

# AUTO PLUS

N° 1925 - Vendredi 25 juillet 2025

Sur la route des vacances **P. 6**

Les plus beaux musées automobiles à visiter



Occasion **P. 42**

Les japonaises sont-elles (toujours) les reines de la fiabilité?

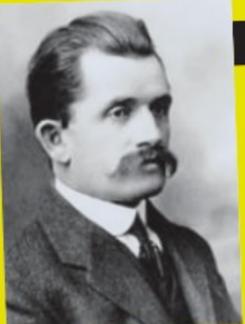
Pratique **P. 41**

Démarrage aux câbles: évitez les erreurs!



Notre saga de l'été...

Les grands hommes de l'automobile



Cette semaine **P. 48**

**Ferdinand Porsche**  
Itinéraire d'un enfant surdoué

Dossier essais **P. 24**

Nouvelles stars du marché



## Quels progrès face à leurs devancières ?



# Spécial futures Dacia



La séduction à tout prix! **P. 16**



Essai panoramique **P. 30**

## Mercedes CLA

A la hauteur de ses ambitions ?



Les infos sur le break **P. 20**



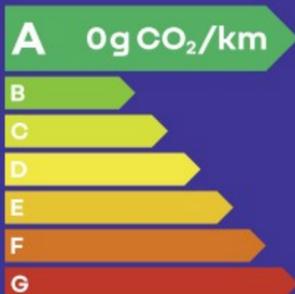
Match SUV compacts

Le Renault Symbioz premier prix défie le Nissan Qashqai **P. 34**

L 14629 - 1925 - F - 2,50 €



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



(1) sous réserve des modalités gouvernementales du dispositif Mon Leasing Electrique 2025 et sous réserve d'éligibilité au dispositif.  
(2) dans l'attente des conditions pour 2025 et à titre d'exemple, les conditions d'éligibilité de 2024 sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F37557>. (3) fait d'esprit français. modèles Renault 5, Renault 4 et Megane e-tech électriques et versions éligibles sous réserve des conditions du dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique. voir [renewalt.fr](https://renewalt.fr). **consommations min/max en kwh/100 km\* et émissions co<sub>2</sub> min/max en g/km\* lors du roulage, hors pièces d'usure: R5 : 14,5/15,5 et 0 ; Megane : 14,4/15,1 et 0 ; R4 : 14,7/15,6 et 0. \*selon norme wltp.** [renewalt.fr](https://renewalt.fr)

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



# le dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique est bientôt de retour<sup>(1)</sup>

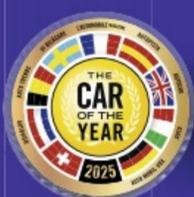
Mais le nombre de bénéficiaires  
sera limité.<sup>(2)</sup>

Une fois de plus,  
Renault s'engage pleinement  
dans le dispositif avec ses 3 véhicules  
électriques phares : R5, R4 et Megane,  
tous assemblés en France.

Soyez les premiers à profiter  
du dispositif gouvernemental  
Mon Leasing Electrique.



avec Renault, choisissez  
le Leasing Electrique made of France<sup>(3)</sup>



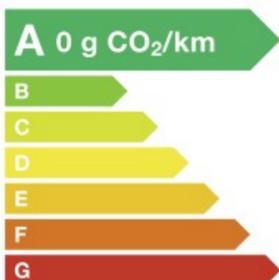
Renault 5  
voiture de l'année 2025





# Croiser une borne sans s'y arrêter, c'est ça la vraie liberté.

## Volkswagen ID.4 100% électrique



**Modèle présenté :** ID.4 Pro Life Max 286 ch et 77 kWh avec options.

Pour un ID.4 Pro Life Max : consommation électrique mixte (kWh/100km) 16,1 min - 21,3 max ; rejets de CO<sub>2</sub> en phase de roulage (g/km) : 0 (WLTP). Valeurs au 20/05/2021, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

## ACTU

- 6 **L'événement** Le tour de France des musées automobiles
- 10 **Le courrier**
- 12 **Les news**
- 16 **Les nouveautés** Spécial Dacia: une évolution complète de la gamme
- 20 **Les voitures** de la semaine: la Mercedes CLA break

## ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Nouveaux modèles: quels progrès face aux anciens?
- 30 **Panoramique** La Mercedes CLA électrique 250+ AMG Line de 272 ch
- 34 **Match** Deux SUV mild hybrid de 140 ch s'affrontent: le Renault Symbioz et le Nissan Qashqai
- 38 **Essai** Le Polestar 3 de 489 ch

## GUIDE PRATIQUE

- 41 **Les coachs Auto Plus**  
Démarrer avec des câbles sans risque
- 42 **Acheter une voiture d'occasion**  
Les japonaises méritent-elles leur réputation de fiabilité?
- 45 **Ça vous est arrivé**
- 46 **Les stars de l'occasion**  
Un DS 3 Crossback automatique à moins de 16000 €

## MAGAZINE

- 48 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 4: Ferdinand Porsche
- 50 **Auto Plus Classiques**  
La Fiat 850 (1964)
- 52 **Le prix des voitures neuves**



R. DEMARETS

Page 16



Y. LEFEBVRE

Page 30



N. SOLER

Page 34



N. SOLER

Page 46

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## Loto ou l'auto du patrimoine ?

Le patrimoine automobile français est d'une richesse inestimable. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'arpenter les allées de l'un des musées présentés en page 6 ou de se rendre sur l'un des innombrables événements ou concentrations d'anciennes qui rythment les week-ends, tout au long de l'année, sur l'ensemble du territoire. La passion est partout, souvent entretenue par des particuliers mus uniquement par l'envie de sauvegarder un morceau de leur (de notre) histoire. Les constructeurs nationaux, eux, semblent être plus intéressés par leur avenir qu'attachés à leur passé. Or, l'un ne va pas sans l'autre.

Peugeot est le seul à rendre un hommage à la hauteur de son héritage, à travers son Aventure, même s'il faut, pour le découvrir, se rendre à Sochaux – qui n'est pas la ville la plus centrale de France. Renault, qui n'en finit pas de ressusciter ses anciennes gloires (R5, R4, Twingo), vient enfin de lancer un projet de musée, mais celui-ci ne sera accessible qu'en 2027. Citroën, enfin, a purement et simplement fermé son Conservatoire il y a tout juste un an. Une perte pour l'amateur, qui n'a plus accès aux trésors de la marque aux chevrons. Un symbole, aussi, d'une marque qui met sous cloche son histoire, risquant de construire un avenir qui n'est pas cohérent avec son ADN...

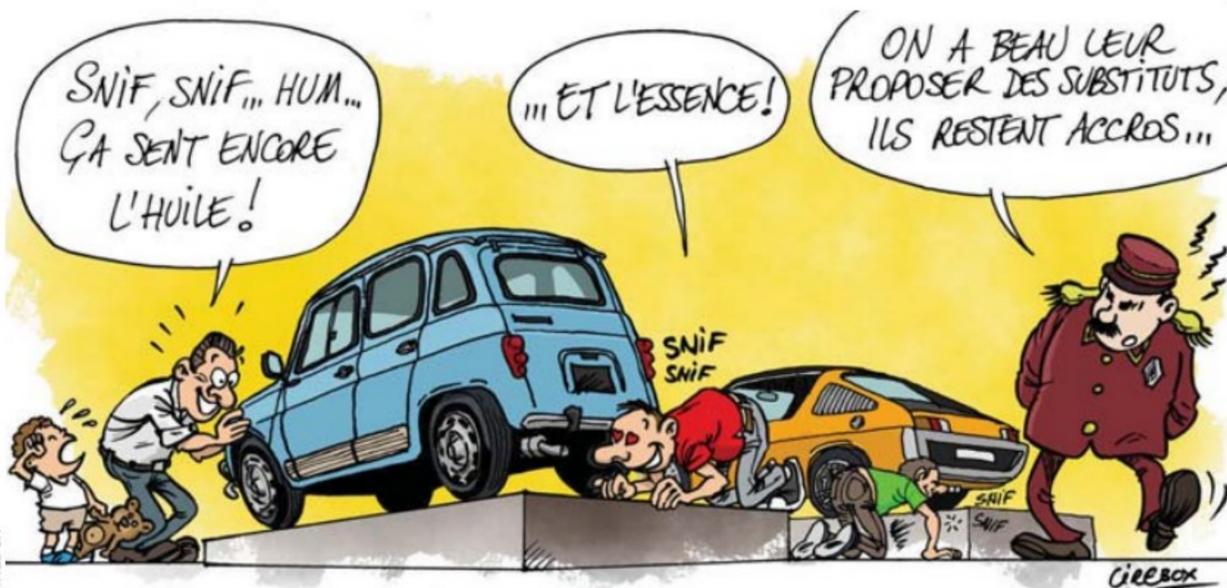
Préserver le patrimoine automobile français est donc, à nos yeux, un enjeu majeur. Une vision qui semble désormais partagée jusque dans l'hémicycle. En mettant de côté l'aspect politique – qui n'a rien à faire ici –, on ne peut que se réjouir que des députés aient porté ce sujet à l'Assemblée nationale. Leur proposition de résolution vise à faire reconnaître officiellement le patrimoine automobile français et à instaurer des mesures concrètes de sauvegarde. Quatre axes ont été avancés: intégrer ce patrimoine dans les dispositifs existants (Fondation du patrimoine); soutenir la filière industrielle et artisanale pour préserver les savoir-faire et les emplois; encourager des événements valorisant ce patrimoine; et créer des pôles spécialisés pour la préservation et la formation autour des véhicules anciens.

Des idées de bon sens, qui ne feraient que donner à l'histoire automobile la place qu'elle mérite. Car on en est loin: si la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) recense plus de 800 000 voitures de collection, seules... 457 sont classées monuments historiques. "Allô, Stéphane Bern? C'est Auto Plus. On a une idée de Loto à vous proposer..."

*Mathieu*

## Trait d'humeur

Renault va (enfin) ouvrir un musée, à l'horizon 2027



CIREBOX

## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).  
Sur [www.kiosquemag.com](http://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.



## SUR LA ROUTE DES VACANCES

## Le tour de France des mus

Ils permettent d'approcher les plus grandes légendes de l'automobile et de faire remonter les plus beaux souvenirs motorisés. *Auto Plus* vous propose un tour de France des musées automobiles à visiter sur la route de vos vacances.

La France fait partie des berceaux de l'automobile et veille à la préservation de ce patrimoine. Durant les années 1960 et 1970, de nombreux passionnés se sont mobilisés pour sauver de la destruction de véritables trésors de notre industrie, tandis que les constructeurs commençaient, avec plus ou moins de conviction, à s'intéresser à la conservation de leur propre mémoire.



### 1. Mulhouse Musée national de l'Automobile

#### Le royaume des Bugatti

S'il ne fallait visiter qu'un seul musée automobile dans sa vie, ce serait sans conteste celui-ci, qui compte plus de 400 véhicules. Parmi eux, des trésors inestimables et la plus grande collection de Bugatti au monde, dont la célèbre Royale Coupé Napoléon. Cet été, une exposition consacrée aux voitures de Tintin ravira toute la famille!

Adulte : 18 €. Enfant de 4 à 17 ans : 12 € - [www.musee-automobile.fr](http://www.musee-automobile.fr)

### 2. Lohéac Manoir de l'Automobile

#### La compétition d'abord

Créé de toutes pièces par Michel Hommel, le Manoir de l'Automobile fait la part belle aux voitures de course, de rallye ou d'Endurance. Elle compte également de nombreuses supercars, dont une impressionnante sélection de Lamborghini. De quoi en prendre plein les yeux, dans un cadre particulièrement pittoresque.

Adulte : 15 €. Enfant de 10 à 16 ans : 11 € - [www.manoir-automobile.fr](http://www.manoir-automobile.fr)

### 3. Sochaux L'Aventure Peugeot

#### L'unique musée de constructeur français !

En attendant l'ouverture du musée de Renault, Peugeot reste le seul constructeur à partager son patrimoine avec le public. Et celui-ci ne se limite pas aux automobiles : motos, cyclos et outils retracent eux aussi l'univers du Lion. Cet été, une exposition met en lumière son riche passé en compétition, de la 504 de rallye jusqu'à la 908 HDi d'Endurance en passant par les 205 et 405 du Paris-Dakar. Beau programme!

Adulte : 12 €. Enfant de 7 à 17 ans : 6 € - [www.laventure-association.com/laventure-peugeot/le-musee-de-laventure-peugeot](http://www.laventure-association.com/laventure-peugeot/le-musee-de-laventure-peugeot)

### 4. Rochetaillée-sur-Saône Musée de l'automobile Henri Malartre

#### La mémoire lyonnaise

Rassemblée dès les années 1930 par Henri Malartre, un casseur éclairé, cette collection compte quelques pièces majeures, dont la Mercedes blindée d'Hitler. Elle présente également de nombreuses marques automobiles qui ont prospéré dans la région de Lyon avant la Deuxième Guerre mondiale.

Adulte : 6 €. Moins de 18 ans : gratuit - [www.musee-malartre.com](http://www.musee-malartre.com)

### 5. Castellane CitroMuseum

#### Pour les fondus de Citroën

Les musées automobiles sont rares dans le sud de la France, mais celui-ci est réellement incontournable pour les amateurs de Citroën. Son fondateur a en effet réuni une incroyable collection de 125 modèles jamais restaurés, à l'authenticité parfaite et au kilométrage très bas, depuis la Traction jusqu'à la Xantia. On y trouve notamment les plus anciennes DS en état d'origine et de nombreux exemplaires rarissimes.

Adulte : 8 €. Enfant : 4 € - [www.citromuseum.com](http://www.citromuseum.com)

### 6. Compiègne Musée national de la Voiture

#### Le tout premier musée auto !

C'est en 1927 qu'a ouvert ce musée national, qui regroupe les premières automobiles et leurs ancêtres, voitures hippomobiles et spectaculaires carrosses. On y trouve l'authentique "Jamais Contenté" de 1899, premier véhicule à avoir dépassé les 100 km/h, ainsi qu'une remarquable collection documentaire, dans le cadre majestueux du château, qui héberge également un très beau musée consacré au Second Empire.

Adulte : 7,50 €. Moins de 26 ans : gratuit  
[www.chateaudecompiègne.fr/le-musee-national-de-la-voiture](http://www.chateaudecompiègne.fr/le-musee-national-de-la-voiture)

# ées automobiles

Aujourd'hui, Peugeot, Citroën et Renault possèdent des collections patrimoniales très importantes. Hélas, seule celle du Lion reste aujourd'hui accessible à tous grâce au musée de l'Aventure Peugeot, à Sochaux. Citroën a en effet fermé en juin 2024 son Conservatoire d'Aulnay, qui accueillait autrefois des visiteurs. De son côté, Renault, qui n'a jamais ouvert sa collection au public, vient de lancer

un projet de musée à Flins, mais il faudra attendre 2027... au mieux (voir encadré p. 26). En attendant, de nombreux établissements, privés ou publics, permettent d'approcher des modèles parfois inestimables, ou simplement la voiture de son enfance. Nous en avons retenu dix-huit incontournables et, pour ceux qui traversent les frontières durant leurs vacances, huit dans les pays voisins. ■



L'AVENTURE PEUGEOT



L. BORDE/RADIO FRANCE/MAXPPP



MUSEE MATRA



L. COMBE/MICHELIN

## 7. Reims Musée automobile Reims-Champagne

### Les populaires à l'honneur

Ce musée dynamique ne rassemble pas moins de 160 voitures, 90 motos, 7 000 miniatures, mais aussi 80 voitures à pédales! Il rend un hommage particulier aux anciennes marques automobiles de Champagne, mais aussi aux modèles populaires français.

Adulte: 10 €. Etudiant et enfant de plus de 10 ans : 7,50 €  
[www.musee-automobile-reims-champagne.com](http://www.musee-automobile-reims-champagne.com)

## 8. Savigny-lès-Beaune Château de Savigny-lès-Beaune

### Des Abarth et des réacteurs

Situé à deux pas de l'autoroute du Soleil, ce musée compte parmi les plus originaux de France. En effet, si sa remarquable collection d'Abarth – l'une des plus riches au monde – ne vous suffit pas, vous pourrez vous promener au milieu des très nombreux avions de chasse anciens qui trônent dans ses jardins. Inoubliable!

Adulte: 13 €. Enfant de 10 à 17 ans: 8 € - [www.chateau-savigny.com](http://www.chateau-savigny.com)

## 9. Monaco Collection du Prince de Monaco

### Une passion princière

Passionnés d'automobile, les princes Rainier et Albert de Monaco ont constitué au fil des décennies une collection unique d'une centaine de véhicules, populaires, de compétition ou de prestige. Elle est aujourd'hui mise en scène dans un espace d'exposition récemment rénové, situé à deux pas de la Piscine.

Adulte: 10 €. Enfant de 6 à 17 ans: 5 € - [www.mtcc.mc](http://www.mtcc.mc)

## 10. Clermont-Ferrand L'Aventure Michelin

### Bibendum se raconte

L'histoire de Michelin se confond avec celle du pneu et de l'automobile, mais c'est aussi celle des cartes routières, de la Micheline, de Citroën après André Citroën, de la roue lunaire... Une épopée à découvrir avant de gravir le Puy de Sancy!

Adulte: 13 €. Enfant de 7 à 17 ans: 9 € - <https://laventure.michelin.com>

## 11. Romorantin Musée Matra

### Hommage à Renault

Matra existe encore... grâce à son musée qui présente l'intégralité de la production de la marque, y compris quelques prototypes et modèles d'Endurance. Pas sectaire, celui-ci propose cet été une importante exposition consacrée à Renault.

Adulte: 7 €. Enfant de 8 à 16 ans: 5 € - [www.museematra.com](http://www.museematra.com)

## 12. Etréchy Musée Pop Central

### La voiture fait son cinéma

Cet original musée, fondé par un youtubeur bien connu, expose à la fois plus de 50 voitures de cinéma et des jeux vidéo anciens. Une plongée dans la pop culture à proximité de Paris.

Pour les deux musées:

Adulte: 22 €. Enfant de 5 à 14 ans: 16,50 € - [www.popcentral.fr](http://www.popcentral.fr)

## 13. Salviac Musée du Patrimoine agricole et automobile

### La mémoire de nos campagnes

Avec plus de 250 tracteurs, 150 voitures et 200 motos, ce musée illustre la révolution qu'a constituée la mécanisation de l'agriculture, mais aussi l'arrivée de la voiture dans les campagnes.

Adulte: 10 €. Moins de 12 ans: 6 € - [www.musee-agricole-salviac.com](http://www.musee-agricole-salviac.com)

## 14. Wissembourg Conservatoire des Transports

### Les cars de votre enfance

Ce conservatoire, bien connu des téléspectateurs de l'émission *Vintage Mechanic*, entretient l'une des plus importantes collections d'autobus de France. Attention, visite possible seulement les dimanches et jours fériés.

10 € pour deux visites - <https://autocarsanciensdefrance.fr>

## 15. Montélimar Musée de la Nationale 7

### Les souvenirs de la route des vacances

A côté du Palais des Bonbons, ce musée reconstitue l'un des légendaires embouteillages de la Nationale 7 et propose de nombreuses animations pour les enfants.

Adulte: 11 €. Enfant de 6 à 12 ans: 6 €

<https://palais-bonbons.com/musee-de-la-nationale-7>

## 16. Le Thou Musée automobile de l'Aunis

### Joyusement éclectique

Du taxi de la Marne Renault à la Lancia Aurelia B20 en passant par une rarissime BMW 327, le musée de l'Aunis expose une sélection de 125 modèles français et étrangers de 1903 à 1994.

Adulte: 10 €. Gratuit jusqu'à 12 ans - [www.museeautomobiledelaunis.com](http://www.museeautomobiledelaunis.com)



SHUTTERSTOCK



CDANEWS/WIKIMEDIA COMMONS

## 17. Châtelleraut Le Grand Atelier

### Injustement méconnu

Situé dans une majestueuse ancienne manufacture d'armes, ce musée surprend par la richesse de ses collections, qui comportent notamment de prestigieux modèles d'avant-guerre, mais aussi des prototypes sauvegardés de feu le carrossier Heuliez.

Adulte: 5 €. Enfant: 2,50 € - [www.grand-chatelleraut.fr/divertir/culture/le-grand-atelier-musee-d-art-et-d-industrie](http://www.grand-chatelleraut.fr/divertir/culture/le-grand-atelier-musee-d-art-et-d-industrie)

# Futur musée Renault: rendez-vous à Flins en 2027

Confinée depuis 2003 dans les usines de Flins, la collection privée de près de 800 Renault alimente autant les fantasmes que les frustrations des passionnés. Heureusement, la firme au losange souhaite désormais partager avec le public ses plus de 125 ans d'histoire, à travers un ambitieux projet qui va au-delà d'un simple musée. Ce grand rendez-vous avec le patrimoine Renault sera lancé dans deux ans, à proximité de l'entrée du mythique site de Flins. Il prendra place dans quatre bâtiments annoncés comme "spectaculaires". Le plus important d'entre eux accueillera 600 modèles emblématiques issus essentiellement de cette

fameuse collection "fantôme", débarrassée de ses doublons et enrichie de nouvelles acquisitions. Allant de la toute première Type A de 1898 à d'improbables concept-cars en passant par des modèles de série ou de course, la diversité de la sélection promet un incroyable voyage temporel. La mise en scène – sur cinq étages, avec neuf voitures par niveau réparties en treize rangées – offrira un spectacle enchanteur sur une superficie de 2 700 m<sup>2</sup>. Les heureux visiteurs auront également tout loisir d'admirer, à travers de grandes baies vitrées, un vaste atelier de restauration et d'entretien de ces pépites. Des ingénieurs et des mécaniciens de

compétition seront sollicités pour redonner vie à certains "pur-sang". Renault présentera par ailleurs ses archives, miniatures, affiches et autres produits dérivés dans un troisième espace. L'exposition s'enrichira également d'une dimension artistique, à travers des photos de Robert Doisneau, des œuvres du sculpteur Arman, ou encore des tableaux de Vasarely, qui a redessiné le logo Renault en 1972. Ce parcours thématique dans l'univers du constructeur, qui évoquera inévitablement à chacun quelque chose de bien personnel, s'annonce particulièrement passionnant. Vivement 2027!

Jacques Warnery

# Et aussi : les incontournables à l'étranger

## ALLEMAGNE

### Stuttgart \ Musée Mercedes-Benz

#### Le plus grand

Le musée Mercedes s'impose tout simplement comme le plus riche et le plus grand musée de constructeur européen. Installé dans un bâtiment ultra-moderne ouvert en 2006, il présente plus de 160 voitures sur 16 500 m<sup>2</sup>. Cet été, il consacre une exposition aux youngtimers de la marque, de la 190 jusqu'à la McLaren SLR, mais on peut également y admirer la première voiture à pétrole, la Benz de 1886.

Adulte : 16 €. Enfant de 13 à 17 ans : 8 €. Gratuit pour les moins de 12 ans  
[www.mercedes-benz.com/en/art-and-culture/museum](http://www.mercedes-benz.com/en/art-and-culture/museum)

### Stuttgart \ Le musée Porsche

#### Quand les pompiers roulent en Porsche!

Inauguré en 2009 à Zuffenhausen, à quelques kilomètres de celui de Mercedes, le musée Porsche propose un peu moins de voitures que les autres marques allemandes, mais les expositions sont régulièrement renouvelées. Cet été, l'une d'entre elles joue l'originalité en exhibant les véhicules d'intervention Porsche. L'occasion de découvrir le Cayenne ou la 911 sous des couleurs inattendues!

Adulte : 12 €. Gratuit pour les moins de 14 ans  
[www.porsche.com/france/aboutporsche/porschemuseum/](http://www.porsche.com/france/aboutporsche/porschemuseum/)

### Munich \ Musée BMW

#### Les Art Cars et la Série 3 célébrées

BMW s'est très tôt préoccupé de son patrimoine et a ouvert dès 1973 son musée à Munich, à deux pas de son siège. Rénové en 2008, ce lieu profite d'un aménagement espacé et d'un éclairage soigné. Cet été, une exposition célèbre les 50 ans des Art Cars et de la Série 3, et une autre l'influence du style italien sur les modèles de la marque.

Adulte : 14 €. Enfant de 11 à 27 ans : 8 € - [www.bmw-welt.com](http://www.bmw-welt.com)

## ITALIE

### Arese près de Milan \ Le Museo Storico Alfa Romeo

#### Un des plus beaux au monde

Certes, sa situation dans la banlieue de Milan n'est pas la plus favorable, mais la scénographie et la qualité des présentations placent ce musée au niveau de ceux de BMW ou Porsche. Cette année, une originale exposition met à l'honneur 12 couleurs – une pour chaque mois de l'année – autour desquelles sont réunis des modèles et de la documentation extraite des formidables archives de l'établissement.

Adulte : 15 €. Enfant de 6 à 12 ans : 5 € - [www.museoalfaromeo.com](http://www.museoalfaromeo.com)

### Turin \ Mauto (Musée national de l'Automobile)

#### Aux racines de l'automobile italienne

Moins connu des amateurs français, le Mauto mérite pourtant assurément une visite, car sa collection de plus de 200 voitures compte un grand nombre de modèles très importants de l'histoire de l'automobile italienne. Les amateurs les plus pointus découvriront également de nombreuses marques disparues, inconnues chez nous.

Adulte : 15 €. Enfant de 6 à 17 ans : 5 € - [www.museoauto.com](http://www.museoauto.com)

## BELGIQUE

### Bruxelles \ Autoworld

#### Hommage aux japonaises

Plus grand musée automobile du "Plat Pays", l'Autoworld permet notamment de découvrir des marques belges disparues. Cet été, il accueille également une remarquable exposition consacrée aux voitures japonaises, avec en tête d'affiche la légendaire Mazda 787B victorieuse aux 24 Heures du Mans 1991.

Adulte : 15 €. Enfant de 4 à 12 ans et étudiant : 12 € - [www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)

## ESPAGNE

### Près de Bilbao \ Collection de Miguel de la Via

#### Les plus belles Rolls-Royce

Très peu connu, ce musée expose pourtant la plus importante collection de Rolls-Royce d'Europe, mais aussi d'autres modèles de prestige. Attention, il n'ouvre que le dimanche et les jours fériés.

Adulte : 8 €. Enfant de 6 à 14 ans : 4 € - <https://torreloizaga.com/fr/musee-de-lautomobile>

### La Corogne \ Musée Mahi

#### A la découverte des marques espagnoles

Particulièrement riche, le musée Mahi présente ses collections dans 13 halls autour de thématiques parfois originales. Il permet également de découvrir des marques locales disparues, dont Pegaso.

Adulte : 10 €. Enfant de 5 à 10 ans : 3 € - <https://museo-mahi.com>



SHUTTERSTOCK



MUSÉE MAURICE DUFRESNE

### 18. Azay-le-Rideau Cité Rétro-mécanique

#### La mécanique au cœur

Comme son nom l'indique, la collection Maurice Dufresne s'intéresse à la mécanique ancienne au sens large : tracteurs, camions, avions côtoient des automobiles parfois très vénérables, pour un voyage à travers l'histoire des machines.

Adulte : 13 €. Enfant de 10 à 17 ans : 7 €  
[www.musee-dufresne.com](http://www.musee-dufresne.com)



G. HAZARD/DPP/RENAULT



**Où sont passés les cendriers dans nos voitures ?**

Depuis quelques jours, on parle beaucoup des mégots jetés par les conducteurs qui peuvent provoquer un incendie, comme celui survenu récemment à Lançon-Provence. Mais je constate qu'il n'y a plus de cendrier dans les voitures récentes. Que font alors les fumeurs de leurs mégots ?

Gilles M., Rennes (35)

**Saïda Djerrada.** Deux solutions s'offrent aux fumeurs : cocher l'option "cendrier" lors de la commande d'une voiture neuve (de 30 à 50 €) ou en acheter un à glisser dans un porte-gobelet (de 5 à 15 € en centre-auto). Un investissement minime par rapport aux sanctions encourues pour un mégot jeté par la fenêtre : 135 € d'amende, voire jusqu'à 45000 € et de



SHUTTERSTOCK

1 à 10 ans de prison si cela entraîne un incendie. Par ailleurs, sachez qu'il est interdit de fumer au volant si un mineur se trouve dans l'auto ou si le fait de tenir la cigarette (ou le cigare) empêche le conducteur "d'exécuter facilement et sans délai les manœuvres nécessaires à la conduite en toute sécurité".

**J'ai commandé un 3008 hybride rechargeable de 195 ch qui devait être livré fin 2024. Il n'arrivera pas avant fin août, sans que Peugeot m'ait donné de raison.**

Sébastien M., Henne (62)

**Pierre Audemar.** La faute incombe à l'usine ACC de Douvrin (62). Chargée de produire les batteries des mécaniques électrifiées de Stellantis, elle peine à monter en cadence !

**Du sans-plomb pour mon Kuga**

**Je possède un Ford Kuga Flexifuel de 2024. Dois-je faire, de temps en temps, un plein de SP95-E10, afin de compenser le côté corrosif de ce carburant ?**

Francis L., par e-mail

**Jérôme Fombelle.** Le superéthanol n'est pas corrosif, mais il attire les molécules d'eau qui, elles, le sont. Dans le cas d'un véhicule dont le moteur est déjà prévu pour fonctionner à l'E85, il n'y a, en théorie, pas besoin de faire de plein de sans-plomb. Ford a, par ailleurs, anticipé d'éventuels problèmes en divisant par deux la fréquence d'entretien de ses moteurs Flexifuel : 1 an tous les 15000 km au lieu de 2 ans/30000 km. De plus, le bloc 2.5 de votre Kuga est équipé d'un système qui avertit si une vidange encore plus rapprochée est nécessaire. Ce n'est pas le cas sur le 1.0 Flexifuel des Fiesta et Puma : pour ces modèles, il faut donc être vigilant en matière d'entretien, certains pouvant à l'usage présenter des défaillances d'injecteur. Enfin, pour les autos équipées d'un kit de conversion à l'E85, mieux vaut ravitailler en SP95-E10, tous les cinq pleins, afin de lubrifier le circuit d'alimentation.



C. CHOULOT

DE NOUVEAUX ARRIVANTS EN MASSE !

**Plusieurs constructeurs entendent conquérir l'Hexagone**

**Faut-il se laisser séduire ?**

Depuis peu, une vague de nouveaux constructeurs s'est implantée sur le marché français. Mais je ne me sens pas prêt à investir plusieurs dizaines de milliers d'euros dans une auto dont on ne sait rien, même si les tarifs sont souvent alléchants.

Daniel F., par e-mail

**Pierre Audemar.** En effet, malgré la morosité du marché, beaucoup de constructeurs entendent conquérir l'Europe. Si la plupart sont chinois (MG, BYD, LeapMotor, Xpeng...), on trouve des coréens (Genesis) et même des sino-suédois (Polestar) ! La quasi-totalité de ces marques fraîchement débarquées sont intégrées à de

grands groupes, ce qui réduit, a priori, le risque d'une défaillance façon Airways (la chinoise a fait faillite l'an dernier, moins de deux ans après son arrivée en France...). Comme vous le soulignez, dans la plupart des cas, ce sont les prix "canon" qui attirent la clientèle. Mais nos essais montrent aussi que les prestations de certaines sont de bon niveau. En matière de fiabilité, il est encore trop tôt pour se prononcer, car les modèles sont souvent récents et ont peu roulé. En revanche, certains propriétaires se plaignent de difficultés pour obtenir des pièces détachées. Bien sûr, dès que nous aurons assez de recul, nous ne manquerons pas de leur consacrer un dossier occasion.

XPENG

**Bas les masques !**

**Mon fils a croisé ce prototype du côté d'Aix-les-Bains. Quel est ce futur modèle ?**

Philippe D., Brison-Saint-Innocent (73)

**Julien Sarboraria.** Plusieurs signes trahissent le prochain BMW iX3. En effet, ce véhicule camouflé est immatriculé à Munich, en Allemagne, (le "M" de la plaque d'immatriculation), patrie de la marque à l'hélice, tandis que le "E" indique que nous avons affaire à un véhicule électrique ou hybride rechargeable. Les contours des phares et de la calandre, renvoient, eux, au concept-car Vision Neue Klasse X.



REPORTER AUTO PLUS

**LA QUESTION DE LA SEMAINE**

Stocker sa carte grise et/ou son permis dans son smartphone, pour vous, c'est :



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

- Carburant : sortez-vous de l'autoroute pour faire le plein ?
- Oui, systématiquement.
  - Non, mais je ravitaille au minimum.
  - Non, je paye plein pot.

# AUTODROME DRIVERS DAYS

- LINAS - MONTLHÉRY -

*Infos  
&  
Inscriptions*

## UTAC

6 ET 7 SEPTEMBRE 2025



DESTINATION  
PARIS  
SACLAY  
Office de Tourisme

LA  
JAUGE  
AUTO

EVASION  
EVRY 99.3 FM

Auto  
Plus



P. LANGE / SHUTTERSTOCK

## DÉLIT D'HOMICIDE ROUTIER

# Tout un symbole !

Les proches de victimes d'accidents graves se sont démenés, des années durant, afin que l'homicide involontaire devienne un délit d'homicide routier à part entière. C'est chose faite. Mais cela change quoi au juste ?

Déjà, en 2023, le gouvernement planchait sur le sujet. La proposition de loi sur la création d'un délit d'homicide routier avait même été validée par l'Assemblée nationale en février 2024. Las, sa dissolution a rendu tous les projets caducs. Malgré les contretemps, les associations de vic-

times n'ont rien lâché. A raison, car plus d'un an après, elles se réjouissent d'avoir obtenu gain de cause.

Le 9 juillet dernier, le Parlement entérinait le délit d'homicide routier, applicable immédiatement (loi n° 2025-622). Il abandonnait ainsi le terme "d'homicide involontaire" en cas

d'accident mortel ou avec des "blessures routières" lorsqu'il a été provoqué par une conduite délibérément à risque (sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, sans permis...). Dans ce contexte, il était en effet devenu insupportable aux familles des victimes d'entendre parler d'acte involontaire, alors que l'auteur de l'accident avait pris le volant en ayant conscience de son état.

### Nouveau délit, mêmes peines

On était en droit de s'attendre, parallèlement, à un durcissement des sanctions. Or, en de-

hors de la liste des circonstances aggravantes qui s'est allongée (voir page suivante), rien de vraiment marquant.

Deux cas de figure :

**La victime est décédée :** "Le fait, pour le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, de causer la mort d'autrui sans intention de la donner constitue un homicide routier puni de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 € d'amende lorsqu'il se rend coupable d'une circonstance aggravante." (art. 221-18 du code pénal.) En cas de deux circonstances aggravantes et

## CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 17 juillet 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 1,667 € ↗
1 <sup>er</sup>	Hyper Y	1,603 €
2 <sup>e</sup>	E. Leclerc	1,607 €
3 <sup>e</sup>	Super U	1,613 €
4 <sup>e</sup>	Intermarché (hypers)	1,619 €
5 <sup>e</sup>	Cora	1,620 €
6 <sup>e</sup>	Auchan (hypers)	1,625 €
7 <sup>e</sup>	Carrefour (hypers)	1,626 €
8 <sup>e</sup>	Carrefour Market	1,633 €
9 <sup>e</sup>	Total Access	1,636 €
10 <sup>e</sup>	Esso Express	1,650 €

SP95-E10 <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 1,691 € ↗
1 <sup>er</sup>	Hyper U	1,624 €
2 <sup>e</sup>	E. Leclerc	1,629 €
3 <sup>e</sup>	Super U	1,634 €
4 <sup>e</sup>	Cora	1,637 €
5 <sup>e</sup>	Intermarché (hypers)	1,644 €

E85 <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 0,750 € ↗
1 <sup>er</sup>	E. Leclerc	0,697 €
2 <sup>e</sup>	Super U	0,702 €
3 <sup>e</sup>	Carrefour (hypers)	0,727 €

<sup>(2)</sup> ISP95: 1,710 € ↗ | SP98: 1,790 € ↗ | GPL: 0,971 € ↘ | Baril de Brent: 58,99 € ↘

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.

## TOP DÉPART LE 30 SEPTEMBRE

### Leasing social, saison 2

On en sait désormais plus concernant l'édition 2025 du leasing social. Tout d'abord, il faudra patienter jusqu'au 30 septembre pour pouvoir passer commande. De plus, ce dispositif ne sera plus financé par l'Etat mais il sera basé, comme la nouvelle mouture du bonus écologique, sur les certificats d'économies d'énergie, dont les fonds proviennent d'entreprises privées "polluantes" (pétroliers...). Le coup de pouce financier sera plafonné à 7 000 € et ne concernera que des offres dont les loyers sont inférieurs à 200 €, avec l'obligation, pour les loueurs et constructeurs souhaitant adhérer à ce dispositif, de proposer au moins un contrat à moins de 140 €/mois. Côté automobilistes, le revenu fiscal par part devra être de 15 400 € maxi. L'enveloppe allouée à ce millésime 2025 étant de 370 millions d'euros, un peu plus de 50 000 commandes devraient être honorées.

Pierre Audemar



STELLANTIS &amp; YOU BORDEAUX



**Extincteur.** Après l'important incendie causé par une voiture qui a pris feu sur l'autoroute et qui a dévasté, début juillet, 750 Ha de forêt près de Marseille, Fransylva, la Fédération des syndicats de forestiers privés, propose de rendre obligatoire, comme c'est déjà le cas chez plusieurs de nos voisins, la présence d'un extincteur dans nos autos. **Hydrogène.** Alors que la production en série devait



plus (voir ci-contre), les peines sont portées à dix ans de prison et à 150 000 € d'amende.

**La victime est blessée:** selon que son incapacité totale de travail (ITT) est d'une durée inférieure ou égale à trois mois ou supérieure, les sanctions seront respectivement de trois et cinq années d'emprisonnement et de 45 000 et 75 000 € d'amende. En cas de deux circonstances aggravantes et plus, elles seront portées à cinq et sept ans d'emprisonnement et à 75 000 et 100 000 € d'amende. Il va sans dire que ces peines obligatoires sont complétées par d'autres sanctions (suspension ou annulation de permis, immobilisation, voire confiscation du véhicule, etc.).

Le hic, bien que ces peines puissent sembler relativement sévères, elles restent identiques à celles encourues en cas d'homicide involontaire. Et dans les faits, comme le souligne M<sup>e</sup> Remy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier: "Quand on sait que la peine d'emprisonnement est de seulement dix-

huit mois en moyenne pour un tel comportement criminel, on a de quoi s'interroger!" L'avenir nous dira si ce nouvel homicide routier incitera les magistrats à se montrer plus fermes.

Par ailleurs, au-delà des qualifications d'homicide routier, le préfet doit (et non plus "peut") désormais suspendre le permis d'un conducteur alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants. Ce dernier est aussi tenu de passer un examen médical à ses frais dans les 72 h après l'accident ou dès que son état le permet.

### Question de sémantique

Si ces dispositions peuvent toutefois amener à faire réfléchir certains, leurs effets sont difficiles à anticiper. Certes, il est clair que la justice souhaite davantage lutter contre la délinquance routière – pour preuve les quatre circonstances aggravantes supplémentaires et le durcissement des sanctions pour les comportements à risque (voir encadrés) – mais pas sûr que cela change la donne. Comme l'explique M<sup>e</sup> Frank

## Les circonstances aggravantes

L'homicide routier est constitué dès lors que le conducteur d'un véhicule motorisé a causé, sans intention volontaire, un accident entraînant la mort d'un tiers ou des "blessures routières". Cela suppose qu'il ait aussi commis au moins une infraction caractérisée parmi les suivantes :

- Il a violé délibérément une obligation de prudence ou de sécurité autres que celles ci-dessous (il a brûlé un feu rouge, un stop, etc.).
- Il était en état d'ivresse, sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, ou a refusé le contrôle d'alcoolémie ou le test salivaire.
- Il a consommé des substances psychoactives telles que le protoxyde d'azote ou surconsommé des médicaments (nouveau).
- Il était en excès de vitesse d'au moins 30 km/h (contre 50 km/h avant).
- Il téléphonait au volant ou utilisait des écouteurs (nouveau).
- Il a commis un délit de fuite, un refus d'obtempérer (nouveau), a conduit sans permis ou celui-ci était suspendu, annulé ou invalidé faute de points.
- Il participait à un rodéo urbain (nouveau).

Samson, expert à Auto Plus: "Cela reste démagogique. Le changement de terme et le durcissement des peines ont été effectués surtout pour marquer les esprits." Et M<sup>e</sup> Rémy Josseaume

de renchérir: "Il faudrait que les juges appliquent la loi plus durement, ce qui n'est pas évident, les auteurs d'accident étant souvent M. et M<sup>me</sup> Tout-le-monde".  
**Pascale Gétin**

## Alcool, stupéfiants, vitesse : la répression s'intensifie

Indépendamment du délit d'homicide routier, les sanctions sur les infractions les plus à risque se sévèrent :

■ La conduite sous l'emprise d'alcool ou de drogue passe de 4 500 € à 9 000 € d'amende et à 5 ans d'emprisonnement (contre 3 et 2 ans auparavant) avec la perte de 6 points et

une suspension de permis de 5 ans.

■ Le cumul de ces deux infractions expose à 15 000 € d'amende et à un retrait de 9 points (contre 9 000 € et 6 points auparavant).

■ A venir d'ici à la fin de l'année: l'excès de vitesse d'au moins 50 km/h passible jusqu'alors de 1 500 € d'amende (5<sup>e</sup> classe) devient un délit

(qui implique donc un casier judiciaire) puni de 3 750 € d'amende et de 3 mois d'emprisonnement en sus d'une perte de 6 points, d'une suspension de permis et de la confiscation du véhicule. Comble du paradoxe: une amende forfaitaire de 300 € (minorée à 250 € et majorée à 600 €) est prévue!

### LA QUESTION INATTENDUE

## Voiture sans permis : quel est l'âge moyen des nouveaux propriétaires ?



Près de 31 000 voiturettes neuves ont été vendues depuis le début de l'année, dominées par la Citroën AMI (5 704 unités), suivie des Aixam S10 (3 646) et S9 (3 370), puis de la Fiat Topolino (2 845). Et leurs proprios sont bien plus jeunes que les acheteurs de voitures classiques! En effet, en se basant sur les ventes de 2025, ces derniers ont en moyenne 9 ans de plus (soit 57 ans) que les acquéreurs d'autos sans permis.



