) Allure Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle Allure Care offerte, activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer