

Actu

FIN DU BONUS

A quoi faut-il s'attendre après ? P. 12

Départs en vacances

- Carburant:** dans quels pays est-il moins cher ? P. 6
- Radars, ZFE...** évitez les pièges chez nos voisins P. 54
- Charger sur le toit:** nos conseils pour rouler en sécurité P. 45

Première confrontation

Citroën C5 Aircross

les Peugeot 3008 et Renault Austral

P. 16

Prêt à bousculer



DOSSIER
ESSAIS P. 24

LABO
Auto
Plus
LABO

Voitures chinoises

Meilleures que les françaises ?



Occasion P. 46

Spécial SUV récents



Les stars du marché
dès 13500 €



Essai P. 42

Vie quotidienne en
**DACIA
BIGSTER**

NOTRE VERDICT

Panoramique P. 34

Renault Symbioz
hybride 160 ch



Plus puissant et plus sobre :
vraiment possible ?

On a tout essayé P. 56

Copilote de Loeb
dans le Sandrider,
c'est dément !



L 14629 - 1921 - F: 2,50 €

BEL: 2,80 € - ESP: 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 € - TUN: 5,80 €

**RENAULT N°1
DE L'HYBRIDE EN FRANCE***

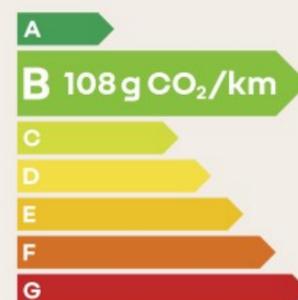


**NOUVEAU
RENAULT AUSTRAL
FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE**

jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
jusqu'à 40% d'économie de carburant en ville⁽³⁾

400€ à partir de /mois⁽⁴⁾
LLD 37 mois, 1^{er} loyer 5 000€
**3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾**

profiter
de l'offre





Enfin, un kilomètre,
c'est simplement
une série d'images
mises bout à bout
pour créer un souvenir.
Alors.



Que sont 1100 kilomètres
sinon 1100 souvenirs
partagés entre amis?
Un voyage,
un bout de chemin,
1100 instants
gravés dans nos têtes.
J'ai hâte de vivre
les prochains 1100km.

*n°1 des ventes de véhicules hybrides en France depuis 2024 - source aaa data mai 2025. **modèle présenté: nouveau Renault austral esprit alpine full hybrid e-tech 200 ch avec options 547€/mois.⁽⁶⁾ 1^{er} loyer 5 000€. pack sérénité pour 1€/mois.⁽⁵⁾** (1) avec un plein d'essence, selon données wltp. (2) suivant état de charge batterie et style de conduite. source interne Renault 2022. (3) pour motorisation full hybrid e-tech vs motorisation essence équivalente, selon protocole wltp city/source UTAC & IDIADA/septembre 2022. (4) ex. pour nouveau Renault austral evolution full hybrid e-tech 200 ch hors options. (4)(6) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital de 415100 500€ - siège social: 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (5) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renaud.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande nouveau Renault austral neuf **du 1^{er} au 30/06/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)**: 4,7/5. émissions co₂ (g/km)**: 106/112. **selon norme wltp.**

Renault recommande  Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



NOUVEAU ŠKODA ELROQ RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80% EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après bonus écologique majoré de 2 000€ déduit. Éligible à la prime CEE.⁽²⁾

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

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à **521 €** par mois, remise Škoda de **4845 €**, remise CEE déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable du 01/06/2025 au 30/06/2025. *Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000km max, 1^{er} loyer majoré jusqu'à 2 339€ ramené à 339€ lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 339€, remise Škoda de 5 095€, prime CEE déduite. 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. (2) Éligible à la prime CEE, détails sur [skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie](https://www.skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie)

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

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



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

ACTU

- 6 **L'événement** Ravitaillement avec 50 € : où parcourt-on le plus de kilomètres ?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Le Citroën C5 Aircross défie le Peugeot 3008 et le Renault Austral
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord de la nouvelle Nissan Leaf

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Voitures chinoises : mieux que les françaises ? 7 matchs pour trancher
- 34 **Panoramique** Le Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech Iconic de 160 ch
- 38 **Match** La Mini Cooper S 2.0 JCW de 204 ch affronte la Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI DSG7 de 207 ch
- 42 **Testé au quotidien** Le Dacia Bigster

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coaches Auto Plus**
Installer un chargement sur le toit en toute sécurité
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
Spécial SUV de moins de 5 ans
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Une Citroën C3 essence à moins de 3000 €
- 54 **Le coin des experts**
Circuler en Europe : gare aux pièges des pays frontaliers

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Rallye-raid Experience : dans la peau du copilote de Sébastien Loeb
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Ford Mustang restylée (1966)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 16

N. SOLER



Page 34

F. GROUT



Page 38

Y. LEBEVRE



Page 46

RENAULT PERONNE GUEUDET

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Un quinquennat et puis s'en va

Consacrer deux éditos successifs aux mouvements majeurs qui bousculent les directions des groupes automobiles français, c'est probablement inédit. Rare à tout le moins. Alors que Stellantis vient de trouver le successeur de Carlos Tavares en la personne d'Antonio Filosa, Renault perd son capitaine italien. Luca de Meo, arrivé il y a seulement cinq ans et récemment prolongé dans son mandat par le conseil d'administration jusqu'en 2028, a remis sa démission, avec prise d'effet le 15 juillet.

Au-delà de la décision, c'est la soudaineté avec laquelle elle a été annoncée et l'absence de signes avant-coureurs qui interrogent. D'autant que les résultats de Renault sont bons (marge opérationnelle record de 7,6%) et que le plan produit mené tambour battant a sonné la concurrence. Luca de Meo a même réussi à rendre désirable l'électrique, en dissimulant cette technologie sous les traits des stars du passé (Renault 5, 4, et bientôt Twingo)! Certes son bilan n'est pas totalement positif (introduction en Bourse avortée de la filiale Ampere, joint venture avec Geely à travers l'entité Horse qui fait craindre une fuite des savoir-faire, bilan en F1 discutable...), mais si Renault se porte bien aujourd'hui, c'est grâce à lui et à son plan Renalution. Sachant que la révolution ne se fait pas en un jour, on se demande si la Renalution, elle, peut se faire en cinq ans...

Avant de quitter le navire (cela veut-il dire qu'il prend l'eau?), le capitaine a malgré tout indiqué le cap à suivre. Début 2025, il a dévoilé les grandes lignes de Futurama, le programme stratégique des prochaines années. Mais sera-t-il appliqué si son artisan n'est plus là? Car son départ a cela en commun avec celui, non voulu, de Carlos Tavares : la question – urgente – de la succession se pose. En effet, dans un monde automobile en pleine transformation, un constructeur qui n'avance pas... recule.

Enfin, une interrogation demeure : qu'est-ce qui peut pousser un dirigeant comme lui – passé par Renault, Toyota, Lancia, Alfa Romeo, Volkswagen, Audi et Seat – à quitter l'automobile, domaine passion par excellence? Le fait de rentrer au pays peut-être, le nouveau défi probablement, le salaire certainement. A bien y regarder, on peut malgré tout voir une forme de logique dans le choix de se diriger vers la mode (chez Kering, qui détient notamment Gucci). En relançant la 500 chez Fiat puis les R5 et R4 chez Renault, Luca de Meo aura marqué d'une empreinte "fashion" le paysage automobile.

Mathieu

Trait d'humeur

A la surprise générale, Luca de Meo quitte la tête du groupe Renault



CIREBOX

Service abonnement

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



Où parcourt-on le p

A l'approche des vacances d'été, votre budget "énergie" peut varier considérablement selon la destination choisie. Pour vous en rendre compte, nous avons relevé la distance que vous pouvez effectuer (en essence, diesel ou électrique) dans différents pays avec un ravitaillement de 50 euros.

Que les prix de l'énergie soient stables ou fluctuants, une constante persiste: selon le pays où vous roulez, votre portefeuille n'est pas logé à la même enseigne. En matière de carburant, le prix à la pompe résulte du coût du pétrole, des frais de raffinage et de transport, de la marge du distributeur, des stocks dispo-

nibles et, surtout, des diverses taxes nationales. Lorsque le prix du baril augmente (voir p. 12), comme c'est le cas en ce moment à cause du conflit au Proche et au Moyen-Orient, tous les pays subissent presque le même impact. Dès lors, c'est la fiscalité qui explique en grande partie les écarts de tarifs entre les pays. Et la France n'est pas en reste: l'Etat



Essence

■ Pour évaluer la distance que l'on peut couvrir avec 50 € de carburant, nous avons relevé le prix moyen* du sans-plomb 95 dans chaque pays et avons retenu une consommation moyenne de 7 litres/100 km.

Tunisie	0,747 €/l	956 km
Etats-Unis	0,805 €/l	887 km
Australie	0,914 €/l	781 km
Canada	1,028 €/l	695 km
Turquie	1,066 €/l	670 km
Bulgarie	1,207 €/l	592 km
Andorre	1,301 €/l	549 km
Malte	1,338 €/l	534 km
Pologne	1,342 €/l	532 km
Rép. tchèque	1,362 €/l	524 km
Lituanie	1,392 €/l	513 km
Roumanie	1,416 €/l	504 km
Slovénie	1,442 €/l	495 km
Hongrie	1,450 €/l	493 km
Luxembourg	1,455 €/l	491 km
Suède	1,455 €/l	491 km
Espagne	1,464 €/l	488 km
Croatie	1,467 €/l	487 km
Slovaquie	1,494 €/l	478 km
Lettonie	1,499 €/l	477 km
Autriche	1,514 €/l	472 km
Royaume-Uni	1,533 €/l	466 km
Belgique	1,534 €/l	466 km
Estonie	1,560 €/l	458 km
Allemagne	1,680 €/l	425 km
Irlande	1,686 €/l	424 km
Portugal	1,690 €/l	423 km
Italie	1,701 €/l	420 km
Finlande	1,713 €/l	417 km
France	1,731 €/l	415 km
Grèce	1,738 €/l	411 km
Norvège	1,806 €/l	396 km
Suisse	1,806 €/l	396 km
Pays-Bas	1,886 €/l	379 km
Danemark	1,966 €/l	363 km
Islande	2,127 €/l	336 km



Gazole

■ Pour évaluer la distance que l'on peut couvrir avec 50 € de carburant, nous avons relevé le prix moyen* du gazole dans chaque pays et avons retenu une conso moyenne de 6 litres/100 km.

Tunisie	0,653 €/l
Etats-Unis	0,821 €/l
Canada	0,924 €/l
Australie	0,925 €/l
Turquie	1,088 €/l
Andorre	1,181 €/l
Bulgarie	1,195 €/l
Malte	1,207 €/l
Rép. tchèque	1,307 €/l
Pologne	1,329 €/l
Espagne	1,368 €/l
Slovaquie	1,391 €/l
Estonie	1,400 €/l
Lituanie	1,412 €/l
Croatie	1,415 €/l
Lettonie	1,419 €/l
Luxembourg	1,426 €/l
Roumanie	1,427 €/l
Hongrie	1,443 €/l
Slovénie	1,455 €/l
Grèce	1,484 €/l
Autriche	1,503 €/l
Suède	1,523 €/l
Portugal	1,534 €/l
Allemagne	1,580 €/l
Italie	1,601 €/l
Belgique	1,602 €/l
France	1,609 €/l
Royaume-Uni	1,610 €/l
Pays-Bas	1,618 €/l
Finlande	1,641 €/l
Irlande	1,645 €/l
Norvège	1,723 €/l
Danemark	1,846 €/l
Suisse	1,893 €/l
Islande	2,199 €/l

Plus de kilomètres ?

prélève près de 60% de taxes sur les prix à la pompe de l'essence et du gazole. Résultat, alors que le prix moyen du SP95 atteint 1,73 €/litre le 19 juin dernier dans l'Hexagone (date du relevé des prix), nos voisins espagnols, avec environ 49% d'impôt, paient 27 cts/litre de moins ! Par ailleurs, les pays d'Europe de l'Est figurent parmi ceux qui taxent le

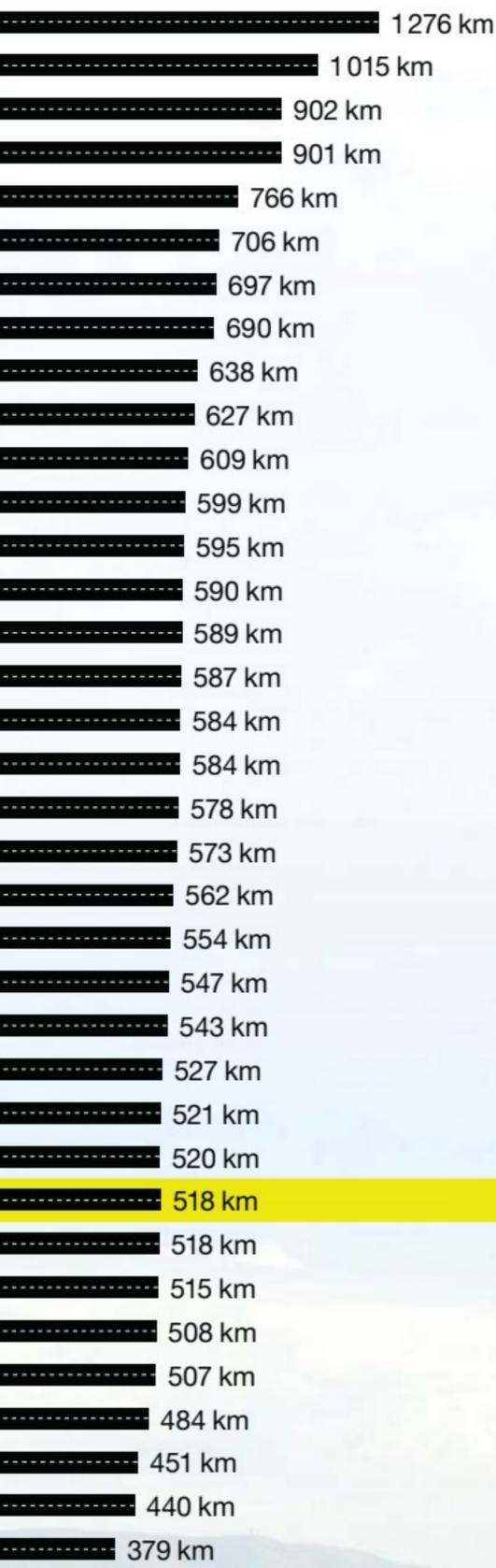
moins au sein de l'Union européenne. Ainsi, avec votre voiture diesel et un billet de 50 euros, vous pourrez parcourir 697 kilomètres en Bulgarie, contre seulement 518 kilomètres en France.

Disparité électrique

Même principe pour l'électrique. Le coût de la recharge sur une borne publique dépend

également de la fiscalité du pays ainsi que des frais d'exploitation des infrastructures et de la provenance de l'électricité. Les pays disposant de ressources abondantes présentent généralement les tarifs les plus compétitifs. Selon l'Observatoire européen des carburants alternatifs, sur lequel s'appuie notre comparatif, la France se situe dans la

moyenne du continent. Quant à l'Islande (où il ne fait pas bon rouler en thermique !), elle bénéficie d'une électricité presque entièrement renouvelable et affiche, de loin, les tarifs les plus avantageux en Europe. Résultat, avec une Model 3 (voir ci-dessous) et votre budget de 50 euros en poche, vous pourriez traverser l'île au moins trois fois !



Et du côté de la recharge publique ?

Grâce aux données recueillies par l'Observatoire des carburants alternatifs (mis en place par la Commission européenne), on constate que le prix d'une recharge sur borne publique peut varier du simple au triple. En prenant le coût moyen d'un ravitaillement d'une Tesla Model 3 sur un point de recharge rapide (40 kW) en courant continu, hors abonnement (celui-ci pouvant faire fluctuer les prix), les différences sont frappantes. Ainsi, en Islande il ne vous en coûtera que 2,89 € pour rouler 100 km, ce qui vous permet de parcourir 1 730 km



avec 50 €. En revanche, la Grèce et le Luxembourg, où le prix de l'électricité est en moyenne plus élevé, affichent un tarif de 9,83 €/100 km, limitant votre trajet à seulement 509 km pour 50 €.

Electricité	Pays	Coût (€/100 km)	Distance (km)
	Islande	2,89	1 730
	Portugal	3,18	1 572
	Finlande	4,63	1 080
	Rép. tchèque	5,46	916
	Hongrie	5,84	856
	Pologne	6,72	744
	Espagne	7,11	703
	Irlande	7,19	695
	France	7,26	689
	Suède	7,72	648
	Autriche	7,81	640
	Suisse	7,94	630
	Belgique	8,37	597
	Danemark	8,81	568
	Croatie	8,85	565
	Allemagne	8,93	560
	Italie	9,12	548
	Pays-Bas	9,17	545
	Grèce	9,83	509
	Luxembourg	9,83	509



CIRCULER AVEC DE FAUSSES PLAQUES EST UN DÉLIT QUI COÛTE TRÈS CHER...



REPORTER AUTO PLUS

Une immatriculation en avance sur son temps...

La plaque qui n'existait pas

Vu il y a peu, ce Citroën Berlingo à l'immatriculation commençant par "HL". Lorsque je l'ai croisé, nous en étions à "HD": comment pouvait-il circuler avec une série de lettres qui n'était pas encore attribuée ?

Philippe S., par e-mail

François Tarrain. Depuis 2009, la distribution des immatriculations répond à une chronologie stricte: les lettres sont attribuées de droite à gauche dans l'ordre alphabétique. Dès lors, il est impossible qu'une plaque débutant par "HL" soit, à ce jour, officiellement en circulation, étant donné que nous en sommes à "HE" (voir p. 13). En d'autres termes, ce Citroën

Berlingo est tout simplement doté de fausses plaques. Que ce soit intentionnel ou non (ça peut aussi être une erreur de la personne qui a fabriqué la plaque), circuler ainsi est très risqué: les forces de l'ordre repèrent la supercherie au premier coup d'œil et ne font pas de cadeau. Les sanctions? Une amende de 3750 €, un retrait de six points (voire une suspension du permis), la confiscation du véhicule et jusqu'à cinq ans de prison. Plus encore: lorsque l'immatriculation HL-875-AB sera réellement attribuée (pas avant 2026), le conducteur de ce Berlingo pourra être accusé d'usurpation de plaques, ce qui pourrait faire grimper l'addition à 30000 € et sept ans de prison.

Déduction exacte

Est-il normal d'écoper d'un forfait de post-stationnement "plein tarif" de 39 € pour un stationnement dépassé (et non impayé) pour lequel j'avais déjà réglé 4 €.

Thierry T., Chambéry (73)

Pascale Gétin. Non, ça n'est pas normal. En matière de verbalisation du stationnement payant, la règle est claire: le FPS est une redevance qui correspond toujours à la somme totale due pour la durée maximum de stationnement autorisée dans la zone. Dès lors, en cas de paiement dépassé, la somme déjà réglée doit être déduite du FPS. Dans votre cas, vous avez dépensé 4 € pour 2 heures. Passé ce délai, vous avez été contrôlé en faute: le FPS aurait donc dû être ramené à 35 € (et non 39 €), ce qui vous permettait de rester stationné 3 h de plus à la même place (la durée maximale autorisée à Chambéry étant de 5 h). Une règle que l'agent qui a émis le FPS n'a pas respectée: il vous a collé le tarif plein pot, sans prendre en compte le ticket horodateur que vous aviez laissé derrière votre pare-brise. Vous pouvez contester pour ce motif, vous aurez à coup sûr gain de cause et ne devrez régler au final qu'un FPS de 35 €. Mais c'est peut-être trop de tracas pour 4 €... sauf si c'est pour vous une question de principe.



J. PELAEZ / MAXPPP

C'est bien beau de vouloir faire la guerre aux ralentisseurs "hors normes". Mais si tous ceux qui sont jugés illégaux étaient détruits, que resterait-il pour faire ralentir les Fangio? Des chicanes traîtres? Des stops tous les 100 m? Davantage de radars? A-t-on envie de ça ?

Hélène D., Saint-Calais (72)

Rode trip

Suite à l'achat d'une Peugeot 208 GT Hybrid e-DCS6 neuve, dois-je effectuer son rodage, et si oui sur quelle durée ?

Patrick Poli, Mont-de-Marsan (40)

Stéphane Dupré. Les pièces des moteurs modernes sont si bien ajustées qu'un rodage ne s'impose plus. Pour autant, par précaution, mieux vaut ménager la mécanique durant les 1500 premiers kilomètres en évitant les montées en régime trop franches et les fortes sollicitations (surtout à froid).

Recharge de clim'

A propos des forfaits clim' en promo que vous évoquez la semaine dernière: en région parisienne, je suis tombé sur une affichette qui promet une recharge à 25 €. Crédible ?

M. Paul, Montrouge (92)

François Tarrain. Méfiance avec ces pubs sauvages placardées en ville: site Web qui fait sauter les PV, reprise de votre auto, prestation mécanique "discount"... Soit c'est une arnaque, soit l'intervention sera réalisée hors cadre légal, chez et par un particulier (ou par un pro qui fait des "extras"), et sans recours en cas de pépin. En outre, pas sûr que celui qui recharge les clim' pour 25 € possède l'agrément ad hoc pour manipuler le gaz...



REPORTER AUTO PLUS

Ravitaillement imposé

Le message "carburant ancien, remplir 10 l" est apparu sur mon Renault Captur E-Tech hybride rechargeable. Le dernier plein datant de janvier, j'en déduis que le véhicule n'aime pas les ravitaillements espacés. Y a-t-il un risque à utiliser cette essence ?

Rémy Chagrot, Puteaux (92)

Jérôme Fombelle. Ce message est propre à l'hybride rechargeable: si le bloc thermique est très peu sollicité, l'essence présente dans le réservoir peut à la longue se dégrader. Raison pour laquelle, au bout d'un moment, la voiture "force" le démarrage du moteur et vous incite à ajouter au moins 10 litres de carburant. Cela étant, rassurez-vous: celui que vous aviez mis en janvier n'est pas encore périmé!



R. CHAGROT

LA QUESTION DE LA SEMAINE

La recharge de clim' de votre voiture, vous la faites :



Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr, X et Facebook

Qu'est-ce qui vous freine le plus dans la perspective de passer à l'électrique ?

- Le prix des voitures trop élevé.
- L'autonomie/temps de recharge.
- La durée de vie de la batterie.
- La crainte d'une très forte décote.



PEUGEOT E-208 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 433 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

JUSQU'À
8
ANS

PEUGEOT
CARE
GARANTIE ⁽¹⁾

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Peugeot Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. (2) De série ou en option selon les versions. (3) Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



CAMÉRA CACHÉE

Renault 4 E-Tech : accueil, essai, remise... que proposent les vendeurs ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION La R4 fait son apparition dans les concessions : dans la même veine rétro que la R5, le Losange propose cette fois la 4L revisitée, 100 % électrique. Peut-on facilement l'essayer ? Comment les commerciaux la défendent-ils ? Sont-ils généreux ? Réponses en trois temps.

Rendez-vous par téléphone



Premier coup de fil fructueux : on nous propose un créneau dès le surlendemain. Une vendeuse sympa nous attend : "La R4 a deux niveaux d'autonomie, la confort 150 ch avec 409 km et l'urbaine 120 ch avec 309 km. Sauf si vous êtes un pur citadin, oubliez cette dernière !"



"La R4 est plus grande et plus confortable que la R5."

Puis notre hôte nous fait une présentation très complète du véhicule. "La R5 est chouette pour la ville, la R4 est plus adaptée sur toutes les routes." Ensuite, elle nous propose un tour solo de 45 mn. "Essayez la fonction One Pedal⁽¹⁾. Ce type de freinage, présent chez Tesla, est génial pour récupérer de l'énergie en ville."



Place à la négo. "On n'a pas encore de R4 autonomie urbaine, mais on va surtout la vendre aux entreprises." Son offre : R4 autonomie confort Techno, bleue à 36 500 €, bonus⁽²⁾ de 2 000 € et prime CEE⁽³⁾ de 310 € déduits. Un rabais ? "Non, mais je peux offrir l'adaptateur de recharge à 400 €."

Essai réservé en ligne



Après notre inscription sur le site de Renault, une dame nous appelle pour caler un rendez-vous sous 48 heures. Le jour J, un homme nous accueille et amorce une présentation : "Vous avez connu la 4L ? C'est la même façade, bien sûr modernisée, et on trouve le même bosselage sur le capot..."

"On a peu de concurrence : VW c'est fade et la technologie du 2008 n'est pas aussi pointue que la nôtre..."



Fin de la séquence nostalgie, notre vendeur demande à un collègue de nous accompagner pour l'essai. Ce dernier poursuit le descriptif et nous laisse le volant. "Elle freine seule avec le One Pedal, comme une Tesla. On est la seule marque française à le faire." Puis il évoque la concurrence, et retour en concession.



Nous rejoignons le commercial. "Pour les électriques, je ne propose que des leasings." Et d'ajouter : "Sur la R4, mieux vaut opter pour la meilleure autonomie." Son offre : une R4 confort Techno, bleue, 3 ans/30 000 km à 521 € par mois, bonus et prime CEE déduits... et 0 € de remise.

Visite à l'improviste



Nous arrivons ici sans rendez-vous. Le modèle trône dans le hall. Un homme nous aborde : "Désolé, la voiture est déjà réservée pour un essai, mais je peux vous trouver un créneau dans les prochains jours..." Raté pour la balade, mais le vendeur se lance dans une brève présentation.



"Renault mise sur le côté fun pour rajeunir la clientèle."

"C'est une reprise de la 4L avec un rappel au niveau de la calandre." Après cela, de lui-même, il se livre à une comparaison avec la R5 : "Elles sont vraiment fun toutes les deux, mais avec son côté surélevé et son coffre plus grand⁽⁴⁾, la R4 va plaire à davantage de monde !"



Après quelques minutes d'échange, les clients de notre interlocuteur arrivent. "Rappelez-moi pour caler un rendez-vous, mais allez d'abord sur le site pour essayer la configuration. Vous verrez, il y a plein d'options." Et de conclure : "Pour info, elles sont livrables fin août, début septembre."

Accueil Remise
Essai Conseil

Comparaisons tactiques. Chez Renault, les éléments de langage sont bien transmis aux vendeurs : mise en avant de l'autonomie confort et du freinage "comme Tesla", comparaison avec la R5... quitte à détrôner la star – maison – du marché de l'électrique. Enfin, si l'essai est aisé, aucune remise n'est à attendre pour le moment, mais vous pouvez tenter de négocier un cadeau.

"j'ai appelé
ma fille
Mégane"

jarod l.
garagiste motrio

1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



Baptisé "coup de pouce véhicule particulier électrique", le remplaçant du bonus est financé par les fournisseurs d'énergie via les certificats d'économies d'énergie (CEE). Un mécanisme complexe, qu'ils répercutent, au final, sur les Français : les CEE – qui ne financent pas que l'achat de voitures – représentent de 2 à 3% de notre facture énergétique annuelle.

NOUVEAU BONUS À PARTIR DU 1^{er} JUILLET

Le même... en mieux ?

Le bonus écolo a du plomb dans l'aide : l'enveloppe budgétaire prévue pour le financer étant – déjà – vide, le dispositif tel qu'on le connaît depuis 2008 va disparaître... au profit d'un nouveau "coup de pouce". Explications.

Malgré des ventes aux particuliers en chute libre (- 41 %!), des montants de bonus scalpés et la disparition de la prime à la conversion, le budget 2025 alloué aux aides à l'achat de véhicules électriques serait d'ores et déjà intégralement dilapidé (ou en passe de l'être). Étonnant? Pas tant que ça, étant donné que l'enveloppe

a été divisée par trois cette année, passant de 1,5 milliard en 2024 à 500 millions! Résultat, au bout de six mois, c'est un bonus en "faillite" qui va tirer sa révérence. Mais il y a un plan B. Ou plutôt CEE. Concrètement, à compter du 1^{er} juillet, l'Etat pourra à tout moment se désengager financièrement du soutien aux élec-

triques : il laissera aux fournisseurs d'énergie le soin de régler la facture d'une nouvelle prime baptisée "coup de pouce véhicule particulier électrique". Le principe? Les EDF, Engie, TotalEnergies... ont l'obligation de subventionner des opérations incitant leurs clients à la modération énergétique, via des "opérations standardi-

sées", en clair des accompagnements financiers. Depuis janvier, l'achat ou la location d'un véhicule électrique neuf était éligible à ce dispositif des certificats d'économies d'énergie, les CEE donc, mais l'aide restait jusqu'ici symbolique : autour de 350 € pour une voiture neuve acquise par un particulier. Or, dans quelques jours, le montant de ces CEE va fortement augmenter, afin de se substituer intégralement au bonus. A quelle date exactement? Sur ce point, le ministère de la Transition écologique temporise : "Dès qu'un dispositif s'arrête, l'autre entre en vigueur immédiatement." Entendez par là : lorsque les ultimes deniers publics alloués au

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 19 juin 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE (1)		Prix moyen (2) 1,609 € ↗
1 ^{er}	Hyper U	1,554 €
2 ^e	E.Leclerc	1,560 €
3 ^e	Auchan	1,564 €
4 ^e	Super U	1,566 €
5 ^e	Netto	1,567 €
6 ^e	Intermarché	1,572 €
7 ^e	Match	1,577 €
8 ^e	Carrefour Market	1,586 €
9 ^e	Esso Express	1,602 €
10 ^e	Total Access	1,603 €

SP95-E10 (1)		Prix moyen (2) 1,702 € ↗
1 ^{er}	Hyper U	1,642 €
2 ^e	E.Leclerc	1,645 €
3 ^e	Super U	1,652 €
4 ^e	Auchan (hypers)	1,655 €
5 ^e	Netto	1,656 €

E85 (1)		Prix moyen (2) 0,752 € ↗
1 ^{er}	Intermarché	0,700 €
2 ^e	E.Leclerc	0,702 €
3 ^e	Hyper / Super U	0,711 €

(2) | SP95: 1,731 € ↗ | SP98: 1,800 € ↗ | GPL: 0,981 € ↗ | Baril de Brent: 68,11 € ↗

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus. Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

SCANDALE DES AIRBAGS TAKATA

82 000 voitures de plus à l'arrêt

C'est le second décès attribué, en métropole, à un airbag Takata : le 11 juin, la conductrice d'une Citroën C3 de 2015 perdait la vie à Reims, à cause du déclenchement d'un coussin défectueux. La voiture était concernée par le rappel, mais ne faisait alors pas l'objet d'un "stop drive" (soit l'interdiction de l'utiliser), et sa propriétaire n'avait pas reçu le courrier (pour un souci d'adresse). Un nouveau drame, le 13^e officiellement recensé, qui a obligé Stellantis à réagir : désormais, toutes les C3 et DS 3 sont visées par le stop drive, soit 82 000 exemplaires produits entre 2014 et 2019 et localisés dans la partie nord de la France, qui viennent s'ajouter aux 127 000 déjà touchés. La marque doit faire parvenir un nouveau courrier aux propriétaires qui, en attendant et par précaution, peuvent vérifier si leur véhicule est à risque sur le site : tinyurl.com/4bjzux86 ou au 0805 98 04 02



LAVOIX DU NORD / MAXPPP

F. T.



Molière. Ne parlez plus de youngtimers! Pour l'Académie française, les BMW E30, Peugeot 205, VW Golf 2... doivent être appelées des "voitures de précollection" (ou pas). Le retrofit devient lui "conversion électrique" (facile) et un système de stationnement automatique (Automated Valet Parking), un "voiturier automatique embarqué". **ZFE.** Adopté à l'Assemblée nationale, le projet de loi de simplification de

bonus seront dépensés, le coup de pouce CEE prendra le relais. Le but étant, toujours selon le ministère, qu'il n'y ait "que des gagnants dans ce transfert" et que "les conditions d'éligibilité et le parcours client restent identiques". Bref, c'est promis: le même, en mieux!

La notion de précarité énergétique prise en compte

Voilà pour la théorie. En pratique, il faut attendre la publication imminente de l'arrêté fixant précisément les nouvelles règles, pour juger sur pièces. Les montants évoqués à ce stade (qui sont des arrondis) s'avèrent en effet plus intéressants que ceux proposés dans le cadre du bonus "classique".

14200 € de "coup de pouce" pour les personnes dont le revenu fiscal de référence (RFR) par part est de 16300 € maximum. Soit 200 € de plus que le bonus.

14200 € pour un RFR compris entre 16301 et 26200 €. Soit 1200 € de plus que le bonus.

13100 € si le RFR dépasse les 26200 €. Soit 1100 € de plus. Notez qu'il y a une subtilité: la notion de "précarité énergétique" des demandeurs fait partie des critères d'éligibilité aux coups de pouce. Or, l'indicateur qui permet d'estimer le degré de précarité des Français tient compte des revenus des ménages, mais aussi du nombre de personnes composant le foyer. Interrogé sur le sujet, le minis-

tère de la Transition écologique nous a confirmé que, dans la tranche des RFR compris entre 16301 et 26200 €, le coup de pouce accordé sera bien modulé en fonction de la taille du foyer. En espérant que ça ne se transforme pas en usine à gaz...

Modèles électriques éligibles: mêmes règles

Pour le reste, les véhicules électriques neufs (y compris ceux de démonstration) achetés ou pris en location qui pourront profiter de l'aide devront respecter, sauf coup de théâtre, les mêmes critères que pour le bonus: lieu de production (le fameux "éco-score" qui exclut les chinoises), prix (47000 € maxi) et poids (moins de 2,4 tonnes). De même, le montant de l'aide devrait être avancé par les concessionnaires qui se chargeront de la paperasse.

Quid des utilitaires et des acheteurs professionnels?

Depuis janvier, les personnes morales (sociétés, administrations, artisans...) bénéficient également de primes CEE très intéressantes pour l'achat d'une voiture ou, surtout, d'un utilitaire électrique (4500 € en moyenne pour ces derniers). Idem pour les particuliers qui souhaitent acheter un utilitaire électrique (autour de 2500 €)*. Selon nos informations, ces primes restent inchangées et ne sont pas remises en question.

François Tarrain

*Voir Auto Plus n° 1917

LA QUESTION INATTENDUE

Combien existe-t-il de sources d'énergies différentes sur nos autos?



Si 89% des 42 millions de voitures en circulation sont des diesels (20,5 millions) ou des essence (16,8), d'autres adoptent l'une des 22 sources d'énergies "alternatives" recensées: 2 millions sont des hybrides simples; 1,2 des électriques; 673000 des hybrides rechargeables; 340000 carburent à l'essence et au GPL; 181000 sont des gazole/hybrides simples, 84000 des hybrides/E85... Reste 108000 voitures à l'énergie plus confidentielle (hydrogène, bicarburation "exotique", GNV, GPL/E85, gazogène...).

N. SOLER



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

la vie économique, dans lequel figure l'acte de décès des ZFE, doit encore passer l'étape de la commission mixte paritaire (a priori à la rentrée), puis celle du Conseil constitutionnel... qui risque de censurer l'article sur les ZFE, au motif qu'il n'a rien à voir avec le sujet du projet de loi.

Contrôle automatique du stationnement payant: les "sulfateuses à PV" à l'œuvre dans 67 villes

Si le business des prunes de stationnement se porte si bien (+ 20% en 2024, 16,3 millions de FPS), c'est surtout grâce à elles: les "sulfateuses à PV", comme *Auto Plus* les avait baptisées en 2016, qui traquent sans relâche les défauts de paiement.

De véritables stakhanovistes du contrôle, dont l'usage a longtemps été entouré d'un flou législatif. Raison pour laquelle la Cnil vient de publier ses recommandations* en matière de bonnes pratiques, destinées aux villes qui les utilisent.

Et elles sont nombreuses: selon notre décompte, on en dénombre 67, soit 9 de plus qu'il y a un an



P. BREARD / VILLE DU HAVRE

(en gras ci-dessous), la dernière en date étant Le Havre (photo).

Comment les repérer? Elles sont quasiment toutes blanches et électriques (Peugeot e-208 et Renault Zoe en tête), plus rarement thermiques, et sont dotées de scanners de plaque fixés aux quatre coins du toit, voire enfermés dans un coffre.

F. Tarrain, avec N. Lourdin

■ Aix-en-Provence (13)	■ Chatou (78)	■ Pantin (93)
■ Alfortville (94)	■ Clichy (92)	■ Paris (75)
■ Amiens (80)	■ Deshaies (971)	■ Pau (64)
■ Angers (49)	■ Dijon (21)	■ Perpignan (66)
■ Angoulême (16)	■ Fontainebleau (77)	■ Reims (51)
■ Annemasse (74)	■ Gentilly (94)	■ Rennes (35)
■ Antony (92)	■ Juvisy-sur-Orge (91)	■ Rosny-s/s-Bois (93)
■ Argenteuil (95)	■ La Baule (44)	■ Roubaix (59)
■ Arles (13)	■ Le Havre (76)	■ Rouen (76)
■ Asnières-sur-Seine (92)	■ Le Kremlin-Bicêtre (94)	■ Saint-Denis (974)
■ Avignon (84)	■ Le Puy-en-Velay (43)	■ Saint-Malo (35)
■ Bagneux (92)	■ Levallois-Perret (92)	■ Saint-Maurice (94)
■ Beauvais (60)	■ Lille (59)	■ Strasbourg (67)
■ Béziers (34)	■ Lyon (69)	■ Suresnes (92)
■ Biarritz (64)	■ Marseille (13)	■ Thionville (57)
■ Bondy (93)	■ Metz (57)	■ Thonon-les-Bains (74)
■ Bordeaux (33)	■ Montpellier (34)	■ Toulouse (31)
■ Bourg-en-Bresse (01)	■ Nancy (54)	■ Valenciennes (59)
■ Bourg-la-Reine (92)	■ Nantes (44)	■ Vernon (27)
■ Bourgoin-Jallieu (38)	■ Nice (06)	■ Villeneuve-la-Garenne (92)
■ Brive-la-Gaillarde (19)	■ Nîmes (30)	■ Villeurbanne (69)
	■ Nogent-sur-Marne (94)	■ Vincennes (94)
	■ Orsay (91)	

CABINES La journée de la semaine



GIRONDE (33)

RD5, PR 68+150, Le Barp (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome a pris place sur l'avenue de Gascogne entre le cimetière et le gymnase. 44°36'08.4"N 0°45'44.5"W



LOIRE-ATLANTIQUE (44)

Quai Emile-Cormerais, Saint-Herblain (dans les deux sens), 30 km/h. Le radar chantier surveille la zone de travaux au niveau de l'entrée de la station d'épuration. 47°11'41.6"N 1°37'45.4"W



NIÈVRE (58)

RN7, PR 107+170, Tresnay (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier est installé dans la zone de travaux au niveau de la limite avec le département de l'Allier. 46°41'21.1"N 3°13'02.9"E



YVELINES (78)

RD912, PR 17+610, Bazainville (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome contrôle votre vitesse dans la traversée du lieu-dit Le Lièvre. 48°47'42.5"N 1°38'43.8"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

F HE-123-GD 85

La paille, ça compte !

Dans certains pays, les autorités semblent moins tatillonnes que chez nous sur les charges maximales autorisées pour les véhicules... Au Pakistan, par exemple, le conducteur de ce tracteur circulant dans la ville de Jacobabad ne risque probablement pas une moisson de PV, malgré le volume impressionnant de la récolte de paille qui l'oblige à courber l'échine: les 6 mètres de large de la cargaison (qui rendent l'usage des rétros illusoire) pour – à la louche – 8 mètres de haut laissent tout simplement sans voix... et sans voie pour quiconque arriverait en face! Quant à savoir comment le chargement s'est déroulé, il faudra le demander aux passagers ballottés au sommet de l'édifice.





Vos images

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



Véhicule belge "zéro émission" jusqu'au bout de la plaque d'immatriculation. Vu à Cabourg (14).

Par Jeff Cara



Tomber sur la série "007" sur la plaque d'une Aston Martin, balèze! Observé à Cambrai (59).

Par Michel Bernard



Non, ça n'est pas une blague : il existe bien une "rue de la Petite-Vitesse" à Rochefort (17) et elle est bien située dans une "zone 30"...

Par Michel Bernard



... de même, on peut aussi croiser le lieu-dit Passe-Vite (mais pas à plus de 70 km/h) sur la Route du champagne, du côté de Reims (51).

Par Laurent Gendronneau

F. HUSSAIN/AFIP

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



Les Peugeot 3008 et Renault Austral peuvent trembler ! Cette seconde génération de C5 Aircross avance de sérieux arguments pour (enfin) se faire une belle place sur le segment très disputé des SUV compacts. Il est ici photographié dans sa version électrique, qui se distingue par l'absence d'entrée d'air sous le logo de la marque.



Citroën C5 Aircross

En Bref

Lancement: septembre 2025

Moteur hybride 48 V: 145 ch

Moteur hybride rechargeable: 195 ch

Moteurs électriques: 210 et 230 ch

Tarif: à partir de 34 990 €*

PREMIÈRE CONFRONTATION FRANCO-FRANÇAISE

Le C5 Aircross réclame

Citroën est reparti d'une feuille blanche pour concevoir cette seconde génération du C5 Aircross. Dispose-t-il des bons arguments pour inquiéter ses rivaux français ? Ce premier duel statique apporte quelques éléments de réponse.

C'est la dure réalité des chiffres. Malgré de solides arguments, le premier C5 Aircross n'est jamais parvenu à rivaliser – au niveau des ventes – avec ses concurrents tricolores, les Peugeot 3008 et Renault Austral. Mais la nouvelle génération entend bien rebattre les cartes et prendre sa revanche sur ce segment crucial pour les constructeurs européens. En attendant sa commercialisation en septembre, nous avons déjà pu le confronter à ses deux adversaires lors d'un premier

match statique. Et d'emblée, une chose saute aux yeux : la différence de gabarit. Avec 4,65 m de long, le C5 Aircross "2" dépasse ses concurrents d'une dizaine de centimètres. Un détail à prendre en compte si vous habitez en zone urbaine, d'autant qu'il est également assez large : 1,90 m comme le Peugeot 3008 dont il partage la base technique. Côté style, nos trois SUV affichent des lignes tendues, tout en apportant leur petite touche personnelle. Le C5 Aircross se distingue par des détails originaux, à l'image de ses feux ar-

Citroën C5 Aircross



Le C5 Aircross est, de loin, le plus long des trois modèles. C'est aussi le plus haut. Et il est aussi large que son cousin le Peugeot 3008, dont il reprend la plate-forme (STLA Medium) et la majorité des motorisations.

rière proéminents et de ses inserts colorés ou chromés sur les bas de caisse. Le 3008 surfe sur la tendance des SUV coupés avec sa ligne de toit fuyante. Quant à

l'Austral, fraîchement restylé, il joue les sportifs dans sa version Esprit Alpine : peinture mate (800 €), jantes de 20", roues arrière directrices (1 500 €).



Peugeot 3008

En Bref

Lancement: mars 2024

Moteur hybride 48 V: 145 ch

Moteur hybride rechargeable: 195 ch

Moteurs électriques: 210, 230 et 325 ch (4x4)

Tarif: à partir de 39 500 €

Renault Austral

En Bref

Lancement: septembre 2022 (restylage juin 2025)

Moteur full hybrid: 200 ch

Tarif: à partir de 41 800 €

PHOTOS: N. SOLER

e sa revanche !

Peugeot 3008



Cousin du C5 Aircross, le 3008 se distingue par un gabarit plus compact. L'enjeu pour Peugeot: ne pas faire d'ombre au 5008, son grand frère à 7 places (4,79 m). Et c'est le seul des trois à proposer une transmission intégrale.

A la recherche d'un SUV familial diesel? Passez votre chemin! Ce type de motorisation a totalement disparu du catalogue de nos trois modèles, tout comme

la boîte manuelle. Le nouveau C5 Aircross propose une gamme entièrement électrifiée: un hybride 48 V de 145 ch, un hybride rechargeable de 195 ch

Renault Austral



L'Austral est bien moins large que ses deux concurrents. Pas de version électrique ni d'hybride rechargeable sous le capot, mais une unique motorisation full hybrid de 200 ch.

capable, selon Citroën, de parcourir jusqu'à 86 km en mode électrique grâce à sa batterie de 21 kWh, ainsi que deux versions 100% électriques de 210 ch

(batterie de 73 kWh) et 230 ch (97 kWh). Cette dernière promet jusqu'à 680 km d'autonomie. Le 3008 reprend ces mêmes motorisations, mais conserve >>>

Citroën C5 Aircross



Le dessin épuré et les nombreux habillages en tissu créent une ambiance chaleureuse. Dommage que la qualité des matériaux ne soit pas à la hauteur. L'écran tactile de 13"/33 cm (de série) se montre réactif, mais une large partie de sa surface est occupée par les réglages de climatisation.

Peugeot 3008



Le dessin de mobilier du 3008 est le plus spectaculaire et semble flotter au-dessus de la planche de bord. Peugeot, en revanche, l'ergonomie est parfaite.

» l'exclusivité d'une version électrique à transmission intégrale de 325 ch. L'offre est bien plus restreinte sur l'Austral. Depuis son restylage, les blocs micro-hybrides 1.2 TCe de 130 ch et 1.3 TCe de 160 ch ont disparu en France, laissant pour seule offre le moteur "full hybrid" (non rechargeable) de 200 ch. Un positionnement qui se fait sentir sur les tarifs.

Citroën modère les prix

Affiché à 41 800 € en entrée de gamme, l'Austral est le plus cher du lot. En comparaison, le 3008 débute à 39 500 € avec un moteur certes moins puissant (145 ch). Sur le plan financier, c'est la marque aux chevrons qui tire son épingle du jeu. Les tarifs du C5 Aircross ne sont pas encore connus à l'heure où nous écrivons ces lignes (ils seront annoncés fin juin), mais on sait déjà qu'ils débiteront sous les 35 000 €. L'écart est énorme ! A tel point que la version hybride rechargeable du Citroën s'annonce quasiment au même prix qu'un Austral hybride "classique".

Pour proposer des tarifs plus doux, Citroën a dû faire quelques compromis dans l'habitacle, notamment sur la qualité des plastiques, nettement inférieure à celle de ses deux camarades. Le C5 Aircross se rattrape avec une ambiance épurée et chaleureuse, ainsi qu'un

excellent confort d'assise. Une vraie Citroën ! A l'opposé, le 3008 se distingue par un habitacle très techno (grande dalle incurvée, second écran pour les raccourcis), quitte à sacrifier l'ergonomie, d'autant que son système multimédia manque de réactivité. Celui du C5 Aircross se montre plus agréable à utiliser, même si l'on regrette qu'un quart de l'écran soit monopolisé par les réglages de climatisation. Au final, c'est l'Austral qui se révèle le plus homogène : commandes physiques pour la clim', système d'infodivertissement (signé Google) qui fait toujours référence, sièges confortables et bien dessinés dans cette version Esprit Alpine...

En abandonnant ses sièges arrière indépendants et coulissants, le C5 Aircross renonce à l'un de ses principaux atouts face à ses concurrents. Il perd donc en modularité, mais gagne en espace à bord. S'il progresse effectivement en longueur aux jambes par rapport à l'ancien modèle (+ 7 cm), l'espace reste dans la moyenne basse du segment. Nous avons mesuré 74 cm, soit un petit centimètre de plus que le Peugeot 3008, pourtant plus court de 11 cm ! L'Austral fait encore mieux (jusqu'à 77 cm), tout en proposant une banquette coulissante, toutefois réservée à la finition Esprit Alpine. Le Citroën se démarque, en

Citroën C5 Aircross



Nombre de places : 5

Peugeot 3008



Nombre de places : 5

Renault Austral



Nombre de places : 5

On peut regretter l'abandon des sièges arrière indépendants et coulissants, mais l'espace à bord et le confort d'assise se montrent très satisfaisants. De plus, on dispose de dossiers inclinables, voire de sièges chauffants.

Malgré sa ligne de pavillon fuyante, le 3008 offre une bonne garde au toit. En revanche, au milieu, on manque d'espace pour caser ses jambes et l'on regrette que le toit panoramique ne profite pas plus aux passagers arrière.

Grâce à sa banquette coulissante sur 16 cm (finition Esprit Alpine), l'Austral permet de moduler l'espace. Comme chez ses deux rivaux, la largeur aux coudes est un peu juste pour voyager confortablement à trois adultes.

revanche, par la meilleure garde au toit de ce comparatif (97 cm selon nos mesures), même si celles des deux autres modèles s'avèrent déjà suffisantes pour

les grands gabarits. Malgré tout, c'est le C5 Aircross qui nous a le plus séduits par la qualité de son accueil : banquette moelleuse à toutes les places, dossiers incli-



Renault Austral



PHOTOS: N. SOLER

des trois. La grande dalle incurvée (en finition GT) est également soignée l'éclairage d'ambiance. En

La présentation n'est pas aussi futuriste que celle du 3008, mais le système multimédia "made in Google" est, de loin, le plus agréable à utiliser. L'Austral a aussi l'avantage de conserver de vraies commandes physiques pour la climatisation. Enfin, comme ses concurrents, il comporte de nombreux rangements.

Citroën C5 Aircross



Volume : 570 dm³ (2)

Le C5 Aircross tire parti de son grand gabarit et de ses lignes assez cubiques à l'arrière pour offrir un bon volume de coffre. Sa banquette rabattable permet d'obtenir une surface plane grâce au plancher modulable.

Citroën C5 Aircross



La console centrale "flottante" libère plusieurs espaces de rangement, dont l'un est dissimulé aux regards extérieurs. A contrario, un autre, revêtu de plastique de couleur claire, permet de repérer facilement les objets déposés.

Peugeot 3008



Volume : 520 dm³ (2)

Malgré un volume très correct, le coffre du 3008 est le moins pratique des trois pour charger des objets encombrants, en raison d'une largeur un peu réduite et, une fois le cache-bagages ôté, d'une lunette arrière très inclinée.

Peugeot 3008



Le nouveau Peugeot 3008 surfe sur la tendance du moment avec une ligne de toit très fuyante, façon coupé. Un parti pris qui ne nuit pas pour autant à la garde au toit aux places arrière.

Renault Austral



Volume : 525 à 650 dm³ (1) (2)

Banquette coulissante reculée, le coffre de l'Austral équivaut à celui du 3008. Celle-ci avancée, on récupère jusqu'à 650 dm³. Mais si on rabat les dossiers, la surface n'est pas plane (batterie du système hybride sous le plancher).

Renault Austral



L'Austral est le seul à comporter une banquette coulissante. Réservée à la finition Esprit Alpine, elle se manœuvre en deux parties. Mais une fois celle-ci avancée au maximum, la place pour deux adultes est limitée.

nables, grand toit panoramique ouvrant (fixe sur le Renault). Il marque aussi des points avec un volume de coffre de 570 dm³ (déjà mesuré par le labo Auto

Plus) contre 520 dm³ pour le 3008 et 525 dm³ pour l'Austral, banquette reculée. Ce dernier peut grimper jusqu'à 650 dm³, mais le Renault se fait devancer

sur les aspects pratiques : dossiers rabattables en 60/40 (contre 40/20/40 pour les deux autres) et absence de plancher plat une fois les sièges rabattus. Bref, ce

nouveau C5 Aircross avance de solides arguments. Reste à transformer l'essai lors du match retour, prévu cet automne avec les premiers essais routiers.

Les voitures de la semaine

Par Antoine Arnoux

Profil haut perché et ligne de toit fuyante, façon Ariya en réduction : la Leaf évolue désormais parmi les crossovers compacts électriques, et se trouvera face aux Kia EV3, Skoda Elroq et consorts.



À BORD DE LA NOUVELLE
NISSAN LEAF

Mutation

Nouveau registre pour la Nissan Leaf, qui opère une totale métamorphose pour sa troisième génération. La japonaise cède à l'air du temps, prend de la hauteur et opère sa mue tendance SUV.

Elle paraît loin, l'époque où la Leaf menait le bal de l'électrique grand public ! Les rivales se sont multipliées depuis le lancement de sa première génération en 2010, tandis que Nissan se reposait sur ses lauriers. Charge à la nouvelle venue de revenir dans la course, en faisant table rase du passé : l'enrobage typé crossover élancé abrite la plate-forme CMF-EV partagée avec son grand frère Ariya et ses cousines Renault Scenic et Megane E-Tech. L'Alliance perdure, sur le plan industriel.

Enfin polyvalente ?

Méconnaissable, la japonaise, qui mesure désormais 4,35 m, est plus courte de 14 cm que sa

devancière, mais légèrement plus spacieuse : si l'empattement est quasi identique (2,69 m), l'agencement intérieur a permis de gagner quelques centimètres. Plus aérodynamique aussi, Nissan insiste : un gros travail a été mené sur ce point (Cx de 0,25), au bénéfice de la sobriété. Les deux batteries proposées, de 52 et 75 kWh (type NMC, fournies par le chinois AESC), promettent respectivement 436 et 604 km d'autonomie. Chiffres flatteurs, et sans doute optimistes... A la borne, c'est du classique : 150 kW maxi en charge rapide pour la plus grosse batterie, quand la plus modeste se contente de 105 kW (moins de 30 mn de 20 à 80 % dans les deux cas). Les tarifs, non

En Bref

Lancement : octobre 2025
(premières livraisons : mars 2026)

L x l x h (en m) : 4,35 x 1,81 x 1,55

Moteurs électriques : 177 et 218 ch

Tarif : à partir de 34 000 €*

* Estimation Auto Plus.



encore fixés, devraient débiter à 34 000 € environ avant bonus. La nouvelle Leaf devrait y avoir droit, grâce à sa fabrication britannique. Sauf revirement de notre politique fiscale...

Et aussi...

50 bougies pour la Polo

Volkswagen lance une série spéciale anniversaire dédiée à la Polo. Baptisée Edition 50 et proposée à partir de 27 720 € (1.0 TSI 95 DSG7), elle se base sur la finition Style, enrichie de quelques équipements (caméra de recul, maintien dans la voie...). L'avantage s'élèverait à 1 995 €.

Tarifs de la DS N°4 : un parfum premium

La DS N°4, tout juste restylée, vient d'ouvrir ses commandes. La gamme débute à 39 000 € avec le 3 cylindres hybride 48 V de 145 ch, et à 47 990 € en hybride rechargeable de 225 ch. La version 100% électrique E-Tense (213 ch) – une première pour la compacte française – démarre à 46 990 €. Le diesel BlueHDi fera son retour en fin d'année.



DS AUTOMOBILE

Adieu, chère Civic Type R !

Chassée d'Europe par nos normes toujours plus restrictives, la sportive Honda se décline en une série limitée en guise de bouquet final. Une bande rouge, des éléments en carbone et une plaque numérotée pour marquer le coup : 40 unités prévues, dont une seule pour la France à plus de 120 000 €, malus compris ! Le prix de l'exclusivité...



HONDA



Sous les yeux, deux écrans de 14,3"/36,3 cm de diagonale (12,3"/31,2 cm en version de base), aux graphismes soignés. La planche de bord horizontale, épurée et moderne, rappelle l'Ariya. La finition paraît satisfaisante, à quelques détails près.



L'habitabilité arrière progresse légèrement, malgré des dimensions plus compactes que la précédente Leaf. En revanche, la ligne de toit pénalise l'accès et le plancher est trop surélevé. Le coffre, peu profond, est de capacité (annoncée identique) correcte. Prévisible : le seuil est un peu haut.



Volume : 437 dm³



**La vie de tous les jours,
vos projets, avoir des
envies de changement :
le Prêt personnel Auto,
Travaux, Projet⁽¹⁾.**

À La Banque Postale, quels que soient vos besoins, bénéficiez d'un accompagnement pour financer le projet qui vous tient à cœur, avec notre gamme de Prêts personnels.

Retrouvez notre offre sur labanquepostale.fr



UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus.

Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance - SA à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 222 859 420 €.
1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex. RCS Bobigny n° 487 779 035. IDU EMPFR232875_01MFVK.

Distributeur/Intermédiaire de crédit : La Banque Postale - SA à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €.
115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n° 421 100 645. Orias n° 07 023 424. © Getty Images.



En avant les beaux jours

5 mois OFFERTS sur votre abonnement

+ 1 montre EN CADEAU

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



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670272

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

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⁽¹⁾. (1)

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⁽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_1921 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_1921 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 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. (2) 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/09/2025. 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, 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@eraworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com

Tous les modèles testés cette semaine



Y. LEFEBVRE

P. 24, VOITURES CHINOISES : MIEUX QUE LES FRANÇAISES ? Sept matches exclusifs pour départager les **BYD Dolphin Surf** et **Citroën ë-C3**, **MG3** et **Renault Clio**, **MG4** et **Renault Megane E-Tech**, **MG ZS** et **Citroën C3 Aircross**, **BYD Atto 2** et **Peugeot E-2008**, **Lynk & Co 02** et **Renault Scenic E-Tech**, et **Xpeng G6** et **Peugeot E-3008**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le **Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech 160**.

◀ P. 38, MATCH : la nouvelle **Mini Cooper S** face à la **Volkswagen Polo GTI**.

P. 42, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec le **Dacia Bigster**.

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 Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

61 m

freinage depuis 130 km/h

Lynk & Co 02 (272 ch)



A. SAUNIER

Dans ce numéro, nous opposons les nouveautés "made in China" aux références françaises (voir p. 24). Parmi ces modèles venus d'Asie figure le Lynk & Co 02, un SUV compact du groupe Geely, rival du Renault Scenic E-Tech. Si nous avons eu parfois de mauvaises surprises avec des modèles chinois affublés de pneus premier prix aux performances médiocres, le 02 reçoit pour sa part des gommes Continental tout ce qu'il y a de plus respectables. Résultat : il ne réclame que 61 m pour freiner depuis 130 km/h, soit tout simplement... la meilleure valeur de notre labo pour un SUV électrique ! Il rivalise même avec un modèle sportif premium : l'Audi SQ8 Sportback e-tron, aux tarifs autrement supérieurs. On notera aussi la belle performance du Peugeot E-2008, numéro un des modèles tricolores, qui parvient à se hisser sur le podium avec 62 m (3^e place). Autre bonne surprise : malgré son positionnement "low cost", le Citroën ë-C3 Aircross s'octroie une belle 9^e place (63 m). **Vincent Desmots**



A. CORTESI

TOP 20

Le Lynk & Co 02 face aux autres SUV électriques

Freinage de 130 à 0 km/h (en mètres)

1 ^{er}	Audi SQ8 Sportback e-tron (503 ch)	61
1 ^{er} ex ae	Lynk & Co 02 (272 ch)	61
3 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce (280 ch)	62
3 ^e ex ae	BMW iX2 eDrive20 (204 ch)	62
3 ^e ex ae	Peugeot E-2008 (136 ch)	62
3 ^e ex ae	Smart #3 Brabus (428 ch)	62
3 ^e ex ae	Tesla Model X Plaid (1020 ch)	62
3 ^e ex ae	Volkswagen ID.5 Pro (286 ch)	62
9 ^e	Cadillac Lyriq 600 E4 AWD (528 ch)	63
9 ^e ex ae	Citroën ë-C3 Aircross (113 ch)	63
9 ^e ex ae	Ford Mustang Mach-E Standard Range (269 ch)	63
9 ^e ex ae	Hyundai Ioniq 5 N (650 ch)	63
9 ^e ex ae	Leapmotor C10 (218 ch)	63
9 ^e ex ae	Peugeot E-3008 (210 ch)	63
9 ^e ex ae	Porsche Macan Turbo (639 ch)	63
9 ^e ex ae	Skoda Elroq (286 ch)	63
9 ^e ex ae	Smart #1 (272 ch)	63
9 ^e ex ae	Xpeng G6 RWD Long Range (280 ch)	63
19 ^e	Audi Q4 e-tron 40 (204 ch)	64
19 ^e ex ae	BMW iX1 xDrive30 (313 ch)	64

◀ Le Peugeot E-2008 est le SUV électrique français affichant les distances d'arrêt les plus courtes, avec seulement 62 m depuis 130 km/h (3^e place).



Voitures chinoises

Mieux qu'

MG, BYD, Lynk & Co, Xpeng : jamais l'armada chinoise n'a été aussi menaçante pour les marques tricolores. Présents sur tous les fronts, ces nouveaux venus passent d'autant plus pour des épouvantails que les prix bas ne sont plus leur unique marotte : leurs modèles, hybrides ou électriques, sont aussi de plus en plus aboutis... Les français sont-ils en danger ?

Le ciel a beau leur tomber sur la tête (fin du bonus écolo et faramineux droits de douane à l'encontre de leurs modèles 100% électriques), les constructeurs chinois continuent leur offensive sur le Vieux Continent. Par exemple en adaptant leur stratégie aux contraintes du moment. Ainsi, chez MG, BYD, Lynk & Co ou Xpeng, on sait très bien raboter ses marges lorsque certains acteurs européens baissent significativement leurs prix. Ou encore en revenant par la porte de derrière avec des produits passant au travers du bouclier protectionniste de l'Union européenne, à savoir des modèles thermiques et hybrides... MG en est le meilleur exemple avec ses MG3 et ZS Hybrid+, dont l'avantageux rapport prix/prestations a déjà séduit plus d'un Gaulois. Un choix de plus en plus évident pour certains, sachant

que l'atout prix n'est plus le seul à faire des voitures chinoises de pertinentes alternatives à leurs équivalents tricolores...

Design et dotation techno

En 2025, on peut en effet craquer pour le design réussi d'une BYD Atto 2, d'un Lynk & Co 02 ou d'un Xpeng G6, aux finitions intérieures dignes des standards européens de surcroît. Le contenu "techno" et sécuritaire très riche des berlines et SUV asiatiques – y compris sur les entrées de gamme – constitue un autre solide argument à mettre à leur crédit. Sans parler de leur insolente dotation de confort (sièges électriques, sellerie cuir et toit panoramique souvent de série)... Faut-il pour autant signer un bon de commande les yeux fermés ? Pour le savoir, nous avons mis sept têtes d'affiche chinoises à l'épreuve, chacune face à sa rivale française la plus pertinente. ■

BYD Dolphin Surf / Citroën ë-C3 - P. 26



MG4 / Renault Megane E-Tech - P. 28



BYD Atto 2 / Peugeot E-2008 - P. 30



Lynk & Co 02 / Renault Scenic E-Tech - P. 31





Chinoises

vs les françaises ?



N. SOLER



MG3 / Renault Clio - P. 27

N. SOLER



A. SAUMIER



MG ZS / Citroën C3 Aircross - P. 29

F. GROUT



Y. LEFEBVRE



Xpeng G6 / Peugeot E-3008 - P. 32

F. GROUT

ÉLECTRIQUE

BYD Dolphin Surf

Comfort - 40 kWh - 156 ch

25 990 € / 25 990 €*


ÉLECTRIQUE

Citroën ë-C3

Max - 42 kWh - 113 ch

27 800 € / 24 000 €*


Richement dotée, pas si donnée...

Bonne nouvelle, les citadines électriques abordables arrivent enfin sur le marché. L'originale BYD Dolphin Surf fait une entrée remarquée avec un prix de départ à 19 990 €. Une rivale toute désignée pour la Citroën ë-C3 qui, elle, débute à 23 300 €, mais a droit à une petite remise (3%) et au bonus. Néanmoins, en version de base, les deux modèles peinent à convaincre: la chinoise déçoit par la modestie de sa batterie (30 kWh) et de son moteur (88 ch), tandis que la Citroën est pénalisée par un équipement limité. En haut de gamme (Comfort), la chinoise dispose d'une pile plus performante de 40 kWh et d'un moteur de 156 ch, contre 42 kWh et 113 ch pour la Citroën. Malgré sa puissance supérieure, la BYD se montre plus

endurante, et dépasse 310 km en ville, contre seulement 260 km pour l'ë-C3. Ses 156 ch l'avantagent aussi à l'accélération et en relances. Aussi confortable que la Citroën, la BYD est cependant surpassée en matière de comportement routier et de motricité. Sur les voies rapides, l'excellente stabilité de la française rassure. A bord, la Dolphin ne peut accueillir que deux passagers à l'arrière, mais leur offre plus de place pour les jambes. A l'avant, l'ergonomie des commandes est parfaite, et si la BYD fait le plein d'assistances, leur fonctionnement n'est pas toujours optimal. Enfin, sa plus riche dotation (clé mains libres, régulateur adaptatif, siège conducteur électrique...) n'est pas sans lacunes (pas de clim' auto.). Surtout, la BYD coûte au final 1 990 € de plus que la française.



NOS MESURES	BYD Dolphin Surf	Citroën ë-C3
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchr. à aimants perm.
Batterie lithium-ion (capacité utile)	40 kWh	42 kWh
Couple maxi	220 Nm	120 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s3	35s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	8s4
Autonomie moyenne	275 km	245 km
Route/Autoroute/Ville	310/200/315 km	260/180/260 km
Recharge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn (85 kW maxi)	25 mn (100 kW maxi)
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	29h/7h	19h30/7h
Poids	1 400 kg	1 470 kg
Freinage 130 à 0 km/h	70 m	65 m
Volume de coffre	310 dm ³	310 dm ³
Dim L x l x h, en m	3,99 x 1,72 x 1,59	4,02 x 1,76 x 1,57

1. De 10 à 80 %, donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alerte de survitesse et de somnolence • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

Agrément: • Banquette 2/3-1/3 • Caméra de recul • Clim' • Ecran tactile avec Mirror Screen • Instrumentation numérique • Jantes alu • Radar de recul, etc.

LES DIFFÉRENCES	BYD Dolphin Surf	Citroën ë-C3
Chargeur embarqué 11 kW	Série	400 €
Clé mains libres	Série	Indisponible
Climatisation automatique	Indisponible	Série
Régulateur adaptatif	Série	Indisponible

L'évaluation

CONDUITE	FINITION/ERGONOMIE
BYD	BYD
Citroën	Citroën
CONFORT	AUTONOMIE
BYD	BYD
Citroën	Citroën
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
BYD	BYD
Citroën	Citroën

Le verdict

Léger avantage Citroën ë-C3



Avec sa présentation moderne et ses grands écrans digitaux (dont un rotatif, au centre), la BYD annonce la couleur! Cela dit, les aides à la conduite trop intrusives agacent.



L'assise haut perchée rassure en ville et les écrans sont idéalement placés. La présentation est avenante, mais la planche de bord est constituée de trop nombreux plastiques durs.

HYBRIDE ESSENCE

MG3

1.5 Hybrid+ Luxury - 195 ch

23 490 € / 22 800 €* 

HYBRIDE ESSENCE

Renault Clio

1.6 E-Tech full hybrid Techno - 145 ch

25 700 € / 23 400 €* 

PHOTOS : N. SOLER

La surprise du chef

Après l'électrique, MG lance une autre offensive, en hybride cette fois. Et sa nouvelle citadine, la MG3, a de quoi inquiéter la concurrence: près de 200 ch, moteur très sobre, intérieur spacieux... Elle trouve sur sa route une concurrente de taille: la Clio hybride, référence de la catégorie. Les deux proposent deux visions différentes de l'hybride. On connaît le système Renault, sa boîte sans embrayage et ses consommations très faibles. Chez MG, la compacte inaugure un ensemble qui fait la part belle à la partie électrique, forte ici de 136 ch (102 ch pour le quatre cylindres). En ville et jusqu'à 60 km/h environ, la MG3 fonctionne la plupart du temps en électrique, le moteur thermique pouvant servir de générateur jusqu'à 80 km/h. On

profite donc d'un agrément au top, fait de silence et de réactivité. A des vitesses plus élevées ou en cas de plus forte sollicitation, le moteur thermique actionne directement les roues, aidé par l'électrique. L'ensemble se désunit alors un peu, à cause d'une boîte hésitante. Mais performances et consommations sont aussi bonnes que celles de la Clio. Même chose pour la conduite, grâce à un châssis agile et plaisant. Et la MG3 est plus accueillante à l'arrière. La française garde l'avantage d'un intérieur plus soigné et de commandes plus ergonomiques (clim', écran...). Reste qu'en haut de gamme, la MG est moins chère que le milieu de gamme de la Clio. Son rapport prix/équipement est donc intouchable. Ne commettant pas de gros impair, la victoire lui revient. ■



NOS MESURES	MG3	Renault Clio
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch	2 moteurs électr., 49 + 24 ch ⁽¹⁾
Couple maxi thermique/électrique	128 Nm/250 Nm	148 Nm/205 + 50 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	100 g/km/0 €	95 g/km/0 €
Boîte	Auto., 3 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6	6s2
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km	5,5/5,6/4,9 l/100 km
Poids	1 304 kg	1 310 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m
Volume de coffre	306 dm ³	293 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51	4,06 x 1,80 x 1,44

1. Moteurs électriques et alterno-démarrreur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Frein d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-gl. auto. • Régul./limit. de vit.

Agrément: • Clé mains libres • Ecran tactile avec GPS connecté et Mirror Screen • Instrumentation numérique • Jantes alliage 16" • Prises USB • Radar + caméra de recul.

LES DIFFÉRENCES	MG3	Renault Clio
Caméra 360°	Série	600 €
Chargeur smartphone par induction	Indisponible	600 € ⁽²⁾
Conduite semi-autonome	Série	Indisponible
Sièges avant chauffants	Série	Indisponible

2. Pack multimédia avec écrans plus grands inclus.

L'évaluation

CONDUITE	FINITION/ERGONOMIE
MG	MG
Renault	Renault
CONFORT	CONSOMMATION
MG	MG
Renault	Renault
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
MG	MG
Renault	Renault

Le verdict 

Léger avantage MG3 



Sobre et moderne, l'intérieur de la MG3 n'atteint pas le niveau de qualité perçue de celui de la Clio. Utiliser l'écran et les différentes commandes n'est pas toujours intuitif...



Visuellement, l'habitacle de la Clio commence à dater, mais il reste cosu et fonctionnel. On apprécie les commandes physiques pour la clim', et l'écran à l'utilisation simple.

ÉLECTRIQUE

MG4

Luxury - 62 kWh - 204 ch

35 990 € / 30 990 €* 

ÉLECTRIQUE

Renault Megane E-Tech

Autonomie Confort Techno - 60 kWh - 218 ch

37 500 € / 32 600 €* 

PHOTOS : A. SAUNIER

De la gloire au déclin...

Sur un marché de la voiture électrique extrêmement concurrentiel, la Renault Megane E-Tech s'est longtemps fait tailler des croupières par la MG4, nettement moins chère et profitant toujours d'un généreux bonus en 2023. Une année durant laquelle la chinoise a battu des records de vente! Mais la fin de la prime écologique comme l'augmentation des taxes douanières pour les produits originaires de l'empire du Milieu ont, depuis, rebattu les cartes. Sans la grosse remise de 5 000 € actuellement accordée chez MG, la "4" serait plus chère que la française, qui profite encore du bonus (de 2 000 à 4 000 € selon le revenu) et dont le tarif a baissé à deux reprises depuis février 2024. Renault accordant de surcroît 5% de remise à sa compacte, le

surcoût séparant celle-ci de la MG4 n'est plus que de 1 600 €, alors qu'il atteignait 9 000 € il y a deux ans! Sachant que la française est infiniment mieux finie, qu'elle est équipée d'un système multimédia surclassant celui de la chinoise (ergonomie, réactivité, richesse des contenus, système Google Maps intégré), l'effort financier à consentir reste digeste. Avec son châssis à la fois équilibré et confortable, la Megane offre aussi des prestations dynamiques au top, même si la MG n'a pas à rougir des siennes. On peut juste la trouver plus sèche sur les ralentisseurs. Elle reste en revanche mieux équipée (garantie 7 ans comprise) et plus spacieuse, coffre excepté. La chinoise bénéficie aussi d'une autonomie un peu supérieure, mais insuffisante pour tirer totalement la couverture à elle. ■



NOS MESURES	MG4	Renault Megane E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	62 kWh	60 kWh
Couple maxi	250 Nm	300 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2000 à - 4000 €
Accélération 1 000 m D. A.	29s6	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8	4s3
Autonomie moyenne	365 km	350 km
Route/Autoroute/Ville	410/285/400 km	410/300/345 km
Recharge borne rapide ⁽¹⁾	35 mn (100 kW maxi)	25 mn (130 kW maxi)
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	NC/10 h	30 h/10 h
Poids	1 690 kg	1 702 kg
Freinage 130 à 0 km/h	61 m	67 m
Volume de coffre	335 dm ³	407 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,29 x 1,84 x 1,51	4,20 x 1,77 x 1,51

1. De 10 à 80%, donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP + AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

Agrément: • Cam. de recul (360° sur MG4) • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Mirror Screen • Pompe à chaleur • Vitres AR surteintées.

LES DIFFÉRENCES	MG4	Renault Megane E-Tech
Conduite semi-autonome	Série	1 500 € ⁽¹⁾
Palettes freinage régénératif au volant	Indisponible	Série
Sièges AV et volant chauffants	Série	600 €
Surveillance des angles morts	Série	1 500 € ⁽¹⁾

1. Inclus dans le pack Advanced Driving Assist & Augmented Vision.

L'évaluation

CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
MG4	MG4
Megane E-Tech	Megane E-Tech
CONFORT	AUTONOMIE
MG4	MG4
Megane E-Tech	Megane E-Tech
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
MG4	MG4
Megane E-Tech	Megane E-Tech

Le verdict  Léger avantage Renault Megane E-Tech 



Présentation banale, matériaux peu valorisants et ergonomie du système multimédia plus que perfectible: la MG4 ne fait pas le poids face à sa rivale française.



Habillée de matériaux flatteurs, sérieusement assemblée et pourvue d'une grande tablette tactile pilotée par Google, la française est très agréable à vivre au quotidien.

HYBRIDE

MG ZS

1.5 Hybrid+ Luxury - 197 ch

26 990 € / 27 090 €* 

HYBRIDE

Citroën C3 Aircross

1.2 Hybrid Max - 145 ch

27 900 € / 28 140 €* 

PHOTOS : F. GROUT

Le pavé dans la mare

Le chinois MG, aux lointaines origines britanniques, frappe fort avec la seconde génération de son ZS. Un SUV long de 4,43 m, nanti d'une puissante motorisation hybride de 197 ch et dont les tarifs débutent à 22 990 € en finition Standard. Laquelle dispose déjà d'un GPS, d'une caméra de recul, de la clim' automatique, de la surveillance des angles morts et de la conduite semi-autonome de série! Impossible d'obtenir certains de ces équipements à bord du nouveau C3 Aircross Hybrid 145, même en optant pour le haut de gamme Max à 28 140 €*. Le régulateur de vitesse adaptatif, par exemple, ne figure même pas sur la liste des options. Le ZS le plus huppé (Luxury, à 26 990 €*, ici à l'essai) peut, lui, bomber le torse avec la clé mains libres, une sellerie en similicuir, des sièges

avant chauffants (à réglages électriques côté conducteur) et une caméra 360°, inexistants dans le camp français. Pour enfoncer le clou, MG dégage une garantie de 7 ans ou 150 000 km... Même les plastiques utilisés à bord du chinois apparaissent plus valorisants! Que reste-t-il au nouveau SUV de Citroën? Un amortissement encore plus moelleux que celui, déjà très prévenant, du ZS, un ensemble moteur-transmission beaucoup plus agréable à l'usage (lente et hésitante, la boîte auto. chinoise à 3 rapports agace), une meilleure motricité sur route mouillée (pneus bas de gamme chez MG) et une consommation moyenne un chouïa inférieure. Le C3 Aircross peut aussi compter sur un plus grand coffre, mais dans l'ensemble, son adversaire offre un plus avantageux rapport prix/prestations. ■



NOS MESURES	MG ZS	Citroën C3 Aircross
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne turbo, 12S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	250 Nm (électrique) ⁽¹⁾	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	115 g/km/+ 100 €	122 g/km/+ 240 €
Boîte	Automatique, 3 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s7	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6	6s1
Consommation moyenne	6,5 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/7,6/6,1 l/100 km	5,9/7,4/6,4 l/100 km
Poids	1 430 kg	1 367 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	62 m
Volume de coffre	432 dm ³	460 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64	4,40 x 1,80 x 1,66

1. Moteur thermique : 128 Nm.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

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

Agrément: • Aide au station. AV/AR + caméra de recul (360° sur ZS) • Clim' auto. bizona • Ecran tactile • GPS • Mirror Screen • Jantes alu 17" (18" sur ZS).

LES DIFFÉRENCES	MG ZS	Citroën C3 Aircross
Clé mains libres	Série	Indisponible
Codes/phares auto.	Série	Indisponible
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Indisponible
Sièges AV et volant chauffants	Série	Indisponible

L'évaluation

CONDUITE	PRÉSENTATION/FINITION
ZS	ZS
C3 Aircross	C3 Aircross
CONFORT	CONSOMMATION
ZS	ZS
C3 Aircross	C3 Aircross
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
ZS	ZS
C3 Aircross	C3 Aircross

Le verdict Léger avantage MG ZS 

Le ZS profite de matériaux flatteurs dans l'ensemble et d'assemblages sérieux. Il surclasse surtout son adversaire sur la question des équipements en finition Luxury. Tout y est!



La présentation originale du C3 Aircross n'est malheureusement pas portée par une finition aussi léchée que chez MG. Quelques équipements majeurs manquent en outre à l'appel.

ÉLECTRIQUE

BYD Atto 2

Boost - 42,4 kWh - 177 ch

31 990 € / 31 990 €*


ÉLECTRIQUE

Peugeot E-2008

GT - 51 kWh - 156 ch

41 700 € / 35 900 €*


Le Lion tient tête au Dragon !

BYD, numéro un mondial de la voiture électrique, n'a pas chômé avec trois lancements depuis le début de l'année. Un grand SUV (Sealion 7), une citadine, la Dolphin Surf (voir p. 26), ainsi que l'Atto 2: un crossover urbain électrique dressé pour "bouffer du Lion". Il s'agit en effet d'un sérieux rival du Peugeot E-2008, de même gabarit mais bien plus onéreux. Même après déduction des 7% de remise et 3000 € de bonus, le français réclame encore 3900 € de rallonge! Somme à laquelle il faut ajouter la valeur des équipements proposés de série à bord de l'Atto 2 Boost, mais que Sochaux facture en option (toit panoramique, GPS, conduite semi-autonome, surveillance des angles morts, caméra 360°, chargeur 11 kW bidirectionnel, pompe à cha-

leur). Encore 2850 € à sortir de sa poche, alors même que l'E-2008 se présente sur le ring en finition haut de gamme (GT)! Côté budget, le match est donc plié en faveur du chinois. Autre handicap notable chez Peugeot: des places arrière nettement moins accueillantes. Mais là s'arrête l'instruction à charge contre le SUV gaulois: ses 156 ch/260 Nm se hissent quasiment au niveau des 177 ch/290 Nm de son adversaire en matière de performances et d'agrément. Surtout, la batterie de 51 kWh offre davantage d'endurance (320 km) que celle, bien modeste (42,4 kWh), du BYD, incapable de parcourir plus de 265 km en moyenne⁽¹⁾. Enfin, même si l'Atto 2 n'a pas à rougir de ses prestations, l'E-2008 offre un meilleur compromis confort/tenue de route ainsi qu'une finition plus soignée. ■



NOS MESURES	BYD Atto 2	Peugeot E-2008
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion (capacité utile)	42,4 kWh	51 kWh
Couple maxi	290 Nm	260 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Accélération 1 000 m D. A.	30s8	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	5s8
Autonomie moyenne	265 km	320 km
Route/Autoroute/Ville	300/200/300 km	350/245/375 km
Recharge borne rapide ⁽¹⁾	37 mn (65 kW maxi) ⁽²⁾	27 mn (100 kW maxi) ⁽³⁾
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	26h30/7h30	39h/8h
Poids	1 578 kg	1 610 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m
Volume de coffre	370 dm ³	388 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,31 x 1,83 x 1,68	4,30 x 1,77 x 1,53

1. Donnée constructeur. 2. De 10 à 80%. 3. De 20 à 80%.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

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

Agrement: • Aide au station. AV/AR + cam. de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile • Mirror Screen • Jantes alu 17" (18" sur l'E-2008).

LES DIFFÉRENCES	BYD Atto 2	Peugeot E-2008
Conduite semi-autonome + GPS	Série	1 000 € ⁽¹⁾
Chargeur 11 kW bidirectionnel	Série	400 €
Pompe à chaleur	Série	450 €
Toit panoramique	Série	1 000 € ⁽²⁾

1. Pack incluant également surveillance des angles morts et caméra 360°. 2. Ouvrant.

L'évaluation

CONDUITE	FINITION/ERGONOMIE
Atto 2	Atto 2
E-2008	E-2008
CONFORT	AUTONOMIE
Atto 2	Atto 2
E-2008	E-2008
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
Atto 2	Atto 2
E-2008	E-2008

Le verdict **Auto Plus**

Léger avantage Peugeot E-2008



Sièges en cuir (vegan) électriques et chauffants, écran pivotant (12,8"/32,5 cm), surveillance d'angles morts, caméra 360°, toit panoramique, planificateur de trajet: le plein!



L'E-2008 garde une petite longueur d'avance en matière de finition et de bien-être, avec des sièges au meilleur maintien. On peut aussi préférer son design intérieur à celui, plus banal, du BYD.

1. Une version de 60 kWh sera bientôt proposée au catalogue.

ÉLECTRIQUE

Lynk & Co 02

More - 66 kWh - 272 ch
39 995 € / 39 995 €*


ÉLECTRIQUE

Renault Scenic E-Tech

Grande Autonomie Techno - 87 kWh - 220 ch
46 990 € / 42 100 €*




PHOTOS : Y. LEFEBVRE

Un "viking chinois" à peaufiner...

Label du groupe Geely – auquel appartiennent également Volvo, Polestar (bientôt en France) et Lotus – Lynk & Co est certainement la moins connue des marques chinoises à tenter sa chance sur le Vieux Continent. Il faut dire que sa gamme ne compte chez nous que deux modèles, dont cet inédit 02. Un proche cousin du Volvo EX30 et du Smart #1 (produit pour le compte de Daimler-Benz), dont le puissant électromoteur de 272 ch/323 Nm se niche entre les roues arrière. Particulièrement énergique et d'une agilité remarquable grâce à son essieu arrière propulseur, ce SUV "coupé" dispense un bel agrément de conduite, hélas gâché par un amortissement trop figé. Par ailleurs, même si son prix défie toute concurrence (surtout lorsqu'on découvre sa

dotation "all inclusive!"), le 02 n'est pas taillé pour les longs voyages, sa modeste batterie de 66 kWh déclare forfait au bout de 355 km. Et pas de planificateur d'itinéraire au programme, hélas, pour optimiser les ravitaillements. La Chine a donc encore des progrès à faire ici, y compris au sujet de l'ergonomie, l'écran géant de Lynk & Co étant loin d'offrir la facilité d'utilisation de l'excellent système Google choisi par Renault pour son Scenic. Un SUV produit en France, 2 100 €* plus cher et moins généreusement doté, mais riche d'un vrai coffre, de suspensions plus douces comme d'une meilleure qualité de finition. Il est surtout capable de parcourir 480 km avant que la batterie de 87 kWh ne s'épuise. Enfin, les 220 ch suffisent amplement pour assurer des relances sécurisantes. ■



NOS MESURES	Lynk & Co 02	Renault Scenic E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	66 kWh	87 kWh
Couple maxi	323 Nm	300 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Accélération 1 000 m D. A.	26s9	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6	4s8
Autonomie moyenne	355 km	480 km
Route/Autoroute/Ville	385/300/385 km	540/390/510 km
Recharge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn (150 kW maxi)	35 mn (150 kW maxi)
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	23h/11h	46h/14h
Poids	1 885 kg	1 918 kg
Freinage 130 à 0 km/h	61 m	67 m
Volume de coffre	375 dm ³	535 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,46 x 1,85 x 1,58	4,47 x 1,87 x 1,57

1. De 10 à 80 %, donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

- Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 + central sur Scenic) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.
- Agrément:** • Aide au stat. AV/AR + cam. de recul • Clé mains libres • Clim' bizona • GPS • Hayon électr. • Mirror Screen • Jantes alu 19" (20" sur 02) • Pompe à chaleur.

LES DIFFÉRENCES	Lynk & Co 02	Renault Scenic E-Tech
Conduite semi-autonome	Série	1 500 € ⁽¹⁾
Caméra 360° + surv. des angles morts	Série	1 500 € ⁽¹⁾
Sièges AV + volant chauffants	Série	600 €
Toit panoramique	Série	1 500 €

1. Pack Augmented Vision & Advanced Driving Assist.

L'évaluation

CONDUITE	FINITION/ERGONOMIE
02	02
Scenic E-Tech	Scenic E-Tech
CONFORT	AUTONOMIE
02	02
Scenic E-Tech	Scenic E-Tech
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
02	02
Scenic E-Tech	Scenic E-Tech

Le verdict  **Avantage Renault Scenic E-Tech** 



Mobilier épuré et agencement 100% numérique: le 02 s'inspire des Tesla. Avec une ergonomie "foutoir"! Les matériaux ne sont guère sexy, mais l'équipement riche compense...



Chez Renault, on trouve facilement ses marques, ainsi qu'une meilleure position de conduite, en sus d'une finition plus "chic". Mais les sièges chauffants ou la caméra 360° restent payants...

ÉLECTRIQUE

Xpeng G6

RWD Long Range - 87,5 kWh - 280 ch
46 990 € / 46 990 €*


ÉLECTRIQUE

Peugeot E-3008

GT - 73 kWh - 213 ch
46 990 € / 41 990 €*




PHOTOS : F. GROUT

Vitamine "E" ou force "G" ?

Start-up âgée d'une dizaine d'années, Xpeng ambitionne de devenir le Tesla chinois. Elle compte pour cela sur le G6, lancé en France l'été dernier: un spacieux SUV de 4,76 m. Pile-poil la longueur du Model Y! Autre point commun avec l'américain, une planche de bord épurée au centre de laquelle trône un écran géant de 38 cm, regroupant la totalité des commandes. Sauf que les menus sont ici si complexes que les réglages des flux d'air (pas de "tirette" sur les aérateurs), des rétros ou des aides à la conduite tiennent du casse-tête. Et les aides sont fort intrusives et pas toujours très fluides (conduite semi-autonome) dans leur fonctionnement. Mais le G6 a d'autres atouts dans sa manche. A commencer par sa grosse batterie de 800 V, aussi rapide à

charger (de 10 à 80% en 20 mn) qu'endurante: 470 km d'autonomie grâce à ses 87,5 kWh de capacité. Autre point fort: un rapport prix/équipement/espace à bord plus avantageux que ce que proposent la plupart des constructeurs européens. Le G6 s'affiche en effet au même tarif que le Peugeot E-3008 GT, plus petit (4,54 m) et doté d'une batterie de 73 kWh dont le rayon d'action se limite à 400 km. Un SUV tricolore pointé aussi du doigt pour son manque de tonus et d'agilité en comportement (177 kg de plus que son rival). Le Lion tire malgré tout son épingle du jeu grâce à un confort supérieur, un habitacle plus soigné et une ergonomie moins farfelue. Le français profite surtout du bonus comme d'une remise de 2000 € pour compenser sa dotation perfectible (voir tableau). ■



La planche de bord épurée est plutôt bien finie. Mais les menus à l'écran sont peu intuitifs. Très mauvaise visibilité arrière par ailleurs.



Le cockpit de l'E-3008 séduit par son design, ses jeux de matières et sa belle finition. Moutt équipements restent hélas en option, même en GT.

NOS MESURES	Xpeng G6	Peugeot E-3008
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion (capacité utile)	87,5 kWh	73 kWh
Couple maxi	440 Nm	345 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Accélération 1 000 m D. A.	27s	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s7	5s6
Autonomie moyenne	470 km	400 km
Route/Autoroute/Ville	530/390/500 km	460/330/420 km
Recharge borne rapide ⁽¹⁾	20 mn (280 kW max)	30 mn (160 kW max)
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	NC/13h30	50 h/11h30
Poids	2 015 kg	2 192 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	63 m
Volume de coffre	500 dm ³	520 dm ³
Dim L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,65	4,54 x 1,90 x 1,64

1. De 10 à 80%, donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts.
Agrément: • Aide au station. AV/AR + caméra de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' bizone • GPS • Hayon électr. • Jantes alu 20" • Mirror Screen, etc.

LES DIFFÉRENCES	Xpeng G6	Peugeot E-3008
Conduite semi-autonome	Série	1 300 €
Pompe à chaleur	Série	800 €
Sièges AV électriques et chauffants	Série	1 900 € ⁽¹⁾
Toit panoramique	Série	1 250 € ⁽²⁾

1. Inclues sellerie en Alcantara, fonction massage et banquette AR chauffante. 2. Ouvrant.

L'évaluation

CONDUITE	FINITION/ERGONOMIE
G6	G6
E-3008	E-3008
CONFORT	AUTONOMIE
G6	G6
E-3008	E-3008
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
G6	G6
E-3008	E-3008

Le verdict  Léger avantage Peugeot E-3008 

Bilan Les français font honneur à leur drapeau avec des autos moins austères, à la finition globalement plus soignée et au confort supérieur. En revanche, les chinois sont devenus de redoutables adversaires en matière de sécurité active (tenue de route, freinage), d'agrément et de technologies (même si elles manquent parfois de mise au point). En outre, ils se révèlent particulièrement compétitifs (équipement, motorisation) sur les modèles les plus accessibles. En clair, il ne va pas falloir baisser la garde!

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

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

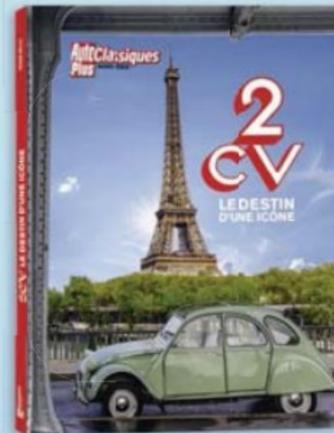
+ DES ENTRÉES GRATUITES À MES SALONS PRÉFÉRÉS

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

+ UN ACCÈS À UN GUIDE JURIDIQUE EN LIGNE

+ DES OFFRES DE RÉDUCTION AUPRÈS DE PARTENAIRES

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série 2CV,
le destin d'une icône
(176 pages, valeur 15.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR**



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674738

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 créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 septembre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L21-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpo@reneworldmedia.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.





HYBRIDE ESSENCE

Renault Symbioz

1.8 full hybrid E-Tech Iconic - 160 ch

38800 € / 36500 €*


NOUVEAU MOTEUR HYBRIDE POUR LE SYMBIOZ

Nivellement par le haut

Pourtant récent, le Renault Symbioz passe déjà par une refonte de son offre de moteurs. Il adopte désormais l'ensemble hybride de 160 ch, étrenné par le cousin Dacia Bigster. Pour quels progrès ?

Voilà à peine plus d'un an que nous avons essayé le Symbioz pour la première fois. Pourtant, Renault offre déjà à son SUV compact une mise à jour. Ne cherchez pas de nouveaux phares, un bouclier ou un écran plus grand : il n'est ici pas question de restylage, mais bien d'une nouveauté technique. On retrouve en effet sous le

capot le nouvel ensemble full hybride 1.8 de 160 ch, en lieu et place de l'ancien 1.6 de 145 ch. Chose rare, cette motorisation a été étrennée par Dacia (155 ch sous le capot du Bigster) avant d'arriver à la maison mère. Concrètement, cet ensemble reprend le système avec boîte auto. à crabots, qui ne change pas, hormis un ajustement de sa mise au point logicielle. Les deux

moteurs électriques (le moteur principal de 49 ch et l'alternodémarrreur de 24 ch) n'évoluent pas non plus. L'augmentation de la puissance (+ 15 ch) est donc entièrement imputable au nouveau quatre cylindres, fort de 109 ch, au lieu de 94 ch pour le précédent bloc 1.6. Notons aussi l'arrivée d'une plus grosse batterie (1,4 kWh au lieu de 1,2 kWh).

Petites (re)touches décisives

Tous ces changements permettraient, d'après Renault, d'économiser environ 0,5 l/100 km de carburant par rapport à l'ancienne mouture. Cela semble assez crédible d'après nos premiers relevés, ce qui placerait la conso moyenne du Symbioz à environ 5,4 l/100 km en moyenne ! Un chiffre impressionnant, à confirmer néanmoins ultérieurement par les techniciens de notre labo. En attendant ces vérifications, il est en revanche clair que les différentes modifications apportées à

ce bloc hybride ont aussi payé en matière d'agrément. Le Symbioz roule un peu plus souvent en mode 100% électrique, surtout en ville. Et les bruits du moteur thermique sont mieux maîtrisés. Enfin, les 15 ch supplémentaires sont appréciables, la précédente version étant un peu juste en relances : on se sent mieux armé au moment de doubler. En revanche, Renault n'a pas trouvé de recette miracle pour éliminer les quelques défauts de sa boîte auto. à crabots. Avec seulement quatre rapports, celle-ci se retrouve parfois "entre deux", notamment autour des 45 km/h, où le moteur peut alors rester perché à haut régime. Et, sur autoroute, les passages de rapports peuvent toujours se montrer un peu trop hésitants. Mais avec une telle sobriété et des performances désormais correctes, on lui pardonne facilement ces petits défauts... Pour le reste, le Symbioz change peu. Pour le distinguer de l'ancien, repérez la nouvelle com-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : très sobre, le nouveau moteur du Symbioz lui permet d'éviter tout malus. Et on peut obtenir 6% de remise en concession.

L'entretien : la révision est à prévoir tous les ans ou tous les 30000 km.

L'équipement : sur cette finition haut de gamme Iconic, il ne manque pas grand-chose. Les seules options concernent le toit vitré opacifiant Solarbay et la hi-fi Harman Kardon. Le reste est de série : conduite semi-autonome, hayon motorisé, sièges avant chauffants...



La chaîne hybride gagne 15 ch via une nouvelle partie thermique qui passe de 1,6 à 1,8 litre. Il en résulte un gain de performance appréciable.



Pas de changements à l'arrière du Symbioz, qui propose toujours un espace très correct aux jambes malgré un gabarit contenu. Mais l'étréitesse générale pénalise les voyages à cinq.

Nombre de places : 5



Volume : 480/610 dm³(2)

Avec son bon volume et une découpe de hayon bien pensée, le coffre du Symbioz est un bel atout.



Cette commande de boîte redessinée est la seule différence visible. Elle est facile d'usage et plutôt réactive.

2. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Rétro int. jour/nuit auto. • Surv. d'angles morts, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Banquette coulissante • Clim' auto. • Ecran tactile 10,4"/26,4 cm + GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu 19" • Sièges AV électriques chauffants • Volant chauffant.

En option Agrément : • Peinture Bleu Mercure (950 €) • Système hi-fi Harman Kardon (1 000 €) • Toit vitré opacifiant (1 500 €).



PHOTOS: F. GROUT

Grâce à un poids relativement contenu, à une direction précise et à un amortissement réussi, le Symbioz sait se montrer agile et plaisant. Il est aussi plus dynamique que l'ancien opus.

mande de boîte, qui remplace l'imposant levier de l'ancien modèle. Le SUV compact reste par ailleurs relativement logeable malgré un gabarit contenu. On

retrouve également sa banquette coulissante et son coffre bien conçu. Quant au châssis, il est toujours aussi plaisant à mener, avec un train avant précis et un

amortissement qui réussit un bon compromis entre confort et dynamisme. Restent quelques bruits d'air sur autoroute. Et le tarif catalogue a augmenté de

900 €. Pas rédhibitoire, sachant en outre qu'une version micro-hybride de 140 ch arrive en entrée de gamme.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s1
Consommation cycle mixte	4,3 l/100 km
Poids	1 390 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électriques, 49 + 24 ch ⁽¹⁾
Cylindrée	1 789 cm ³
Puissance maxi combinée	160 ch
Couple maxi thermique/électr.	170 Nm/205 + 50 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	98 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., 4 + 2 rapports
Pneus	225/45 R19
Réservoir	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Moteur électrique + alterno-démarrreur

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Renault Symbioz full hybrid E-Tech Iconic (36 500 €*, 160 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides d'environ 150 ch, qui comprend notamment : Dacia Bigster hybrid 155 Journey (31 700 €*, 155 ch), Nissan Qashqai e-Power N-Design+ (36 700 €*, 190 ch), Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid GS (41 000 €*, 145 ch), Peugeot 3008 Hybrid 145 GT (37 900 €*, 145 ch), Toyota C-HR Hybride 140 Collection (37 600 €*, 140 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



En Iconic, les sièges sont à réglages électriques, ce qui ne suffit pas pour que tout le monde parvienne à trouver une position optimale: l'assise est trop haute et un peu trop courte. Par ailleurs, la visibilité vers l'arrière est

compromise par la petite lunette (voir "Raté"). Mais les commandes sont intuitives partout dans l'habitacle, et les écrans sont parfaitement visibles et faciles d'utilisation.

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

AIDES À LA CONDUITE



Dans ce haut de gamme, le Symbioz fait le plein d'aides, allant jusqu'à offrir la conduite semi-autonome de série, mais aussi une vision à 360° par caméra et un

stationnement assisté. Rien à redire sur le fonctionnement de ces aides, douces à l'usage. Les boutons sur le volant permettent de les ajuster facilement. Le raccourci qui désactive les "bips" obligatoires est toujours de la partie (voir "Bien vu"). Les plus exigeants regretteront toutefois l'absence de phares adaptatifs matriciels.

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	Série

ÉCRAN TACTILE



L'écran central vertical de 10,4"/26,4 cm est de série. Il intègre toujours le très réussi système d'exploitation signé Google, complet et intuitif, bien plus que ceux des rivaux. Le GPS passe d'ailleurs tout simplement par Google Maps.

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

BIEN VU

On retrouve avec plaisir le raccourci permettant de désactiver d'un geste les alertes de survitesse et de changement de voie.

RATÉ

La lunette arrière étant particulièrement étroite, la visibilité est restreinte. C'est encore pire avec des passagers installés.

**FINITION**

Comme le Captur dont il dérive, le Symbioz bénéficie d'un intérieur sobre mais sérieusement fini. Les plastiques durs restent présents en partie basse, mais ils sont bien assemblés, et l'ensemble fait cossu par ailleurs. La nouvelle commande de boîte est bien intégrée.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Toujours pas de clim' bizona pour ce Symbioz, qui hérite cette lacune du Captur. Les commandes physiques sous l'écran sont appréciables.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre Symbioz était équipé du système optionnel Harman Kardon, qui offre une belle qualité générale, avec des basses précises.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1 000 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS

Malgré l'étroitesse du Symbioz, on ne peine pas à caser ses objets du quotidien, grâce à de nombreux rangements répartis un peu partout. Le volume de la boîte à gants est plus que correct, et les bacs de porte sont plutôt volumineux.

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

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

En contrepartie d'une légère hausse de prix, ce Symbioz propose des prestations un peu plus soignées. A priori encore plus sobre, plus performant aussi et un peu plus doux, le nouveau moteur semble tenir ses promesses.

LES PLUS
Sobriété accrue
Reprises plus toniques
Gabarit pertinent

LES MOINS
Prix en hausse
Bruits d'air sur autoroute
Boîte toujours perfectible

PHOTOS : F. GROUT



ESSENCE

Mini Cooper S 5 portes

2.0 JWC - 204 ch

36 170 € / 36 000 €*


LA NOUVELLE MINI COOPER S AFFRONTÉ LA POLO GTI

C'est le bouquet final

Elles ne sont plus que deux. La Mini Cooper S et la Volkswagen Polo GTI sont les seules survivantes d'une époque presque révolue, celle des petites bombinettes thermiques, fortes d'au moins 200 ch. Laquelle perpétue le mieux l'espèce ?

Dépêchez-vous, il n'y en aura pas pour tout le monde... Ou en tout cas, plus pour très longtemps. Les bonnes vieilles GTI thermiques, ces citadines musclées et fun, ont presque toutes disparu. Fini les Ford Fiesta ST, Peugeot 208 GTI, Renault Clio RS, Hyundai i20 N... De ce segment encore florissant il n'y a pas si longtemps, il ne reste aujourd'hui que deux survivantes : la Mini

Cooper S et la Polo GTI. Si la deuxième fait figure de doyenne (elle a déjà 8 ans !), la première, elle, a récemment été renouvelée. L'occasion de réunir ces futures anciennes combattantes... En version cinq portes, la Mini n'a plus tout à fait la bouille craquante qu'on pourrait attendre d'elle. Et cette Cooper S reste totalement anonyme si le client ne coche pas la case "Finition JCW" (+ 3 770 €), la

seule à lui offrir de vrais atours sportifs. Boucliers, bas de caisse, béquet, suspensions abaissées, on retrouve alors tous les artifices des bonnes vieilles GTI. Sauf, curieusement, le pot d'échappement, placé à l'abri des regards. La Polo, fidèle à elle-même, adopte une allure "sport chic" plus sobre. Même chose à l'intérieur, où l'on aimerait une ambiance plus évocatrice. D'autant que la présentation générale de l'allemande commence à prendre quelques rides. La Mini n'a pas ce problème, avec un intérieur très épuré et moderne, qui accueille en son centre un unique écran rond. Il faut d'ailleurs passer par la liste des options pour avoir droit à

des compteurs devant les yeux, sous la forme d'un affichage tête haute, hélas peu lisible. Mais le volant à la jante très (trop) épaisse, les sièges sport et la position de conduite très basse flattent le conducteur, qui ne demande alors qu'à s'évader de la ville pour trouver une petite route de campagne...

Question de caractère

Malheureusement, en chemin, l'illusion s'efface rapidement. L'extrême fermeté des suspensions de la Mini est vite usante. Et le quatre cylindres turbo de 204 ch, bien que performant et efficace, ne fait preuve d'aucun charme. Sa poussée est trop linéaire et, si le conducteur a



ESSENCE

Volkswagen Polo GTI⁽¹⁾

2.0 TSI DSG7 - 207 ch

34 940 € / 35 400 €*

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: Mini et Polo profitent toutes deux d'une remise (respectivement de 6 et 7%), mais elles sont sujettes à un malus CO₂, relativement léger cela dit (2049 et 2918 €).

L'entretien: la révision est à prévoir tous les deux ans ou tous les 30000 km pour la Mini. Volkswagen préconise une visite tous les ans/15000 km.

L'équipement: il ne manque pas grand-chose à la Polo GTI, à part une caméra de recul ou un plus grand écran central (proposé en option). Notons chez la Mini l'absence de clés mains libres de série, ou tout simplement de compteurs...



Trop ferme, la Mini Cooper S n'en est pas, pour autant, plus efficace ou plus joueuse que la Polo GTI. Sa monte pneumatique moins haut de gamme ne l'aide pas...

l'idée saugrenue de couper la sonorité artificielle produite par les haut-parleurs, il devient presque absent. Un comble, au moment où les petites GTI sont plus que jamais menacées par leurs équivalentes électriques...



Grâce à un train avant très accrocheur, la Polo GTI est remarquable d'efficacité. Elle n'est pas "mobile" du train arrière, mais filtre mieux les aspérités que la Mini.

En comparaison, le moteur de la Polo GTI est bien plus généreux en caractère. "Plein" à craquer entre 3 500 et 5 500 tr/mn, il ne manque pas de répondre. Et sa bande-son rauque, qui ne ravira certes pas les mélomanes accros

aux montées lyriques à haut régime des anciens blocs atmosphériques, a le mérite d'être naturelle, et toujours présente. Epoque oblige, ces deux rivales ne sont disponibles qu'avec des boîtes auto. qui se montrent >>>



Mini Cooper S

Impossible de confondre l'intérieur d'une Mini avec celui d'une autre marque ! L'écran circulaire, désormais surdimensionné et omnipotent, trône au sein d'une planche de bord très épurée et parée d'un tissu maillé assez valorisant. Mais ce côté minimaliste n'est pas toujours au bénéfice des usagers : aucun compteur, affichage tête haute optionnel (et trop petit), écran central qui demande un temps d'apprentissage... En revanche la position de conduite est quasi parfaite.



Volkswagen Polo GTI

Mis à part les touches de rouge, l'habitacle de cette Polo, toute GTI qu'elle soit, ne fait pas dans la fantaisie. L'ensemble est très sobre et paraît même assez daté aujourd'hui. Mais chaque commande est à sa place avec, notamment, un panneau dédié à la clim'. Pas grand-chose à redire non plus sur la finition, très sérieuse. La position de conduite est un peu trop élevée, a fortiori pour une sportive. Et l'écran central, ici de 9,2"/23,4 cm en option, n'est pas des plus intuitifs.

» par ailleurs relativement douces et assez réactives. L'étagement long de celle de la Mini la pénalise en revanche en reprises. La Cooper S n'est donc pour l'heure pas à son avantage... Peut-elle au moins compter sur un comportement façon karting, comme aime le vanter son constructeur ? Eh bien, non. Pénalisée par une monte pneumatique (Vredestein Ultrac) peu

accrocheuse, mais aussi par un train avant peu directif, elle ne se montre finalement pas très amusante. La Polo GTI, qui a pourtant toujours fait de l'efficacité sa priorité, quitte à sacrifier un grain de folie parfois bienvenu, inflige une correction à sa rivale côté plaisir de conduite. Malgré l'absence d'autobloquant mécanique, la Polo est bien difficile à prendre en défaut. Ses

réactions sont toujours saines, là où la Mini peut parfois rebondir de façon surprenante sur les routes en mauvais état. Et puisque avant d'être une GTI, cette Volkswagen est une Polo, elle marque aussi de gros points sur le plan d'un usage rationnel.

Une Cooper S trop Mini

La Cooper S ne peut tout simplement pas rivaliser avec les as-

pects pratiques de l'allemande. Ses portes arrière, certes bienvenues sur une Mini, restent trop étroites et entravent l'installation des passagers. Et son coffre rend plus de 100 dm³ à celui de la Polo. Ce qui, en soi, ne serait pas dramatique si la Mini se rattrapait ailleurs. Sur les tarifs, par exemple. Certes, sur le papier, ces deux adversaires affichent des prix très proches. Mais la



Nombre de places : 5



Volume : 270 dm³



1. Malgré ses 5 portes, cette Mini est difficile d'accès pour les passagers (portes arrière trop étroites) qui manquent aussi d'espace. 2. La découpe du hayon est bonne, mais le coffre, trop petit. 3. Le mode Boost rend seulement la boîte plus réactive... sur 10s. Pas vraiment utile.



Nombre de places : 5



Volume : 388 dm³



1. Très "cubique", la Polo accueille sans peine ses passagers arrière. Mais la place centrale ne sert qu'à dépanner. 2. Profond et bien dessiné, le grand coffre est, comme d'habitude, un atout de la Polo. 3. La sonorité de l'échappement est naturellement sportive, sans besoin d'artifice, ni excès.

politique en matière d'options de Mini est dommageable à cette Cooper S. Il faut en effet rallonger la facture pour être équipé de la clé mains libres (550 €) et passer par un pack (1 100 € minimum) pour obtenir le privilège d'avoir sa vitesse sous les yeux (affichage tête haute en guise de combiné d'instruments, ici inexistant), sans devoir regarder l'écran central. Bref, la Cooper S a peu

d'arguments à faire valoir face à la Polo GTI, d'où une logique (et large) victoire de cette dernière, par ailleurs plus sympathique à conduire. La Mini s'adresse visiblement plus aux fans de la marque, ou à ceux qui craquent pour son charme néo-rétro (dedans comme dehors), qu'aux nostalgiques de la grande heure des GTI, dont la Polo est désormais la seule véritable descendante. ■



NOS MESURES	Mini Cooper S	VW Polo GTI
Vitesse maxi	242 km/h ⁽¹⁾	242 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	28s2	27s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	3s8
Consommation moyenne	7,1 l/100 km	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,8/6,4/8 l/100 km	6,9/6,4/8,3 l/100 km
Poids	1 400 kg	1 346 kg
Diamètre de braquage	11,4 m	10,6 m
Freinage 130 à 0 km/h	71 m	64 m

LA TECHNIQUE	Mini Cooper S	VW Polo GTI
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non	Non
Cylindrée	1 998 cm ³	1 984 cm ³
Puissance fiscale	11 CV	11 CV
Puissance maxi	204 ch à 5 000 tr/mn	207 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 450 tr/mn	320 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	144 g/km/ 2049 €	149 g/km/ 2918 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Pneus	215/40 R18	215/40 R18
Réservoir	44 litres	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,04 x 1,75 x 1,47	4,08 x 1,76 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR et AV • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance de l'attention.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 60/40 • Boîte auto. avec palettes au volant • Châssis sport • Clim' auto. bizona • Ecran central avec GPS connecté et Mirror Screen • Jantes alliage 17" • Sièges AV sport.

EN OPTION	Mini Cooper S	VW Polo GTI
Caméra de recul	Série	335 €
Conduite semi-autonome	640 €	Série
Surveillance des angles morts	Série	595 € (pack)
Toit ouvrant panoramique	900 €	1 000 €

LES NOTES DU	Mini Cooper S	VW Polo GTI
Comportement routier	15	17
Equipements de sécurité	11	14
Agrément/performances	15	17
Confort/insonorisation	12	14
Equipements de confort/garantie	16	18
Habitabilité/coffre	4	13
Aspects pratiques	10	14
Présentation/ finition	17	15
Consommation	11	10
Prix	11	11

2^e 122/200

1^{re} 143/200

Le verdict



Victoire : Volkswagen Polo GTI

Polyvalente, performante et efficace mais pas particulièrement amusante, la Polo GTI n'a jamais été la reine de cette catégorie en voie d'extinction. Mais, face à elle, la Mini Cooper S est à court d'arguments. Elle est inconfortable, peu pratique, et surtout pas assez plaisante à mener. Une victoire facile pour la Polo.

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



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 Dacia Bigster

Avec 4,57 m de long, le Bigster permet à Dacia de s'attaquer à la catégorie des SUV compacts, dominée par le Peugeot 3008. A l'intérieur, l'habitabilité généreuse à l'arrière et le coffre gigantesque retiennent l'attention. Mais le Bigster a aussi d'autres atouts, comme des équipements encore jamais vus chez son constructeur : réglages électriques du siège conducteur, hayon motorisé, régulateur de vitesse adaptatif... Un toit panoramique est aussi disponible en option (850 €). L'autre intérêt de l'auto réside dans ses motorisations. La gamme débute avec un 1.2 mild hybrid 48 V de 140 ch, dès 24 990 €. Prochainement,

une variante inédite de ce bloc permettra également la bicarburant essence/GPL. Toujours à partir du même 1.2 TCe électrifié en 48 V, Dacia propose une version 4x4 de 130 ch (comme dans le Duster) dès 29 300 €. Enfin, un nouveau moteur full hybrid de 155 ch fait son apparition pour la première fois sur un modèle du groupe Renault. Il associe un 1,8 litre de 107 ch à un électromoteur de 49 ch et un alternateur-démarrateur de 20 ch. Disponible à partir de 29 700 € en Expression, cette version full hybrid atteint 31 700 € en Extreme ou Journey. C'est la seconde finition que nous avons mise à l'épreuve au quotidien durant une semaine. ■



Le confort ? Peut mieux faire...

Certes, le Bigster ne figure pas parmi les références de sa catégorie côté confort. Mais globalement, il fait le job. Avec moins de trépidations sur mauvaises routes et plus de progressivité au passage d'une voie ferrée ou d'un ralentisseur, les suspensions offriraient plus de douceur.



Sur l'autoroute, quelle endurance !

Volontaire et performante, la mécanique hybride de 155 ch est plaisante sur l'autoroute. Même avec des passagers et un coffre chargé, l'agrément demeure élevé, et l'appétit est limité à 6,5 l/100 km environ. Lors d'un long trajet, nous avons parcouru plus de 800 km avant de ravitailler ! Seul regret : des bruits d'air présents dès 110 km/h environ.



Sur la route, il est plaisant et rassurant

Prévenant dans les virages, le comportement sain du Bigster satisfait sur les départementales. Les prises de roulis contenues et le freinage performant rassurent. La direction, consistante, permet de bien ressentir la route. En revanche, inutile de hausser le rythme, car la boîte à crabots, lente à sélectionner le rapport adéquat, dégrade alors l'agrément.

X **O** **R** **Charger le coffre : c'est géant !**

Le grand hayon motorisé (de série en Journey) donne accès à une véritable soute de 625 dm³ et presque 2 m³ en rabattant les dossiers de la banquette. Ceux-ci s'articulent en trois parties 40/20/40, multipliant les combinaisons possibles pour aménager l'habitacle. Nous avons apprécié en chargeant notre matériel dans un drive de bricolage.



X **O** **R** **Les bouchons : en douceur et à l'économie**

Dans un trafic saturé, la mécanique douce ne génère aucun à-coup et se fait oublier. A faible allure, on roule souvent en mode 100 % électrique. Et, lorsque le 1.8 essence se réveille, son petit appétit (moins de 5 l/100 km en ville!) réjouit pour un véhicule aussi imposant et puissant (155 ch). Un bémol : l'aide au stationnement, trop sensible, dérange avec ses bips.



X **O** **R** **Voyager à cinq, mais pas à sept**

Malgré son gabarit généreux, le Bigster ne peut recevoir que cinq occupants. A trois adultes à l'arrière, on se serre les coudes, mais on jouit d'un espace suffisant derrière les dossiers avant. Comparé au Duster, le grand frère offre 6 cm de plus au niveau des jambes. Nos passagers ont apprécié, tout comme la luminosité du toit panoramique.



PHOTOS: B. ASKET/VIRAGE AGENCY

O **X** **R** **Pour le créneau, une grande place s'impose**

Avec 22 cm de plus que le Duster, le Bigster (4,57 m de long) réclame un grand espace pour se garer. Grâce au diamètre de braquage (11,3 m), il reste cependant relativement maniable, d'autant que la direction douce, la visibilité correcte et la caméra de recul (de série) facilitent l'exercice.



X **O** **R** **L'infodivertissement : simple et efficace**

La position de conduite, trop droite, manque de naturel. Mais on bénéficie d'une bonne visibilité. En outre, les commandes sont toutes faciles d'accès. Grâce aux menus évidents et intuitifs, on trouve rapidement les informations, qui s'affichent en grand pour un meilleur confort de lecture.

Notre verdict De grandes capacités

Cette semaine en compagnie du Bigster nous a permis d'apprécier son sens de l'accueil et ses aspects pratiques. Son vaste coffre, modulable et facile à charger, constitue l'un de ses véritables points forts. Certes, en contrepartie, son gabarit n'est pas des plus adaptés à la ville. Autre regret : un confort perfectible. Mais sur longs parcours, la motorisation hybride, économique et volontaire, réjouit. Et le comportement rassure.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

Plateau de voiture Platoto Betty



PHOTOS: Y. LEBEVRE

En 2022, nous avons testé le premier Platoto, un modèle pour voiture en bois massif. Un produit que nous jugions pratique mais dont le tarif pouvait rebuter. Voici aujourd'hui le Platoto Betty, toujours fabriqué en France. Le bois laisse la place au polycarbonate translucide, plus léger, plus abordable et entièrement recyclable.

Comment ça marche ?

L'objet se fixe sur le volant mais il est parfois nécessaire de le faire tourner pour l'installer sans être gêné par les branches. Il est réversible: la face plate dispose de deux compartiments creusés – l'un pour une boisson, l'autre pour insérer la tranche d'un écran et ainsi l'incliner vers le visage

de l'utilisateur. En retournant le plateau, on découvre une surface striée conçue pour accueillir un ordinateur portable, les rainures favorisant sa ventilation pendant le travail. Le plateau mesure 47 cm de large pour 27 cm de profondeur et 1,5 cm d'épaisseur.

Au final ●●●

Quelle que soit la taille ou la forme du volant, le Platoto trouve toujours sa place, tout en gardant un plan horizontal. Léger (800 g), il reste rigide grâce aux stries qui renforcent l'ensemble. Grâce à sa finition impeccable il n'abîme pas le revêtement cuir des volants, contrairement à certains concurrents à peine moins chers et mal ébavurés.



Platoto Betty, plateau pour volant en polycarbonate, 29 € sur [Platoto.fr/shop](https://www.platoto.fr/shop)

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

La clé sur smartphone



MERCEDES



VOLVO

Déverrouiller son véhicule sans même avoir la clé sur soi, c'est possible grâce à cette technologie 1 et 2.

Nous avons (presque!) tous un smartphone dans notre poche. Sachez que celui-ci peut même remplacer la clé de votre voiture. Voici comment...

Comment ça marche ?

Au cœur du dispositif, il y a toujours une clé numérique stockée sur le téléphone, c'est-à-dire un code de sécurité unique, chiffré (crypté), qui est

transmis par radio au véhicule, afin d'identifier son propriétaire. Evidemment, l'auto ne se déverrouille que si la clé du smartphone correspond bien à sa propre clé. Les systèmes présents sur le marché se différencient par leur mode de transmission. Certains modèles imposent de rapprocher le smartphone d'un capteur NFC (Near Field Communication,

communication en champ proche), comme quand on paie chez un commerçant avec son téléphone. D'autres dispositifs reposent sur la technologie Bluetooth. Dans ce cas, nul besoin de sortir le smartphone de sa poche, le déverrouillage s'effectue automatiquement quand on arrive près du véhicule. La clé sur smartphone offre un autre avantage: elle permet

de prêter son véhicule sans avoir besoin de remettre les clés physiquement. Il suffit de partager la clé numérique avec un ami.

A l'usage

Apparue chez Tesla, la clé sur smartphone est proposée par de plus en plus de marques, à l'image de BMW, Hyundai, Mercedes ou Volvo.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts



Installer un chargement sur le toit en toute sécurité

Plusieurs précautions sont à prendre pour placer un chargement sur le toit de votre auto. Voici notre guide.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ Tout d'abord, pesez l'objet à transporter. Son poids ne doit pas être supérieur à la charge maxi admissible par le toit de votre véhicule. Et le poids total en charge ne doit pas dépasser le PTAC (Poids total autorisé en charge), indiqué à la case F.2 du certificat d'immatriculation. En cas de dépassement, vous risquez une amende de 135 € et l'immobilisation de l'auto.

■ L'usage de cordes est permis, mais il faut maîtriser les nœuds marins pour un arrimage solide. Sinon, prévoyez au moins deux sangles à cliquet.

■ Le chargement ne doit pas dépasser l'avant du véhicule. À l'arrière, un débord inférieur à 3 m est toléré. S'il excède 1 m, une signalisation réglementaire (rouge et réfléchissante) est obligatoire. La largeur de la charge ne doit pas mesurer plus de 2,55 m. Si aucune loi ne fixe la hauteur totale, le bon sens prescrit de rester sous les 3,50 m.

■ Surveillez la signalisation à l'approche des ponts et tunnels. Pour éviter toute mauvaise surprise, mesurez la hauteur totale du chargement et notez-la sur un autocollant bien visible dans l'auto.

■ Si la charge est lourde, augmentez la pression des pneus de 0,3 bar au-dessus de la préconisation à froid. Pensez également à ajuster la hauteur du faisceau des phares, réglable depuis l'habitacle.

■ Poids en hauteur, prise au vent : le comportement du véhicule est modifié. Adaptez votre conduite et anticipez : la masse augmente la distance d'arrêt et le chargement peut se décrocher en cas de freinage brusque. À chaque pause, contrôlez la tension des sangles.



1 **Prenez les dimensions.** Mesurez d'abord l'objet à transporter puis l'écartement des barres de toit si votre auto dispose de supports. Cet espace doit être équivalent aux trois quarts de la longueur totale du chargement. Si vous ne pouvez pas adapter l'écart, installez une galerie plus grande.



2a **Si vous avez deux sangles, fixez le chargement sur les côtés.** Posez les cliquets à plat sur le toit (sur un chiffon pour éviter les rayures), faites passer la sangle sous la barre puis sur le chargement et faites-la courir sous la barre opposée. Répétez l'opération pour fixer les quatre coins.



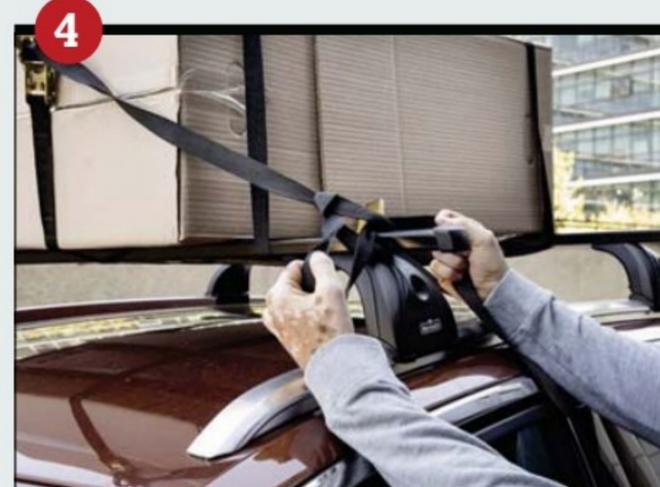
3a **Sanglez en longueur.** Avec l'autre sangle, faites le tour de la cargaison, dans le sens de la marche du véhicule. Tendez d'abord la sangle à la main, puis faites passer l'extrémité dans les fentes sous les cliquets. Serrez les deux sangles autour de l'objet, mais sans forcer pour ne pas l'abîmer.



2b **Avec une seule grande sangle, il faut multiplier les points de pression.** Faites-la passer en largeur comme évoqué en 2a, passez-la de biais par-dessus le chargement puis enroulez-la autour de la barre située à l'arrière. Tirez légèrement afin de pré-tendre la sangle.



3b **Croisez la sangle.** Répétez l'opération en glissant la sangle sous la barre de l'autre côté et envoyez-la vers l'avant, au support de départ. La sangle doit former une croix sur le dessus du bagage. Insérez l'extrémité de la sangle dans la fente du cliquet puis actionnez-le pour serrer l'objet.



4 **Faites un nœud.** Dans tous les cas, fixez le bout de sangle restant pour limiter les bruits en roulant. Réalisez un nœud en huit ou un nœud de chaise autour des supports des barres de toit. Sinon, vous pouvez coincer la sangle restante dans l'encadrement de la porte la plus proche.



— SPÉCIAL SUV DE MOINS DE 5 ANS

Notre sélection

A l'instar de ce qui se passe sur le marché du neuf, les SUV séduisent toujours plus d'acheteurs en seconde main. Un bon moyen de s'offrir à un tarif raisonnable l'une des 15 stars souvent chèrement facturées en neuf que nous avons sélectionnées.

Longtemps, les familles françaises ont vu dans le monospace la voiture idéale pour transporter les enfants et une montagne de bagages. Mais, au fur et à mesure des années, ces autos "raisonnables" laissent leur place à d'autres, qui sentent bon l'aventure. Pourtant, dans la quasi-totalité des cas, les SUV (pour Sport Utility Vehicle, véhicule sportif de loisirs) ne sont que des berlines habillées d'une carrosserie un peu plus imposante et dont la garde au toit a légèrement été augmentée. Ainsi certains attributs propres aux 4x4 à l'ancienne, tels que la transmission intégrale, ne sont plus, loin s'en faut, la norme. A l'usage, ce sont donc des véhicules au coût d'utilisation

à peine supérieur à celui d'une voiture "normale" équivalente, en matière de consommation de carburant comme d'entretien. Mieux encore, comme vous allez le voir ci-après, les variantes hybrides, rechargeables ou non, voire électriques, sont déjà très nombreuses sur le marché de l'occasion. Attention, souvent chaussées de jantes imposantes, ces autos exigent par conséquent des pneumatiques plus coûteux que la moyenne. Avant l'achat, il faudra également s'assurer que le véhicule convoité n'a pas pratiqué de hors-bitume (guettez les chocs sur les soubassements, les touffes d'herbe restées coincées...) et qu'il n'a pas non plus tracté de charges lourdes (van, caravane...). **Par Pierre Audemar**



Les citadins

Renault Captur 1.0 TCe GPL



N. SOLER

Ess./GPL ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 169 km/h ■ 9 l/100 km ■ Coffre : 362/482 dm³

Ne soyez pas effrayé par la consommation mesurée par notre labo, car le prix du GPL à la pompe (moins de 1 €/l) assure à ce Captur un coût d'utilisation imbattable. Et ce n'est pas le seul atout de cette déclinaison à bicarburant (ce SUV peut aussi fonctionner au sans-plomb). En effet, lorsqu'il s'abreuve au gaz, le Captur se révèle plus tonique que son équivalent 100 % SP95, le 1.0 TCe 90. Il est également plus doux. Logé sous le plancher du coffre, le réservoir de GPL n'empêche pas le volume de chargement de rester généreux et modulable. En effet, la banquette coulissante est toujours de la partie. La présentation intérieure, moderne et fabriquée avec soin, est l'un des autres "plus" de ce modèle.

Vu un Intens de 2021 avec 45400 km à 13500 €

Dacia Duster 1.3 TCe



N. SOLER

Essence ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 180 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ Coffre : 479 dm³

Apparue en 2018, la deuxième génération du Duster s'est attachée à gommer les principaux défauts de son prédécesseur. Si l'amélioration plus qu'appréciable de la finition de l'habitacle y a contribué, l'arrivée de nouveaux moteurs, fiables, qui confèrent plus de polyvalence à ce SUV, n'est pas négligeable non plus. Présent en nombre sur le marché, le 1.3 TCe 130 est le bon choix pour un usage familial : son appétit est plutôt modéré, sa puissance et son couple (240 Nm à 1 600 tr/mn) le rendent assez peu sensible à la charge. Comme toujours chez Dacia, il faudra viser les finitions hautes pour obtenir une dotation au goût du jour (clim' automatique, GPS, jantes alliage... sur Prestige).

Vu un Prestige de 2020 avec 71 600 km à 15000 €

Nos spécialistes



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



RENAULT PÉRONNE GUEUDET

Hyundai Kona Hybrid



N. SOLER

Hybr. essence ■ 5 CV ■ 141 ch ■ 172 km/h ■ 6 l/100 km ■ Coffre: 380 dm³



A la rentrée 2020, le Kona profite d'un restylage assez visible. Outre une face tout en rondeurs, désormais identifiable à son logo posé sur le capot et non plus sur la calandre, ce petit coréen gagne une ambiance intérieure plus flatteuse, qualitative, et réactualisée. La mécanique hybride, basée sur un 1.6 atmosphérique, est en revanche reconduite sans changements. Ce qui n'a rien d'une critique tant elle séduit par sa douceur de conduite, sa réactivité (contrairement à Toyota, Hyundai a fait le choix d'une boîte robotisée à double embrayage), sa sobriété et sa fiabilité. En prime, la plupart des autos sont encore couvertes par la garantie d'origine (5 ans/sans limitation de kilométrage).

Vu un Creative de 2021 avec 66400 km à 17 500 €

Skoda Kamiq 1.5 TSI ACT DSG



F. GROUT

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



Quel que soit le moteur qui se cache sous son capot, le Kamiq est un séduisant petit SUV. A bord, l'espace est plus généreux que celui de ses rivaux et la présentation s'avère même supérieure à celle de son cousin estampillé Volkswagen, le T-Cross. Seul bémol, un coffre décevant. Avec le 1.5 de 150 ch, il gagne ses galons de routier, y compris lorsqu'il est chargé. Loin d'être fainéant, ce quatre cylindres est également peu porté sur le sans-plomb, grâce à son dispositif de coupure partielle des cylindres. Un bloc à choisir en combinaison avec la douce boîte DSG à 7 rapports. Uniquement disponible avec les finitions hautes Style et Monte-Carlo, ce Kamiq 1.5 affiche une dotation complète d'entrée de jeu.

Vu un Style de 2021 avec 51 800 km à 21 000 €

Les compacts

Renault Arkana E-Tech full hybrid



A. SAUNIER



Hybr. ess. ■ 5 CV ■ 145 ch ■ 165 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre: 484 dm³

Avec son premier SUV coupé, Renault a fait un carton en neuf. Idem en occasion, le succès est de la partie mais, tant mieux pour les acheteurs, le nombre important de modèles en vente fait rapidement baisser les prix. Pour environ la moitié du tarif en neuf, on peut donc s'offrir un exemplaire âgé de 3 ans qui séduira par son look comme par la sobriété de sa mécanique hybride. Le design de l'habitacle est repris du Captur 2, gage de matériaux de bonne facture et d'une finition soignée. Saluons également l'espace alloué aux occupants de la banquette. Par rapport aux thermiques, le coffre de cette version hybride perd 69 dm³. Mais avec presque 500 dm³ restants, son volume demeure plus qu'honorable.

Vu un Techno de 2022 avec 69900 km à 17 400 €

Nissan Qashqai 1.3 mild hybrid



Y. LEFEBVRE



Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 192 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ Coffre: 508 dm³

Le troisième opus est désormais accessible pour moins de 20000 €... à condition de se satisfaire de la version d'entrée de gamme. Sur le plan technique, avec son 1.3 à micro-hybridation développant 140 ch, plutôt sobre mais suffisamment volontaire, cela n'a rien d'une punition. Il en est de même côté équipement, puisque le régulateur de vitesse intelligent et la climatisation automatique sont d'ores et déjà de la partie. On apprécie par ailleurs le comportement routier totalement rassurant et le très bon niveau de confort de l'auto. Contrairement à ses deux devancières, régulièrement sujettes aux pannes chroniques, cette génération fait preuve d'un niveau de fiabilité au-dessus du lot.

Vu un Visia de 2022 avec 53700 km à 18600 €

Citroën C5 Aircross Hybride



A. SAUNIER



Hybr. rech. ess. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h* ■ 7,7 l/100 km ■ Coffre: 522/662 dm³

Restylé à l'été 2020, outre une face plus moderne, le C5 Aircross a alors gagné une finition en progrès et la fin de ses bugs électroniques. Mais cela n'a pas influé sur ses cours en occasion, qui restent toujours parmi les plus bas du segment. Si cela peut se comprendre concernant les versions 1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi, à la fiabilité plus que problématique, cela ne se justifie pas pour l'hybride rechargeable qui se montre solide. Pour un budget assez modeste, on peut donc profiter de son moteur sobre, de sa bonne autonomie en tout électrique (46 km en ville mesurés par notre labo) et, surtout, de son inimitable confort grâce à la combinaison des suspensions et des sièges Advanced Comfort.

Vu un C-Series de 2023 avec 48000 km à 20500 €

*Donnée constructeur.

Jeep Compass 4xe



JEEP



Hybr. rech. ess. ■ 10 CV ■ 240 ch ■ 196 km/h ■ 8,1 l/100 km ■ Coffre: 403 dm³

Bien que Jeep soit intégré au groupe Stellantis, ce Compass ne partage rien avec les Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008. Dans sa variante hybride rechargeable la plus puissante, il affiche ainsi des performances plus élevées que celles de ses cousins, tout en disposant de la transmission intégrale. En occasion, la déclinaison

SPÉCIAL SUV DE MOINS DE 5 ANS

Mini Countryman Cooper SE All4



N. SOLER

Hybr. rech. ess. ■ 7 CV ■ 220 ch ■ 196 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre: 368 dm³



Avec une telle puissance pour un gabarit aussi compact, le Countryman hybride rechargeable ne pouvait que briller dans les exercices de reprises et d'accélération. Pour les séjours à la montagne, il dispose aussi des quatre roues motrices. Malgré le poids de cette transmission, il se montre sobre en mode hybride, mais ne bat aucun record en matière d'autonomie électrique. Naturellement, son principal atout, c'est son charme. Les possibilités de personnalisation sont si nombreuses que choisir un Countryman parmi les annonces prend un temps fou. Il faudra aussi veiller à ce que les options, de façon individuelle ou sous forme de packs, soient abondantes car l'équipement de série est limité.

Vu un Pack Chili de 2020 avec 62800 km à 23700 €

Volkswagen ID.4 Pro Performance



A. SAUNIER

Electr. ■ 5 CV ■ 204 ch ■ 161 km/h ■ Autonomie: 401 km ■ Coffre: 565 dm³



Avec sa batterie de 77 kWh, cette variante de l'ID.4 acquiert la polyvalence qui fait défaut à sa sœur Pure (58 kWh). Sur autoroute, on peut ainsi viser 350 km entre deux recharges. D'autant que la puissance de charge (135 kW maxi) permet de réduire le temps nécessaire pour faire le "plein". A bord, même si la finition n'est pas au niveau des standards de la marque, le look épuré, l'espace très généreux et la malle XXL impressionnent. Par ailleurs, le conducteur appréciera l'agrément de conduite, mélange de douceur, de nervosité et de silence. Et lorsqu'il lui prendra l'envie d'arpenter les centres-villes, le diamètre de braquage ultracourt (10,3 m) lui permettra de réaliser des créneaux en un clin d'œil.

Vu un "base" de 2021 avec 40500 km à 24900 €



de 240 ch, à peine plus coûteuse que celle de 190 ch, se sent beaucoup plus à l'aise dans l'exercice des reprises et lorsqu'il faut doubler. Particulièrement visible à l'intérieur (tablette tactile "flottante" et non plus intégrée), le restylage de 2021 vaut aussi et surtout pour les progrès manifestes réalisés en matière de finition.

Vu un Trailhawk de 2021 avec 38700 km à 22000 €

Audi Q3 35 TDI S tronic



A. SAUNIER

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 198 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre: 507/627 dm³



Pour les gros rouleurs, on n'a encore rien fait de mieux qu'un moteur diesel. Sur ce point Audi, comme ses sœurs du groupe Volkswagen, fait depuis longtemps référence avec ses fameux TDI. Si votre choix se porte sur un Q3, le 2.0 TDI de 150 ch est la meilleure option, notamment parce que contrairement à la déclinaison de 190 ch, il n'impose pas l'énergivore transmission intégrale quattro. Il n'en conserve pas moins un comportement routier totalement sécurisant. A bord, on retrouve des matériaux et des assemblages sans reproches. Mais le Q3 se montre aussi plus spacieux que les BMW X1 et Mercedes GLA. En prime, il dispose de la banquette coulissante qui permet de transformer le coffre en soute.

Vu un S-Line de 2022 avec 74200 km à 29900 €

SPÉCIAL SUV DE MOINS DE 5 ANS

Les familiaux

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG



T. ANTOINE / ACE-TEAM

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 189 km/h ■ 7,4 l/100 km ■ Coffre: 589 dm³



Clone technique du Volkswagen Tiguan Allspace, le plus imposant des SUV Skoda se montre aussi rigoureux que son cousin au niveau du choix des matériaux intérieurs et de leurs assemblages. Son 2.0 est le bien connu TDI qui a, depuis de très nombreuses années, fait ses preuves en matière de durabilité. Afin de soigner le budget de ses propriétaires, le Kodiaq consomme peu et ne nécessite une révision que tous les 2 ans (dans la limite de 30000 km). Quant à la touche Skoda, on la retrouve à bord où les occupants de la banquette seront à leur aise, tant aux coudes, qu'aux jambes et à la tête. De même, les bagages ont droit à l'un des coffres les plus spacieux de la catégorie.

Vu un Business 5 places de 2022 avec 19400 km à 30000 €

Mercedes GLC 220 d 4Matic



Y. LEFEBVRE

Diesel ■ 11 CV ■ 194 ch ■ 215 km/h* ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre: 530 dm³



Difficile de faire des reproches à ce Mercedes. L'espace ne manque pas à bord, y compris pour les occupants du second rang, le volume de coffre se révèle très honnête, même si le double plancher ne facilite pas toujours les chargements, et la qualité de fabrication paraît presque impossible à prendre en défaut. Passé de 170 à 194 ch lors du restylage de 2019, le 2.0 diesel est un modèle du genre. Peu gourmand, il se montre particulièrement agréable à mener grâce à sa très réussie boîte automatique à 9 rapports et à son couple opulent (400 Nm à 1 600 tr/mn). Cerise sur le gâteau, l'amortissement efface très efficacement les défauts de la route, même sur les exemplaires équipés de jantes de grand diamètre.

Vu un AMG Line de 2021 avec 34000 km à 34400 €

*Donnée constructeur.

Renault Rafale E-Tech full hybrid



A. CORTESI

Hybr. ess. ■ 7 CV ■ 200 ch ■ 176 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre: 546 dm³



Techniquement, le Rafale pourrait être assimilé à un "simple" Austral coupé. Il en reprend d'ailleurs la mécanique hybride, aux prestations honnêtes. Au premier regard, le mobilier de bord peut également être confondu avec celui du petit frère. Pourtant, en l'examinant de plus près, on remarque que le Rafale bénéficie de matériaux et de détails de finition plus soignés, qui lui permettent de rivaliser avec les références allemandes sur ce point. Et, bien qu'il s'affirme comme coupé, il ne sacrifie ni l'habitabilité aux places arrière ni le volume de coffre. Volant en mains, on découvre qu'il profite aussi de réglages spécifiques du châssis lui permettant de se montrer incisif tout en restant parfaitement sécurisant.

Vu un Techno de 2024 avec 2800 km à 37900 €

Honda CR-V e:PHEV



N. SOLER

Hybr. rech. ess. ■ 8 CV ■ 184 ch ■ 185 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 680 dm³



Pour la première fois, le CR-V se convertit à l'hybride rechargeable, avec un certain talent. Bien qu'il ne se lance pas, au contraire de la plupart de ses rivaux, dans une course effrénée à la puissance, il s'avère suffisamment performant. Il ne sacrifie pas pour autant la douceur de conduite. Et comme ses suspensions se montrent des plus moelleuses, on se prend vite à adopter un rythme de sénateur. Dans ces conditions, il est capable de parcourir 60 km (selon notre labo) grâce à la seule énergie contenue dans sa batterie. Et, une fois celle-ci vide, son appétit reste raisonnable. Avec cette motorisation, Honda ne propose qu'un seul niveau de finition, ultracomplet (sièges électriques habillés de cuir, toit ouvrant...).

Vu un Advance Tech de 2022 avec 10500 km à 43200 €

Peugeot 508

Fidèle parmi les fidèles de Peugeot, Estelle Gaudel constate avec amertume que sa loyauté n'est guère récompensée. Pour autant elle n'entend pas céder face à la mauvaise foi de ce constructeur.



YOAN JEUDY / ANDIA

1 306 € pour deux pannes survenues à 43 000 km !

A lors qu'un nombre croissant d'automobilistes n'hésitent pas à changer de marque aussi souvent que de véhicule, Estelle Gaudel, de Montfaucon (25), en presque trois décennies a construit un lien qu'elle pensait très fort avec Peugeot. De fait, durant ce laps de temps, son mari Christian et elle ont été propriétaires de plus d'une demi-douzaine d'autos frappées du lion. Cette lectrice y voyait le moyen de soutenir une entreprise née dans la région où elle

habite, mais aussi l'assurance d'acheter des voitures de qualité adossées à un service à l'avenir. Il aura suffi de quelques semaines pour que ses certitudes s'écroulent.

Geste tronçonné

Fin mars, notre lectrice apprend ainsi de la bouche de son concessionnaire, interrogé sur un dysfonctionnement, que le couvre-culasse de son auto actuelle, une 508 1.6 PureTech de 2021 qui n'a parcouru que 43 000 km, est fendu. Pour le

remplacer, sur la base d'un devis de 598 €, Peugeot accepte de prendre la moitié de la facture à sa charge. C'est insuffisant aux yeux de cette fidèle cliente, d'autant que, quelques semaines plus tard, c'est le mécanisme du toit ouvrant qui refuse de fonctionner. Cette fois-ci, le garage annonce que l'intervention se monte à 2 014 €. Et, cette fois encore, la marque propose de prendre à son compte seulement la moitié de la dépense. Pour la conductrice, la coupe vient de déborder.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Le service relation client de Peugeot aurait-il quelques difficultés avec les mathématiques ? En effet, 50 % de participation sur la facture du couvre-culasse + 50 % de participation sur la réparation du toit ouvrant ne font pas 100 %. Pourtant, vu l'âge et le faible kilométrage de la 508 d'Estelle, c'est bien la totalité de ces deux devis que le constructeur doit payer. La longévité de ces éléments est de 300 000 km. Et sur une auto de moins de 4 ans, pas question d'appliquer le moindre taux de vétusté.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Renault Talisman Estate

Coussin dégonflé

Sur ma Talisman Estate 1.6 dCi 160 de 2020 (89 200 km), le voyant "airbag" du tableau de bord s'est allumé, indiquant que le calculateur pilotant les coussins gonflables devait être changé. Sur le devis de 1 265 €, Renault ne paie que 65 %.

Patrick Deroualle, 27180 Les Ventes

NOTRE CONSEIL Vous devez exiger de la marque au losange qu'elle se montre plus généreuse. En effet, si le kilométrage de votre break ne permet plus de viser les 100 % (ils ne sont atteignables que si l'auto a moins de 80 000 km), Renault doit revaloriser son offre et vous proposer une aide à hauteur de 90 %.

Volkswagen Polo

Sellerie peu résistante

Ma Polo 1.0 TSI 116 de 2019 n'a que 62 100 km. Pourtant, côté conducteur, la sellerie est totalement élimée et il faut remplacer la partie habillant le dossier (705 €). VW refuse toute contribution.

Gérard Avimelac, 13008 Marseille

NOTRE CONSEIL Certes, par nature, la sellerie côté conducteur est davantage sollicitée que celle des autres sièges. Toutefois, elle ne doit pas présenter aussi rapidement de signes d'usure prononcée. Si Volkswagen peut arguer de l'âge de votre Polo pour appliquer un taux de vétusté, vous pouvez cependant mettre la marque en demeure de payer 80 % du devis total.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

BMW a payé 50 % des vérins de coffre

S'il a en partie obtenu gain de cause, Georges Guilbaud, de Saint-Brevin-les-Pins (44), reste très déçu par l'attitude de BMW. Nous avons évoqué ce dossier dans notre n° 1876. Propriétaire d'un BMW X4 xDrive20i de 2018 (41 900 km), Georges était confronté à une défaillance des vérins du hayon électrique. Notre lecteur s'était alors vu refuser toute prise en charge par BMW de cette réparation à 1 116 €. Appuyé par nos experts, qui préconisaient un rabais de 80 %, Georges a été, après presque un an de bataille, remboursé à 50 %.



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.



PH. TISSIER / PILOU

BIEN CHOISIR UNE...

Citroën C3 essence (2002-2009) à moins de 3 000 €

Dans l'ombre des citadines stars de son époque, la C3 ne manque pas d'intérêt. Confortable, pratique et globalement fiable en essence, c'est un choix à considérer pour les petits budgets.

Produite à plus de 2 millions d'exemplaires, la Citroën C3 de première génération a connu une belle carrière grâce à ses nombreuses qualités, toujours d'actualité. Notamment son encombrement réduit, pratique en ville : longue de 3,86 m, elle est facile à garer. En revanche, si sa silhouette rondouillarde participe à la sensation d'espace, les passagers arrière sont moins à la fête. Il est, bien entendu, possible d'envisager des petits trajets à quatre, mais les longues étapes seront pénibles pour les

grands : l'espace manque pour les jambes. Côté coffre, le volume est satisfaisant, bien que le coffre ne soit pas très profond. La modularité est correcte dès l'entrée de gamme avec la banquette 40/60, mais il faut viser les Exclusive après 2002 pour bénéficier du pratique sous-plancher Moduboard. A l'avant, la C3 offre un bon espace intérieur, mais il ne faudra pas être très regardant sur la finition ou la qualité des matériaux, qui vieillissent mal dans le temps. La sellerie s'use vite, la mousse des sièges se tasse et le mobi-

lier peut grincer. Le restylage de 2005 a corrigé ces défauts de finition avec, en prime, une insonorisation mieux travaillée. Ces modèles plus récents sont en général en meilleure forme sur le marché de l'occasion.

La sobriété avant tout

Les larges surfaces vitrées et la position de conduite offrent une bonne vision périphérique en ville. A l'usage, la légèreté de cette Citroën permet de réduire la consommation et l'usure des composants comme les plaquettes ou les pneus (peu coûteux à remplacer). Sur la route, on retrouve un comportement sain et un bon niveau de confort. Pour en profiter, mieux vaut opter pour les mécaniques les plus puissantes de la sélection, toutes basées sur le célèbre

bloc TU, réputé pour sa fiabilité générale. Notez toutefois qu'un suivi régulier de la température et du niveau d'eau est nécessaire pour préserver le joint de culasse, qui peut fissurer. Si le bocal est vide ou s'il y a de la mayonnaise (une pâte jaunâtre formée par un mélange d'eau et d'huile), fuyez. Côté performance, le 1.1 est bien trop juste pour s'aventurer en dehors des villes. Le 1.4 de 75 ch est plus débrouillard sur route et autoroute. Peu concerné par les soucis de joint de culasse, le 1.4 16V de 90 ch paraît plus recommandable, mais il est associé à la boîte robotisée SensoDrive à éviter. On la retrouve aussi avec le 1.6 16V de 110 ch, qui existe également avec la transmission manuelle classique. Ouf...