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

### CABINES La journée de la semaine



#### Eure-et-Loir (28)

RD928, PR 19+500, Abondant, dans les deux sens, 80 km/h. Le radar autonome se situe dans la forêt entre Fermaincourt et le carrefour vers Abondant. 48°46'37.1"N 1°24'04.4"E



#### Haute-Savoie (74)

A40, PR 27+000, Vougy (Annemasse vers Chamonix), 110 km/h. Le radar autonome a pris place entre la sortie 17 Bonneville et la sortie 18 Scionzier. 46°04'10.7"N 6°30'45.5"E



#### Loir-et-Cher (41)

RD2020, PR 5+400, Vouzon, dans les deux sens, 90 km/h. Le radar autonome est posé au début de la grande ligne droite à la sortie de Lamotte-Beuvron direction Orléans. 47°37'16.3"N 2°00'43.9"E



#### Marne (51)

RN44, PR 62+500, Saint-Memmie (Reims vers Vitry-le-François), 90 km/h. Le radar autonome est installé entre la sortie Moulin Picot et celle de Saint-Memmie. 48°57'22.8"N 4°23'21.8"E



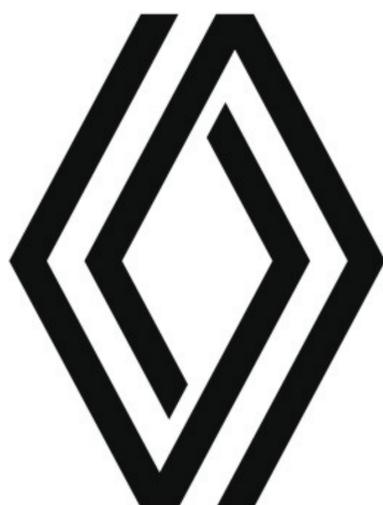
### SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse? Envoyez-nous l'info à : radars.autoplus@reworldmedia.com

démarrer dans quelques semaines, Stellantis vient de stopper net son programme d'utilitaires fonctionnant à l'hydrogène. Un carburant qui semble ne plus séduire les constructeurs français. Renault a également abandonné son programme après la faillite de sa filiale Hyvia, en février.

PLAQUE:  
LA SÉRIE DU  
MOMENT



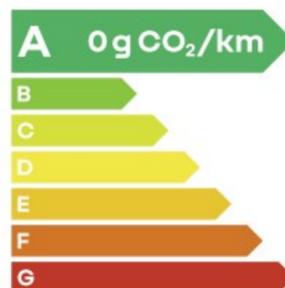


# RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

**prime coup de pouce jusqu'à 4 240€<sup>(1)</sup>**

assemblée en France  
jusqu'à 409 km d'autonomie<sup>(2)</sup>  
dossier passager avant rabattable  
volume de coffre de 420 L à 1405 L<sup>(3)</sup>  
seuil de chargement bas et large  
Google intégré<sup>(4)</sup> & plus de 100 applications  
économisez grâce à la charge bidirectionnelle<sup>(5)</sup>

profiter  
de l'offre





(1) montant max indicatif de prime CertiNergy (siren 798 641999), pour valorisation achat ou location (durée ≥ 24 mois) véhicule neuf particulier électrique M1 Renault, pour particulier, au titre du dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, dans réseau participant, **du 01/07 au 31/07/25**, pour particuliers, selon niveau revenus. pour location, prime déduite du prix du véhicule de référence pris en compte dans calcul du loyer. déduction contribuant à l'ajustement des loyers, montant évolutif en conséquence. impact prime selon paramètres financiers appliqués. conditions d'éligibilité et modalités auprès revendeur. (2) autonomie réelle suivant conditions roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2025, en cycle wltc. (3) avec banquette arrière rabattue. mesure en litres liquides; 1149 dm<sup>3</sup> en norme VDA. (4) Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (5) sous réserve de disposer d'une voiture compatible équipée d'un chargeur bidirectionnel, une Mobilize powerbox verso + un contrat d'électricité Mobilize power, opéré par notre partenaire The Mobility House. détails sur <https://www.renault.fr/mobilize-services/mobilize-power.html>. **consommations min/max (kwh/100 km)\*: 14,7/15,6. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. \*selon norme wltc. [renault.fr](https://www.renault.fr)**

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



## UNE ÉVOLUTION COMPLÈTE DE LA GAMME

# Spécial Dacia

La marque roumaine se porte bien, et même très bien. A ce jour, elle peut se targuer d'avoir réussi à séduire deux millions de clients en vingt ans de présence en France (dont un million entre 2018 et 2025). Et visiblement, ce n'est pas près de s'arrêter, tant ses projets à venir sont riches, voire enthousiasmants.

La success story de Dacia ne se dément pas. Vingt ans après la première Logan, la gamme s'est considérablement diversifiée et modernisée. Dans l'intervalle, trois générations de Sandero se sont succédé : la citadine à succès et sa déclinaison baroudeuse Stepway se sont ainsi vendues en France à plus de 900 000 exemplaires depuis 2008 ! Le Duster avec ses trois opus cumule quant à lui 600 000 unités depuis 2010. Sans oublier la minicitadine électrique Spring, à la réussite malheureusement éphémère (voir p. 18). Depuis 2022, le Jogger, break surélevé capable d'accueillir jusqu'à sept personnes, perpétue l'offre d'un modèle familial accessible, tandis que le Bigster, apparu en 2024 et grand frère du Duster, confirme l'évolution de la gamme Dacia et la volonté de la développer par le haut.

### Une avalanche de nouveautés

Et ce n'est pas fini ! Le programme des trois prochaines années s'annonce chargé : modernisations inédites, quatrième

génération de Sandero, modèle Stepway à part entière, nouvelles minicitadine et citadine électriques, crossover dérivé du Bigster... Une progression qui va de pair avec une certaine inflation tarifaire. On est loin du "low cost" des débuts ! Certes, mais les prix demeurent toutefois inférieurs à ceux de la concurrence. Et comme nous allons le découvrir ci-après, les nombreuses nouveautés qui s'appêtent à arriver sont toujours "à la Dacia" : elles continueront de proposer les prestations et les équipements "essentiels" attendus par la clientèle du moment, au juste prix. Enfin, signe des temps et de l'importance stratégique de la marque à succès au sein du groupe Renault, Dacia se permet même d'inaugurer de nouvelles mécaniques. Ainsi, après l'hybride 1.8 de 160 ch, un autre moteur sera disponible sur les Duster et Bigster en fin d'année : il sera à la fois hybride (avec une boîte auto. électrifiée), 4x4 (avec un moteur électrique à l'arrière) et aura la possibilité de carburer au GPL. ■

## Sandero 4



ILLUSTRATIONS  
Auto Plus



\*Estimation Auto Plus.