Par Soufyane Benhammouda

Le poste de conduite se révèle pratique, ergonomique et baigne dans la lumière. Conçu à l'économie, il est habillé de plastiques durs, fragiles et mal ajustés. Scrutez leur état !



PH. TISSIER / PILOU



Nombre de places : 5

Volume : 305 dm³

La banquette est courte et l'espace arrière étriqué. Le coffre dispose d'un volume plutôt correct grâce à une hauteur importante, mais il est peu profond. Autre écueil, le seuil est assez haut. Bon point : la banquette 40/60 de série.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

La version d'entrée de gamme (sans nom ou X) ne proposait que le minimum. Préférez les niveaux supérieurs Pack Ambiance ou Pack Clim, qui apportaient la radio-CD, les rétroviseurs électriques, les accoudoirs avant ou la climatisation. Ces versions ont servi de base aux nombreuses séries spéciales, dont les AirPlay et Virgin Mega. L'Exclusive est la plus chic et "techno" avec le radar de recul, le régulateur de vitesse et des automatismes.

LA DOTATION DE SÉRIE

- X:** • ABS+ESP • Banquette 40/60 • Direction assistée • Fermeture centralisée • Volant réglable.
- SX/Pack:** • Fermeture à distance • Vitres AV électriques.
- SX Pack Ambiance:** • Accoudoirs avant • Radio-CD • Rétroviseurs électriques • Sellerie velours.
- SX Pack Clim/Tonic:** • Antibrouillards • Clim' manuelle.
- Virgin Mega/AirPlay:** • Baguettes et boucliers couleur carrosserie • Bluetooth (sur AirPlay) • Radio MP3 avec commandes au volant • Sellerie spécifique.
- Exclusive:** • Capteur de pluie • Clim' auto. • Coffre Moduboard • Radar de recul • Régulateur de vitesse • Volant cuir.



PH. TISSIER / PLOU

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.1 - 61 ch	1.4 - 75 ch	1.4 16V SensoDrive - 90 ch	1.6 16V - 110 ch
Vitesse maxi	149 km/h	162 km/h	159 km/h	185 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s0	35s8	36s0	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	17s1/24s2	15s1/21s9	10s5 en Drive	10s9/15s6
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6,7 l/100 km	7,4 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,5/6,2 l/100 km	5,8/6,9/7,3 l/100 km	6,7/7,4/8,2 l/100 km	6,1/7/7,6 l/100 km
Poids	984 kg	1035 kg	1072 kg	1088 kg
Freinage 130 à 0 km/h	71 m	73 m	73 m	72 m
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 124 cm ³	1 360 cm ³	1 360 cm ³	1 587 cm ³
Puissance maxi	61 ch à 5 500 tr/mn	75 ch à 5 400 tr/mn	90 ch à 5 250 tr/mn	110 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	93 Nm à 3 200 tr/mn	118 Nm à 3 300 tr/mn	133 Nm à 3 250 tr/mn	147 Nm à 4 000 tr/mn
CO ₂ /Vignette Crit'Air	143 g/km/3*	145 g/km/3*	135 g/km/3*	155 g/km/3*
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Automatique, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Avec un budget de 3000 €, on accède à plusieurs moteurs essence, du petit 1.1 de 60 ch au plus puissant 1.6 16V de 110 ch. Les 1.4 16V et 1.6 16V peuvent recevoir la boîte robotisée SensoDrive, hélas peu fiable. **1.1:** largement diffusé, ce moteur éprouvé est généralement robuste. Seul son joint de culasse peut poser problème. Ce bloc est gage d'économie avec un appétit modéré, et un entretien facile et peu coûteux. On trouve des Pack Ambiance de 2006-2008 avec moins de 130000 km à partir de 2500 €.

1.4: ce bloc (code TU3) à la cylindrée augmentée est plus à l'aise sur route même s'il faut le bousculer pour doubler. Surtout, le surcoût n'est pas significatif par rapport au 1.1 et il donne accès aux finitions hautes. Un bon choix en Pack Clim ou en Exclusive, disponibles dès 2000 € avec 160000 km. **1.4 16V:** coiffé d'une culasse 16 soupapes, ce 1.4 est plus puissant et plus souple. Mais si la boîte robotisée SensoDrive (de série) soulage la jambe gauche en ville, elle manque de douceur à basse vitesse et de réactivité

sur la route. Pire, elle est fragile et les consommations deviennent importantes. **1.6 16V:** ce bloc TU5 JP4 donne des ailes à la C3, avec une consommation proche de celle du 1.4 75. A l'aise en dehors des villes, il n'est pas handicapé par sa boîte manuelle à 5 rapports grâce à son couple. Bémol, les quelques modèles restylés dans le budget comptent au moins 170000 km. Dans de très rares cas, il est associé à la transmission SensoDrive. La conso baisse un peu, mais l'agrément est toujours décevant.

Côté fiabilité

A surveiller

- Airbags.** Bonne nouvelle, la première C3 n'est pas concernée par le rappel Takata.
- Amortisseurs.** Sur les autos d'avant 2005, des casses des ressorts d'amortisseur avant ont été recensées. Vérifiez leur état en appuyant sur les ailes (150 € la paire).
- Bobines d'allumage.** Sur tous les moteurs, ces pièces peuvent être capricieuses: à-coups et trous à l'accélération sont les symptômes (100 € l'unité).
- Boîte SensoDrive.** A-coups et blocages qu'une reprogrammation du logiciel et le graissage de l'embrayage peuvent régler. Ce dernier peut aussi s'user rapidement. Et en cas de blocage de l'actionneur, il faut remplacer la boîte (de 1 800 à 3 000 €).
- Joint de culasse.** Sur les 1.1 et 1.4, il peut fissurer si la température augmente (le 1.6 est parfois touché jusqu'en 2004). Scrutez régulièrement le thermomètre, le niveau d'eau et l'état du bocal (présence de mayonnaise). Son changement coûte 1 000 €.

*Pastille 2 depuis le 1^{er} janvier 2006.

Nous vous conseillons

Une C3 1.4 Exclusive restylée

Si le 1.6 est tentant, vous aurez plus de chance de dénicher le 1.4 de 75 ch sous le capot d'une C3 Exclusive restylée. L'équipement apparaît ainsi encore dans le coup, avec une présentation soignée. A 3000 €, certaines n'ont que 130000 km.



CITROËN

ESPAGNE, ITALIE, BELGIQUE,
ALLEMAGNE, SUISSE...

Gare aux pièges des pays frontaliers



Vous prévoyez cet été une escapade en voiture chez nos voisins européens ? Bonne idée. Mais, pour éviter de mauvaises surprises sur la route qui pourraient venir entacher votre séjour, mieux vaut que vous soyez informé à l'avance des particularités propres à chaque pays. Tour d'horizon des règles à connaître...

En franchissant nos frontières, l'absence de douane aidant, on roule confiant en présumant que la réglementation routière est globalement identique à la nôtre, harmonisation européenne oblige. Ce serait oublier les règles locales qui peuvent vite coûter cher à celui qui les méconnaît. Et entre les limitations de vitesse souvent plus basses, les radars, les vignettes à arborer sur certaines autoroutes, les restrictions de circulation... il est facile de les transgresser sans le vouloir et de gâcher le périple touristique.

Italie: vidéo-verbalisation et radars à gogo

Les zones à trafic limité, ou ZTL pour *zona a traffico limitato* en italien, sont depuis une vingtaine d'années en vogue dans tous les centres historiques du pays (Florence, Milan, Pise, Rome...). Si l'on peut comprendre que l'objectif est d'y réduire la pollution et la congestion du trafic, ces ZTL n'en sont pas moins de véritables pièges à touristes étrangers, encore nombreux à se faire aligner à leur insu. Et pour cause: les panneaux signalant ces zones placés sous vidéo-

verbalisation sont souvent noyés parmi d'autres. Ainsi, à chercher votre chemin ou une place pour vous garer, vous pouvez vous retrouver à tourner en rond et à passer plusieurs fois devant les caméras. Or, à raison de 90 € à 200 € par passage selon la ville, la note peut vite flamber!

Autre danger: les radars. La Botte est le pays d'Europe qui en compte le plus: 12 000 appareils contre 4 600 en France! Outre leur surnombre, ils sont souvent planqués et peu ou mal signalés. Les limitations de vitesse fluctuant de surcroît, il est facile d'être flashé.



PV à l'étranger: pas de risques pour votre permis... pour l'instant

■ Ne vous croyez pas à l'abri de l'obligation de régler vos amendes si vous êtes "pruné" chez nos voisins. Si vous êtes contrôlé sur place par les forces de l'ordre pour une infraction ou un délit, vous devrez assumer les sanctions financières locales. En revanche, il n'y a pas encore d'harmonisation entre les systèmes de permis à points... Mais ça doit changer d'ici à 2030: un conducteur étranger impliqué dans un accident grave pourra perdre son permis dans son pays d'origine.

■ Néanmoins, 19 Etats membres de l'Union européenne en sus de la France ont signé une directive qui facilite l'échange des informations issues des fichiers des cartes grises. Vous pouvez ainsi faire l'objet de poursuites transfrontalières pour huit infractions: excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité, feu rouge grillé, téléphone au volant, circulation sur une voie réservée, circulation sans casque pour les motards, en état d'ébriété ou sous stupéfiants.

A savoir Seuls les véhicules dont l'immatriculation est enregistrée à cet effet sont autorisés à circuler dans les ZTL. Si votre hôtel se trouve dans le périmètre d'une telle zone, demandez au préalable à l'hôtelier de vous inscrire auprès des autorités locales. Quant à contester un radar piégeux, sachez que les Transalpins sont du genre intraitables (voir aussi encadré ci-dessus).

Espagne: radars sournois et centres-villes restreints

Si vous pensez avoir tout vu dans l'Hexagone en matière de radars, vous vous trompez. Bien qu'elle cumule à peine plus de 3 000 appareils, la péninsule ibérique a de quoi vous surprendre. La *guardia* (force de maintien de l'ordre espagnole) ne recule en effet devant rien pour faire la chasse aux comportements dangereux.

Hélicoptères et drones sont déployés pour contrôler ceux qui transgressent le code de la route (excès de vitesse, dépassement par la droite, non-port de la ceinture, téléphone au volant...), en



DGT

particulier dans les régions touristiques et frontalières. Et ce n'est pas tout. Un redoutable radar, le vélolaser, un poids plume de 50 cm et 2 kg, sévit régulièrement. Planqué derrière des panneaux et des rambardes de sécurité, il mitraille les véhicules trop pressés. Or, l'automobiliste français perd trop souvent de vue que



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

la limitation sur les autoroutes espagnoles est de 120 km/h et non de 130 km/h! Quand elle n'est pas abaissée pour cause de chaussée déformée. Comptez de 100 à 600 € l'amende.

Autre piège: les zones à faibles émissions ou ZBE (*zonas de bajas emisiones*) des centres-villes historiques et balnéaires (Cordoue, Grenade, Madrid, Saint-Sébastien, Séville...). Vignette obligatoire pour y avoir accès sans risquer d'être "pruné".

A savoir L'Espagne reconnaît la vignette française Crit'Air. Vérifiez toutefois son équivalence sur Dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/conduce-en-el-extranjero/. Attention, à Barcelone, il faut enregistrer son véhicule avant d'entrer dans la ZBE.

Gare aussi aux faux policiers et autres malfaiteurs qui, simulant une fausse panne, dérobent en quelques secondes les biens des touristes entre Barcelone et la France (arnaque à la péruvienne).

Belgique: zones de basses émissions et radars actifs

Comme sur notre territoire, la panoplie répressive belge est plutôt étoffée. Leurs radars fixes,



J.-L. FLEMAL/BELPRESS/MAXPPP

de feux, autonomes, mobiles ou de section (nos "tronçons" ou radars de vitesse moyenne) n'ont rien à envier aux nôtres. Les automobilistes français ont tendance à négliger ce fait et à oublier par ailleurs que la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes est de 120 km/h dans ce pays et non de 130 km/h!

Second piège: les zones à émissions réduites (LEZ) en vigueur à Anvers, Bruxelles et Gand. Ici, pas de vignette nationale. Il faut inscrire son véhicule à l'avance sur le site de la ville à visiter (c'est gratuit), sous peine d'une amende de 150 € par jour. Gare aussi au stationnement dans les zones touristiques payantes les dimanches et jours fériés, comme près de l'Atomium à Bruxelles.

A savoir Les étrangers titulaires d'une carte de stationnement pour handicap, ou propriétaires d'un véhicule adapté aux fauteuils roulants ou d'une auto électrique bénéficient d'une dérogation. Ils doivent toutefois remplir au préalable un formulaire sur le site de la ville à visiter. Autre particularité: la "tirette". Pour fluidifier la circulation



AXA

aux abords d'un embouteillage, lorsqu'une bande de circulation se ferme, les conducteurs doivent laisser passer alternativement les véhicules se rabattant, ce qui permet de réduire les files.

A savoir Ne pas respecter la tirette expose à une amende de 58 € + frais administratifs.

Allemagne: vitesse sur autoroutes pas si libre

Lorsqu'on évoque l'outre-Rhin, on pense immédiatement à ses *Autobahn* où les grosses cylindrées peuvent carburer à fond sur la voie de gauche. Si de telles portions existent bel et bien, elles sont souvent entrecoupées de zones réglementées à 130 km/h ou de limitations temporaires. Et au moindre danger, travaux, ralentissement ou panneau indiquant une limitation, ça freine sec afin de se caler à la bonne vitesse. Ce qui



SHUTTERSTOCK

PV avec une voiture de location? Des frais de gestion s'appliquent



A. SECHET

Écoper d'une amende de stationnement ou d'un PV radar n'est jamais réjouissant. On le sait. Mais, à moins que l'amende ne soit contestable, on se résout bon an mal an à le régler. Dans le cas d'une voiture de location, il faut savoir que vous devrez payer en sus des frais administratifs, de 20 à 70 € selon le loueur et le pays, et ce pour chaque amende! Et ne pensez pas pouvoir passer au travers, la somme due sera directement prélevée "grâce" à votre empreinte de carte bancaire laissée lors de la remise des clés.

engendre vite une conduite en accordéon et peut provoquer des sueurs froides à celui qui ne respecterait pas suffisamment les distances de sécurité.

En outre, pour lutter contre la pollution atmosphérique, l'Allemagne a instauré elle aussi des zones environnementales (nos ZFE), appelées *Umwelt Zone*. Il en existe 37 (liste sur Gis.uba.de/website/umweltzonen/index.php). Seuls les véhicules munis d'une vignette verte sont autorisés à circuler dans ces zones. Les diesels et essence d'avant 1993 et 2006 y sont interdits.

A savoir La pastille est valable dans toutes les villes germaniques. Des restrictions régionales peuvent toutefois exister. A défaut de l'apposer sur le pare-brise, vous risquez une amende de 100 €.

Suisse: Coyote, Waze prohibés

Eh oui, les "avertisseurs de radars" sont interdits en Helvétie... même dans le coffre et même sous forme d'application. Avant de franchir la frontière, il faut donc veiller à supprimer cette dernière (en Allemagne et en Autriche, qui les interdisent aussi, il suffit de ne pas les utiliser) et/ou à ne pas emporter le boîtier Coyote, sous peine de vous

faire confisquer le matériel et d'écoper d'une amende de 900 €. Par ailleurs, ici, le moindre excès de vitesse coûte cher. Dépasser de 10 km/h vous expose à une amende de plus de 100 €. Et de 20 km/h, à une suspension de permis d'au moins un mois sur le territoire suisse.



OFDF

Une vignette d'une validité de 14 mois (44 €) est également obligatoire pour emprunter les autoroutes helvètes. Celles-ci sont limitées à 120 km/h (et les semi-autoroutes à 100 km/h). **A savoir** Il est possible d'acheter cette vignette à l'avance en ligne sur Automobile-club.org. Prévoyez deux vignettes si vous avez une remorque. **Pascale Gétin**



PHOTOS: DACIA



RALLYE-RAID EXPERIENCE AVEC SÉBASTIEN LOEB

Dans la peau du copilote de Seb

Comme en rallye WRC, le rallye-raid se court à deux : un pilote et un navigateur. Si on ne parle pas souvent de ce dernier, son rôle est pourtant primordial. Le temps d'un parcours de 5 km sur une piste tout-terrain, *Auto Plus* s'est glissé dans le siège de droite, au côté de Sébastien Loeb. Sensations fortes garanties !

Ce n'est pas tous les jours que l'on vous propose de prendre place au côté de Sébastien Loeb, nonuple champion du monde des rallyes (WRC) et actuel pilote de rallye-raid (W2RC) au sein du team The Dacia Sandriders. Pour ma part, c'est la deuxième fois que j'ai cette chance. La première, c'était en juillet 2003. Il effectuait alors sa première saison complète en WRC (ratant, cette année-là, son premier titre pour un point seulement face à Petter Solberg) et, à bord de sa Citroën Xsara WRC, j'avais déjà pu mesurer son immense dextérité sur un circuit de terre en banlieue parisienne. Cette fois – vingt-deux ans plus tard –, c'est à 70 km de Barcelone, en Espagne, que je le retrouve pour une nouvelle expérience. "Nous n'avons pas changé", me dit-il dans un rire en revoyant l'article que j'avais rédigé à l'époque. En plus d'être ultra-talentueux, le gars a de l'humour... Mais revenons à l'objectif du jour. Dacia a convié quelques journalistes à découvrir – de l'intérieur – le Sandrider, son prototype engagé jusqu'au Dakar 2027 dans la catégorie reine (Ultimate T1+) du championnat du monde de rallye-raid (W2RC), mais aussi le métier de copilote. Le véhicule est assez impressionnant. Bien que compact (4,14 m de long), il est très large (2,29 m) et assez haut (1,81 m). Il est constitué d'un châssis tubulaire, d'une carrosserie en fibre de carbone, de suspensions à double triangulation (débattement 350 mm), et est équipé d'un V6 3 litres biturbo d'une puissance maxi de 360 ch, alimenté par du carburant de syn-

thèse. Quant à l'habitacle, il est temps d'y prendre place, puisque, revêtu d'une combinaison et coiffé d'un casque, je m'apprête à grimper dans la bête.

L'expérience du siège de droite

Encore faut-il y arriver ! Je me rends compte que l'encadrement de la porte (à ouverture papillon) est particulièrement étroit. Si le buste passe, les jambes ne suivent pas, et vice versa. C'est donc au prix de nombreuses contorsions que j'arrive enfin à "m'installer". Sébastien Loeb, lui, a bien sûr effectué cette acrobatie à la vitesse de l'éclair. L'habitacle est des plus exigü, truffé de boutons en tous genres, seules les deux tablettes (format iPad, voir photo) destinées d'ordinaire à la navigation sont absentes de ce périple. Je n'arrive même pas à imaginer comment on

peut tenir là-dedans pendant des heures, quatorze jours d'affilée comme au Dakar. Et encore, pour le moment, nous sommes à l'arrêt... Fermeture des portes, démarrage du moteur, et c'est parti ! Sur une piste de terre, faite de bosses et de creux, le Sandrider s'élance à vive allure. Avec une aisance spectaculaire, Sébastien Loeb enchaîne les nombreuses courbes du tracé bordé d'arbres. "La route n'est pas très large pour cette voiture", commente-t-il en riant. Il me gratifie d'une belle glisse dans une épingle, avant de décoller sur une immense bosse... Le Sandrider vole véritablement sur plusieurs mètres, parfaitement à l'horizontale, et retombe sur ses quatre roues. Certes, l'atterrissage est musclé, mais je suis bluffée par le travail des suspensions qui amortissent de façon prodigieuse le retour sur terre... Les virages tout en glisse et "jumps" s'enchaînent sans la moindre interruption, dans une boucle de 5 km avalée à une vitesse étourdissante. Des sensations très fortes et surtout le plaisir d'être au premier rang pour voir la précision chirurgicale et toute la grâce avec laquelle le pilote maîtrise cette incroyable machine de course. Fin du tour (de magie), il est déjà temps de rejoindre le bivouac, enfin, la zone



Le Dacia Sandrider, un engin de près de 2,5 tonnes, fait preuve d'une incroyable agilité aux mains de Sébastien Loeb. Epingles, courbes, trous et bosses en tout genre sont avalés avec maestria.





Grimper à bord du Sandrider n'est pas chose facile pour une néophyte, et en descendre non plus ! Pourtant l'équipage est tenu de pouvoir s'en extirper en moins de 7 secondes (ce qui ne fut pas mon cas...) en cas de problème.

d'arrivée... Je viens de vivre une expérience magique qui me montre à quel point ces hommes et ces femmes, pilotes et copilotes, sont définitivement hors norme. Et je ne suis pas au bout de mes surprises ! Je vais découvrir en quoi consiste vraiment le boulot de Fabian Lurquin, Edouard Boulanger et Pablo Moreno, navigateurs respectifs de Sébastien Loeb, Nasser Al-Attiyah et Cristina Gutiérrez...

Copilote : pas juste un GPS

Si vous pensez qu'un copilote de rallye-raid a pour seule fonction de lire les notes, détrompez-vous, vous êtes très loin du compte !



Edouard Boulanger (à gauche) et Fabian Lurquin (à droite), navigateurs respectifs de Nasser Al-Attiyah et Sébastien Loeb, déchiffrent en une fraction de seconde toutes les informations données par ces deux tablettes, pour guider le pilote.



Jouer le rôle du copilote (ou plutôt celui de sac de sable) au côté de Sébastien Loeb est une expérience des plus mémorables ! Le plus marquant ? La qualité de l'amortissement à l'atterrissage lors des sauts de bosses...

D'ailleurs, les trois navigateurs présents ce jour n'hésitent pas, sous forme de clin d'œil, à nous présenter les choses ainsi : *"Les pilotes ont en charge les pédales, le volant et les vitesses, nous, nous avons tout le reste..."* Alors bien sûr, en premier lieu, le rôle du copilote est d'indiquer la bonne direction. Pour cela, il dispose devant lui, dans le cockpit, de deux tablettes qui affichent le road-book numérique fourni par l'organisation cinq minutes seulement avant le départ de l'étape. L'affichage donne une foule d'informations, comme la vitesse réelle et celle à ne pas dépasser, le nombre de "waypoints" (passages obligés) à valider et à ne surtout pas rater, sous peine de pénalité (de quelques minutes à une heure), les distances partielles et totales à effectuer, le cap à suivre, les lignes de road-book (avec des petits dessins) à faire défiler, etc. Bref, une vraie usine à gaz, impossible à décrypter pour le commun des mortels, mais que Fabian, Edouard et Pablo doivent suivre, interpréter et relayer au pilote, en temps réel, tout en étant secoués par la vitesse et les sauts de dunes ! La communication doit être parfaite et précise, pas de place pour l'hésitation. Un exercice d'autant plus difficile quand, comme Edouard Boulanger, copilote de Nasser Al-Attiyah, les échanges se font en anglais, qui n'est pas sa langue maternelle... Mais outre ce rôle essentiel, une foule de tâches et de responsabilités leur incombent. Ils doivent parfaitement connaître le règlement de l'épreuve, pour écarter le moindre doute et éviter les pénalités. Avant chaque étape, s'assurer que les tablettes, le système d'hydratation, l'intercom (système de communication entre le navigateur et le pilote) fonctionnent correctement. Ils vérifient que les pièces de rechange et

les outils dont ils pourraient avoir besoin en cas de panne sont bien à bord et qu'ils sont opérationnels. Pour l'anecdote, lors du Dakar 2024, l'équipage Loeb/Lurquin s'était retrouvé, lors d'une énième crevaison de leur ProDrive Hunter, lourdement handicapé par un pistolet servant à dévisser les écrous déchargé (!), en plus d'une panne du vérin hydraulique... Car, parmi les compétences du navigateur figure aussi celle, indispensable, de mécanicien confirmé. En cas de problème technique, c'est lui le "boss", et le pilote est à ses ordres pour lui prêter main-forte. Cela implique évidemment de connaître sur le bout des doigts le manuel d'intervention du véhicule, d'être efficace très rapidement et de changer les pièces en toute sécurité. Dans ce genre de situation, il est en complète autonomie, même s'il dispose d'un téléphone satellite (utilisable uniquement à l'extérieur du véhicule, à la liaison pas terrible...) pour contacter l'équipe et obtenir des conseils. Mais ce coup de pouce peut venir aussi de ses équipiers, comme cela a été le cas au dernier Dakar. A de nombreuses reprises, Pablo Moreno, le navigateur de Cristina Gutiérrez, et mécanicien de course de profession, a fourni une aide précieuse aux deux duos Loeb/Lurquin et Al-Attiyah/Boulanger. Enfin, comme le team a besoin de savoir tout ce qu'il s'est passé pendant une étape, le copilote se doit d'effectuer un débrief technique à l'arrivée en rendant compte du moindre événement survenu au cours de la journée (bruits suspects, signaux d'alerte, vibrations, etc.). En résumé, être navigateur de rallye-raid est un travail bien plus complexe que l'on ne l'imagine. Cela nécessite du calme, de l'efficacité, une capacité de concentration extrême et, bien sûr, une sérieuse préparation physique et mentale. ■

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix d'Autriche

Vendredi 27 juin

13h15 Essais libres 1 **CANAL+ SPORT**
16h45 Essais libres 2 **CANAL+ SPORT**

Samedi 28 juin

12h15 Essais libres 3 **CANAL+ SPORT**
15h40 Qualifications **CANAL+ SPORT**

Dimanche 29 juin

13h55 La Grille **CANAL+ SPORT 360**
15h00 Grand Prix **CANAL+**
16h50 Formula One, le débrief **CANAL+**

Formule 2 : Autriche

Samedi 28 juin

14h15 Course 1 **CANAL+ SPORT**

Dimanche 29 juin

10h00 Course 2 **CANAL+ SPORT**

Formule 3 : Autriche

Samedi 28 juin

10h05 Course 1 **CANAL+ SPORT**

Dimanche 29 juin

8h30 Course 2 **CANAL+ SPORT**



Moteur: 6 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, carburateur simple corps
Cylindrée: 3 277 cm³
Puissance: 122 ch à 4 400 tr/mn
Vitesse maxi: 158 km/h
Production: 789 525 exemplaires (modèles 1967-1968, dont 605 718 coupés hard-top)
Cote actuelle: autour de 22 000 €

Quelle gueule ! Décidément, ces Mustang aux lignes nerveuses et sportives jouent les aguicheuses avec un naturel déconcertant.



IL Y A 59 ANS, FORD RETOUCHE SA MUSTANG

Premier lifting pour la vedette américaine

C'est peu dire que la Mustang est une vedette : 22 000 commandes dès le jour de sa présentation ! Et un million d'exemplaires produits en moins de deux ans ! Ford lui apporte quelques retouches...

Suivant une tradition américaine bien vivace, les carrosseries de tous les modèles subissent des modifications presque chaque année. Née en 1964, la Mustang reçoit dix-huit mois plus tard ses premières évolutions : une calandre à barrette horizontale chromée au lieu du motif en nid-d'abeilles, et des prises d'air factices latérales plus discrètes. Mais, fin 1966 pour les modèles 1967, les changements sont plus nets : pour la première fois la carrosserie s'allonge, passant de 4,61 à 4,66 m. C'est le début d'une croissance lente qui fera de la Mustang une auto toujours plus longue, plus large et plus lourde. Malgré la désapprobation des premiers amoureux du modèle...

6 pattes et petite forme

Cette version d'essai est mue par un six cylindres. Une motorisation de base qui n'a jamais été importée en France mais qui



Les trois feux verticaux des débuts sont conservés lors de cette première salve de retouches. Le pan arrière en creux fait partie des signes distinctifs propres aux modèles 1967-1968. Un détail plaisant à l'œil.

traverse couramment l'Atlantique depuis une vingtaine d'années... Si la cylindrée de 3,3 litres vous attire, vous allez vite déchanter face aux pingres 122 ch que ses vieilles entrailles génèrent. Le vent de folie attendu, avec des accélérations échevelées et des vitesses quasi supersoniques atteintes avec fougue, ne va pas souffler. D'autant que cet exemplaire se voit affublé d'une transmission automatique du genre lent et mou, dont les trois rapports ne permettent pas d'exploiter pleinement la maigre plage de puissance. Alors, c'est vous qui allez changer de braquet : au lieu de conduire cette Mustang comme une sportive, vous allez "cruiser"

à son bord comme au volant d'une banale américaine de son époque. A cela près que, visuellement, aussi bien de l'extérieur qu'à l'intérieur, le charme opère à fond : vous avez bien cette ligne typique, naturellement racée, avec quelques plis de tôle et de fausses prises d'air latérales qui vous plongent tout de suite dans une ambiance course. Sans oublier le cheval sur la calandre, un mustang sauvage pur jus en plein galop ! Des chromes en abondance, jusque dans l'habitacle, où la planche de bord – identique entre la gauche et la droite – dégage un charme particulier, immédiatement reconnaissable. Et puis, consolez-vous : avec ce six cylindres sans



La planche de bord adopte des formes symétriques entre la gauche et la droite. Ici, l'instrumentation non enrichie par des options d'époque reste basique : pas de compte-tours. Mais le tachymètre brille par son joli graphisme, fin et très clair.



En six cylindres, le moteur ne constitue pas une pièce de choix. N'allez pas le titiller dans les hauts régimes : il n'est pas fait pour. Sa puissance maxi disponible à 4 400 tr/mn confirme que vous avez affaire à un tempérament "diesel" plutôt qu'à un fougueux pur-sang.



PHOTOS : D. MEUNIER

La silhouette simple et accrocheuse est la même qu'à l'origine. Mais les coups de pinceau sont perceptibles. En effet, la voiture s'est allongée de 5 cm et son poids a été majoré de 85 kg. Quel charme et quel caractère !

1966, cette année-là



MAXPPP

La loi Frey, soutenue par le président de Gaulle, crée la police nationale telle que nous la connaissons aujourd'hui. A la surprise générale, Peugeot et Renault signent un accord de coopération pour fabriquer des composants communs. La première filiale née de cette association est La Française de Mécanique, lancée en 1969, qui concevra le V6 PRV, avec le concours de Volvo.

furie, vous allez enregistrer une consommation quasi raisonnable : 12 litres. Soit 40% de moins que les très gloutonnes V8 ! Et si ses décibels peu expressifs vous chagrinent, la greffe d'un échappement plus rageur pourra remédier à cette regrettable situation.

Pour qui mène une auto ancienne avec précaution et douceur, une Mustang six cylindres n'est pas un mauvais choix ! Elle cote de 20 à 25% de moins qu'une V8. Et vous avez toujours la même ligne, le même intérieur. Le jeu initial des innombrables options et personnalisations permet de trouver une motorisation de base avec un habitacle enrichi : un cocktail séduisant ! ■



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** : hâte de découvrir les nouveautés de la rentrée ? Retrouvez-les déjà dans **Auto Plus** !
- **Comparo** : la Renault 4 a réussi son numéro de charme. Mais cela suffira-t-il face à ses rivales ?
- **Dossier** : quel poids peut-on vraiment tracter avec les hybrides et hybrides rechargeables ?

En kiosque le vendredi 4 juillet



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 S. R. : Prisca Leclercq
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 Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte
Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontailles (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 : juin 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 et +	70 000 €
153 g	3 784 €		

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 ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Ibrida 136	29 500	0	3% FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32 000	0	0% FHEV
Electrica 136	38 500	-3 000	6% Elec
Electrica 156 Techno	41 000	-3 000	6% Elec
Electrica 280 Veloce	48 000	-3 000	6% Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5% FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	48 000	+360	3% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53 300	+750	6% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 800	0	6% FHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42 500	+1 372	5% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	58 100	+24 291	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 000	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 000	+1 761	5% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12% D
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	63 300	+58 934	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5% D
ALPINE			
A290 (nouveau)			
180 GT	38 700	-3 000	0% Elec
180 GT Premium	41 900	-3 000	0% Elec
220 GT Performance	41 700	-3 000	0% Elec
220 GT	44 700	-3 000	0% Elec
220 Première Edition	46 200	-3 000	0% Elec
A110			
A110	65 000	+3 784	1% E
A110 GTS	79 500	nc	nc E
A110 R70	122 500	nc	nc E
ASTON MARTIN			
Vantage	199 700	+70 000	nc E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc E
DB12 Coupé	238 000	+70 000	nc E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc E
DBX 707	252 100	+70 000	nc E
Vanquish	389 300	+70 000	nc E
Valhalla	988 300	+70 000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 780	+310	4% E
30 TFSI Design	28 750	+330	4% E
30 TFSI S line	31 480	+330	6% E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	6% E
40 TFSI S line S tronic	37 100	nc	6% E
A1 Allstreet			
30 TFSI	30 380	+650	nc E
35 TFSI S tronic	34 200	+983	nc E
Q2			
30 TFSI Design	34 800	+898	8% E

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116 M Sport Design	36 250	+983	9% E
120 M Sport Design	40 250	+230	7% E
120 M Sport	42 400	+230	9% E
123 M Sport xDrive	48 400	+948	9% E
M135i xDrive	57 250	+19 108	13% E
120d	41 580	0	9% D
120d M Sport Design	42 850	0	7% D
Série 2 (nouvelle)			
sDrive18i	43 700	+2 049	8% E
sDrive18i xLine	46 100	+2 049	5% E
sDrive20i xLine	48 100	+400	5% E
sDrive20i M Sport	49 350	+400	5% E
M35i xDrive	62 900	+21 219	0% E
xDrive25e	55 950	+550	6% FHEV
xDrive25e xLine	58 350	+550	6% FHEV
xDrive30e xLine	61 350	+600	6% FHEV
xDrive30e M Sport	62 600	+600	6% FHEV
sDrive18d	46 400	+650	8% D
sDrive18d xLine	48 800	+650	5% D
sDrive20d xLine	50 900	+250	5% D
sDrive20d M Sport	52 150	+250	5% D
xDrive23d M Sport	56 400	+1 180	5% D
ix1			
eDrive20	46 950	-3 000	11% Elec
xDrive30	57 200	0	11% Elec
xDrive30 xLine	59 800	0	23% Elec
ix2 (nouveau)			
sDrive20i	47 700	+850	10% E
M35i xDrive	64 950	+24 080	0% E
sDrive18d	48 400	+1 568	10% D
sDrive20d	50 500	+1 290	10% D
sDrive20d M Sport	54 900	+1 290	7% D
ix3 (nouveau)			
eDrive20	46 950	-3 000	11% Elec
xDrive30	56 200	0	11% Elec
xDrive30 M Sport	63 200	0	12% Elec
Série 2 Active Tourer			
218i	38 880	+1 504	5% E
220i	40 880	+400	5% E
220i Luxury	42 900	+400	2% E
225e xDrive	50 000	+250	11% FHEV
225e xDrive Luxury	52 050	+250	11% FHEV
218d	41 380	+330	5% D
220d	43 450	+150	5% D
220d Luxury	45 900	+150	2% D
Série 2 Coupé (nouveau)			
220i	60 050	+2 205	5% E
230i	64 250	+3 119	5% E
M240i xDrive	66 050	+4 740	5% E

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
BENTLEY			
Série 2 Gran Coupé (nouvelle)			
220	42 450	+190	5% E
220 M Sport Design	43 750	+190	5% E
M235 xDrive	60 750	+14 825	5% E
220d	45 050	0	5% D
220d M Sport Design	46 350	0	5% D
Série 3 (nouvelle)			
318i	48 780	+2 205	4% E
318i M Sport	53 100	+2 205	9% E
320i M Sport xDrive	57 550	+3 784	9% E
M340i xDrive	72 550	+27 552	0% E
M3 Competition M xDrive	120 050	+70 000	0% E
330e	61 450	0	11% PHEV
330e M Sport	64 450	0	11% PHEV
318d	50 750	+450	4% D
318d M Sport	55 100	+450	9% D
320d M Sport xDrive	60 600	+1 472	9% D
M340d xDrive	72 550	+7 105	0% D
Série 3 Touring (nouvelle)			
318i	50 050	+3 331	6% E
318i M Sport	54 400	+3 331	11% E
M340i xDrive	73 850	+39 807	0% E
M3 Competition M xDrive	122 250	+70 000	0% E
M3 CS	165 500	nc	nc E
330e	62 750	+250	3% PHEV
330e M Sport	65 800	+250	3% PHEV
318d	52 050	+1 198	6% D
318d M Sport	56 400	+1 198	11% D
320d M Sport xDrive	61 900	+2 629	11% D
M340d xDrive	73 850	+9 176	0% D
Série 4 Coupé (nouvelle)			
420i	54 250	+1 901	1% E
M440i xDrive	79 050	+22 794	1% E
M4 Competition M xDrive	121 050	+70 000	1% E
M4 CS	162 050	+70 000	1% E
420d xDrive	59 750	+2 433	1% D
M440d xDrive	79 050	+9 004	1% D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)			
420i	54 200	+4 069	4% E
420i M Sport	58 350	+4 069	6% E
M440i xDrive	79 000	+55 412	0% E
420d xDrive	59 700	+5 411	4% D
420d M Sport xDrive	63 850	+5 411	6% D
430d M Sport xDrive	70 850	+7 231	6% D
Série 4 Cabriolet (nouvelle)			
420i	61 750	+5 202	6% E
M440i xDrive	83 550	+42 657	2% E
M4 Competition M xDrive	127 750	+70 000	2% E
420d	64 750	+3 824	6% D
M440d xDrive	83 550	+17 567	2% D
i4 (nouvelle)			
eDrive35	57 600	0	0% Elec
eDrive35 M Sport	61 700	0	0% Elec
eDrive40 M Sport	68 100	0	0% Elec
M50	78 050	0	0% Elec
Z4			
sDrive20i	55 550	+6 126	6% E
M40i	70 950	+31 024	2% E
X3 (nouveau)			
20i xDrive	63 950	+8 643	0% E
20i xDrive M Sport	67 700	+8 643	1% E
M50 xDrive M Sport	89 950	+33 177	1% E
30e xDrive	71 950	+4 300	3% PHEV
30e xDrive M Sport	75 000	+4 300	3% PHEV
20d xDrive	64 950	+8 584	0% D
20d xDrive M Sport	68 700	+8 584	1% D
ix3			
ix3 Inspiring	74 200	0	0% Elec
ix3 Impressive	82 300	0	19% Elec
X4			
M Competition xDrive20d xLine	119 200	+70 000	7% E
xDrive30d xLine	82 500	+8 343	4% D
xDrive30d M Sport	89 300	+20 075	4% D
xDrive30d M Sport	75 100	+20 075	7% D
M40d	83 900	+48 343	7% D
Série 5			
520i	62 850	+1 790	4% E
530e	71 050	+2 075	0% PHEV
550e xDrive	83 850	+4 600	0% PHEV
550e M Sport xDrive	86 750	+4 600	0% PHEV
M5	169 050	+14 300	1% PHEV
520d	66 650	+4 029	9% D
540d xDrive	77 850	+9 818	9% D
540d M Sport xDrive	80 500	+9 818	9% D
Série 5 Touring			
520i	64 350	+2 922	9% E
520i M Sport	68 700	+2 922	0% E
530e	75 150	+2 975	4% PHEV
530e M Sport	77 500	+2 975	4% PHEV
550e M Sport xDrive	82 250	+5 750	4% PHEV
M5	162 050	+15 500	nc PHEV
520d	66 650	+4 029	9% D
540d xDrive	77 850	+9 818	9% D
540d M Sport xDrive	80 500	+9 818	9% D
ix5			
eDrive40	76 250	0	7% Elec
M60 xDrive	107 550	0	16% Elec
ix7			
eDrive40	77 700	0	10% Elec
M60 xDrive	109 000	0	6% Elec
Série 8 Coupé			
840d xDrive	110 050	+29 591	2% D
Série 8 Gran Coupé			
840d xDrive	113 050	+40 185	0% D
Série 8 Cabriolet			
840d xDrive	124 050	+41 085	0% D
X5			
xDrive50e xLine	105 150	+11 600	8% PHEV
xDrive30d xLine	90 050	+60 501	1% D
ix (nouveau)			
xDrive45	88 600	0	nc Elec
xDrive45 M Sport	94 200	0	nc Elec
xDrive60 M Sport	112 000	0	nc Elec
M70 xDrive	138 000	0	nc Elec
XM			
50e	138 900	+19 850	9% PHEV
V8 4.4	179 900	+22 550	9% PHEV
Label Red	205 000	+22 850	1% PHEV
Série 7			
750e xDrive	133 350	+12 650	9% PHEV
M760e xDrive	168 700	+14 750	7% PHEV
740d xDrive	121 200	+18 365	1% D
ix7			
eDrive50	128 550	0	13% Elec
xDrive60	151 850	0	13% Elec
xDrive60 M Sport	168 800	0	17% Elec
M70 xDrive	192 200	0	1% Elec
X7			
xDrive40d	111 550	+70 000	6% D
xDrive40d M Sport	116 500	+70 000	6% D
BYD			
Atto 2 (nouveau)			
Active	29 990	0	nc Elec
Dolphin			
204 Comfort	33 990	0	4% Elec
Atto 3			
Comfort	38 990	0	nc Elec
Design	40 990	0	nc Elec

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
N*4 (nouveau)				
1.2 Hybride 145 Pallas	39000	nc	nc	FHEV
1.2 Hybride 145 Pallas Jules Verne	41200	nc	nc	FHEV
E-Tense Pallas	40800	-3000	nc	Elec
E-Tense Pallas Jules Verne	40100	0	nc	Elec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58610	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70200	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	70800	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	61250	+2205	28%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France	61950	nc	nc	D
N*8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma	246524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387781	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427058	+70 000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2725	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18 858	nc	FHEV
SF90 Spider	485714	+4 818	nc	FHEV
F80	3600000	+70 000	nc	FHEV
Purosangue	384229	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	34000	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41600	-3000	17%	Elec
Abarth	38900	-3000	21%	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	5%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	5%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	9%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	14%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	7%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	8%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31690	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+4068	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32050	+260	5%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+4068	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	36750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32050	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid AWD Titanium	41400	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46000	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61000	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46000	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	63900	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	48400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	65400	0	9%	Elec
GT	69300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	68990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48 901	7%	E
Type R S	66800	+45 990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
CR-V				
eHEV Executive	40900	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	2%	FHEV
HYUNDAI				
HYUNDAI i10				
1.0 63 Eco Intuitive	16400	0	9%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	9%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20600	+150	15%	E
1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3000	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3000	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3000	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3000	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Elec
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDI 100 Intia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDI 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDI 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDI 138 Creative DCT-7	33900	+1629	11%	E
1.6 T-GDI 138 Executive DCT-7	38450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDI 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDI 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDI 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	62400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	76000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Intia	37650	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25150	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27150	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29150	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32750	+240	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	38750	+240	5%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3000	13%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	nc	FHEV
100% électrique 213 First Edition	46490	-3000	nc	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11 090	0%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	96500	+18 170	12%	FHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPl 63 Mcton	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	4%	E
1.2 DPl 79 Active	17890	+190	4%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDI 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	5%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	5%	Elec
204 81,4 kWh GT-line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDI 100 Active	27990	+360	16%	E
1.0 T-GDI 100 GT-line	30790	+360	10%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	31990	+740	10%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDI 100 Active	26990	+540	10%	E
1.0 T-GDI 100 GT-line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	FHEV
ProCeed				
1.5 T-GDI 140 GT Line	33250	+818	7%	E
Xceed				
1.0 T-GDI 100 Motion	26550	+1074	8%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line Premium	31050	+1761	7%	E
Hybride Rechargeable Lounge	34050	+1761	nc	E
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	4%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	FHEV
EV Active	46890	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDI 160 MHEV Motion	33340	+2544	2%	E
1.6 T-GDI 210 Hybride Active	40190	+850	3%	FHEV
1.6 T-GDI 210 Hybride 30 Years	42790	+850	3%	FHEV
1.6 T-GDI 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53990	+1050	5%	FHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2%	D
EV6				
170 Air Active	40990	0	19%	Elec
229 Air Active	53690	0	19%	Elec
229 Air Design	57490	0	13%	Elec
325 Air Design 4x4	61490	0	13%	Elec
325 GT-Line 4x4	65490	0	15%	Elec
GT	74990	0	11%	Elec
Sorento (nouveau)				
Hybride Design	53140	+5929	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	54990	+2975	6%	FHEV
EV9				
204 Earth	76000	0	nc	Elec
385 GT-Line 4x4	86000	0	0%	Elec
LAMBORGHINI				
Revuelto	506808	+70 000	nc	E
Urus S	264000	nc	nc	E
LANCIA				
Ypsilon (nouvelle)				
1.2 Hybrid 110	24600	0	0%	FHEV

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybrid 110 LX	27500	0	0%	FHEV
Electrique 156	34800	-3000	4%	Elec
Electrique 156 LX	37800	-3000	4%	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
PHEV 270 S	61400	+		

MINI (suite), MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, RENAULT. Lists of car models with prices, bonuses, and energy ratings.

Scénic E-Tech, Arkana, Espace (nouveau), Rafale, Kangoo, Rolls-Royce, SEAT, Ibiza, Arona, León, Porsche, Toyota, Skoda, Kia, Hyundai, MG, Citroën, Opel, Peugeot, Renault, Nissan, Mitsubishi, Mini.

Superb Combi, SMART, Subaru, Suzuki, Tesla, Volvo, Toyota, Skoda, Kia, Hyundai, MG, Citroën, Opel, Peugeot, Renault, Nissan, Mitsubishi, Mini.

Volvo, Toyota, Skoda, Kia, Hyundai, MG, Citroën, Opel, Peugeot, Renault, Nissan, Mitsubishi, Mini.

Volvo, Toyota, Skoda, Kia, Hyundai, MG, Citroën, Opel, Peugeot, Renault, Nissan, Mitsubishi, Mini.



Auto Confiance 25

Depuis 1993

Votre voiture neuve et d'occasion moins chère en toute transparence

Photos non contractuelles

HYUNDAI TUCSON

-23,5%*

TOYOTA RAV4

-24,4%*

RENAULT RAFALE

-23,6%*

TOYOTA YARIS CROSS

-17%*

CITROËN C5 AIRCROSS

-33,6%*

CITROËN C4 HYBRID

-30%*



Reprise de votre ancien véhicule

Véhicules garantis

Pas de frais supplémentaires **

Livraison à domicile dans toute la France

A votre service du lundi au samedi



www.autoconfiance.com • 03 81 32 28 70

45 Avenue Chabaud Latour - 25200 Montbéliard - E.mail : contact@autoconfiance.com - N°SIRET 390 195 808 00014 - S.A.S au capital de 150.000 euros
*Meilleure remise au 19/06/2025. Dans la limite des stocks disponibles - **Hors coût d'immatriculation (carte grise + malus éventuel + gestion administrative)
« PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER »

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



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

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



Major

Bons Plans Bons Plans Bons Plans



Bons Plans Bons Plans Bons Plans

de promos

Samsung Galaxy A36 5G
DAS tête : 0,525 W/kg
DAS tronc : 1,293 W/kg
DAS membres : 1,60 W/kg
Google Pixel 9
DAS tête : 0,99 W/kg
DAS tronc : 1,40 W/kg
DAS membres : 2,79 W/kg
Xiaomi 14T
DAS tête : 0,983 W/kg
DAS tronc : 0,994 W/kg
DAS membres : 2,586 W/kg

Jusqu'à
300 €*

d'économies
sur le Xiaomi 14T,
le Google Pixel 9
et le Samsung Galaxy A36 5G
Sans forfait, sans engagement.

*Jusqu'à 200€ de remise immédiate et jusqu'à 100€ de bonus reprise en rapportant votre ancien téléphone⁽¹⁾ pour l'achat d'un téléphone de la sélection.
Offre soumise à conditions, réservée aux particuliers en France métropolitaine du 25 juin au 16 juillet 2025. Détails en boutique et sur orange.fr. 5G : avec offre compatible dans les zones couvertes, couverture sur reseaux.orange.fr
(1) Orange rachète votre ancien téléphone jusqu'à 100€ de plus que sa valeur estimée.