Fin 2027



R. DEMARETS



R. DEMARETS

■ Avant l'arrivée du prochain modèle, ici illustré, la Sandero actuelle va bénéficier d'un restylage en fin d'année (tout comme le Jogger, d'ailleurs). Les retouches concernent la face et l'arrière (calandre, boucliers et signature lumineuse), dans l'esprit des récents Duster et Bigster. La citadine troquera ses compteurs à aiguille pour une instrumentation numérique (7"/18 cm), et son écran central passera de 8"/20 cm à 10"/25 cm. Enfin, il y aura de grosses modifications sous le capot, avec l'arrivée d'un bloc 1.2 de 100 ch décliné aussi en 115 ch et 120 ch (bicarburant GPL), tous deux micro-hybrides. Pour terminer sa carrière, la Sandero 3 pourrait aussi recevoir le 1.8 hybride de 155 ch inauguré par le Bigster. Le tout en préparation de la quatrième génération, qui devrait être dévoilée fin 2027 et reprendrait ces mêmes motorisations. Désormais proposé en une seule carrosserie – la déclinaison Stepway

faisant bande à part (voir pages suivantes) –, ce nouvel opus en profitera pour muscler un peu son jeu sur le plan esthétique, avec un look plus affirmé, légèrement typé baroudeur: protections de passages de roue, face épurée, optiques affinées et modernisées à l'avant et fin bandeau lumineux sur la poupe. Ce qui créera une vraie rupture de style avec le modèle actuel. La Sandero 4 devrait par ailleurs s'allonger de quelques centimètres (autour de 4,10 m). Signalons enfin qu'une inédite version 100 % électrique a été confirmée. Basée sur une plate-forme simplifiée de Renault 5 E-Tech, dont elle reprendrait aussi le moteur de 95 ch et la batterie de 40 kWh (autonomie jusqu'à 300 km) d'entrée de gamme, elle sera destinée à contrer les Citroën ë-C3 et MG3. Reste à savoir si elle sera intégrée à la gamme Sandero.

**TARIF:** à partir de 16000 € (thermique)\*

# XC Stepway

Début 2028



# XC "Spring 2"

Début 2027


**ILLUSTRATIONS**  
**Auto Plus**


■ L'actuelle Spring aura bien une remplaçante, mais tout changera, et en premier lieu son nom. On ne connaît pas encore son appellation définitive (le terme "Evader" – probablement un nom de code – a circulé), mais on sait déjà qu'elle sera beaucoup mieux armée. Finie, donc, la petite citadine électrique "low cost" fabriquée en Chine et dont les très belles ventes du début se sont effondrées après qu'elle a été privée de bonus (30 000 unités vendues en 2023, contre 4 000 au premier semestre 2025).

Celle qui lui succédera aura l'avantage d'être produite en Europe (en Slovaquie), aux côtés de la future Renault Twingo (qui, elle, verra le jour en 2026). La "Spring 2" en reprendra de nombreux éléments, comme sa base technique (plate-forme raccourcie de la R5 E-Tech), le gabarit (3,75 m environ), et la batterie LFP. Elle se démarquera de sa "cousine" par un design typique Dacia, un look plus baroudeur, mais aussi par des équipements plus basiques. Elle profitera ainsi

d'un coût réduit et d'un développement éclair (en 16 mois). Dacia a d'ailleurs déjà annoncé un ticket d'entrée au-dessous de 18 000 €, un tarif qui pourrait même descendre à 15 000 € si les nouvelles aides "CEE" (certification d'économie d'énergie, ou primes "coup de pouce") sont encore d'actualité au moment de sa sortie. Elle devrait être dévoilée fin 2026, et commercialisée début 2027.

**TARIF: à partir de 17 990 €\***

ILLUSTRATIONS

Auto Plus

R. DEMARETS

■ Comme évoqué pages précédentes, la Sandero est une véritable star, et elle doit en grande partie son succès à sa déclinaison Stepway, qui réalise les deux tiers des ventes globales du modèle. Il faut dire qu'avec son look de petit baroudeur, cette variante surélevée a de quoi séduire. A tel point que Dacia prévoit, pour la prochaine génération, d'en faire un modèle à part entière. Un "vrai" petit SUV, distinct de la citadine Sandero (à l'image du Renault Captur par rapport à la Clio), qui pourrait être rebaptisé "Stepway" tout court. Avec un gabarit de 4,15 m environ – idéal pour un usage urbain –, il viendra se positionner en dessous du Duster (4,34 m), et ne comportera pas de version 4x4. Bien sûr, son design va fortement évoluer afin de bien signifier son changement de genre. Il misera à fond sur un look "outdoor" et robuste, avec des protections de carrosserie beaucoup plus marquées (boucliers,

R. DEMARETS

passages de roue, bas de caisse...), un capot horizontal, une face verticale, des barres de toit et des lignes tendues. Le tout avec une touche de modernité apportée par une signature lumineuse et des optiques fines ainsi qu'un bandeau éclairé haut perché sur la poupe. Résultat : une version encore plus aventurière, plus affirmée et plus désirable que l'actuelle... Côté motorisations, sa palette devrait être calquée sur celle de la Sandero (actuelle) restylée (voir p. 16 et 17), qui sera reconduite sur la quatrième génération : essence de 100 et 115 ch (micro-hybride), bicarburation essence/GPL de 120 ch (micro-hybride), et hybride (155 ch). Seule inconnue : ce petit SUV aura-t-il, comme la Sandero, son pendant en 100 % électrique ? A suivre...

**TARIF : à partir de 18500 €\***

DC

## "Bigster coupé"

Fin 2026

■ Avec le Bigster, Dacia a pris une nouvelle dimension en intégrant le fameux segment C (celui des véhicules compacts). Et lors de sa présentation en octobre 2024, le directeur général de Dacia, Denis Le Vot, avait annoncé que deux modèles suivraient dans cette même catégorie. Parmi eux devrait figurer une version "coupé" du SUV compact ou, plus précisément, une cross-berline (un mélange de SUV, de berline surélevée et de coupé). L'idée qu'un tel type de carrosserie puisse

intégrer le catalogue de la marque n'est pas nouvelle, mais, à l'époque, on imaginait plutôt ce futur modèle comme un dérivé du Duster (4,35 m). Or c'est bien dans la catégorie supérieure qu'il fera son apparition, témoignant une nouvelle fois de la montée en gamme du constructeur roumain. Le Bigster partage d'ailleurs sa plate-forme (CMF-B) et sa longueur (4,57 m) avec le Renault Arkana, pionnier des SUV coupés accessibles. Le nouveau venu reprendra les derniers codes

esthétiques de la marque, et se distinguera par une hauteur contenue (moins de 1,60 m) et une ligne de toit très plongeante, à la fois dynamique et élégante. A bord, on retrouvera le mobilier du Bigster et une belle habitabilité. Les moteurs devraient être repris du SUV compact : essence et bicarburation essence/GPL (tous deux de 140 ch, avec hybridation légère 48 V) et l'hybride de 155 ch.

**TARIF : à partir de 26500 €\***

ILLUSTRATION

Auto Plus



R. DEMARETS



PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS: MERCEDES

Le Shooting Brake conserve une silhouette très dynamique pour un break, avec une lunette arrière inclinée. De quoi favoriser l'aérodynamisme.

LA MERCEDES CLA DÉBARQUE EN BREAK

## Une histoire de coffre...

Appelée à devenir l'entrée de gamme chez Mercedes, la CLA se décline déjà en break. Une carrosserie plus polyvalente que la version quatre portes ?

Alors que la Mercedes CLA passe déjà entre les mains de nos essayeurs (voir p. 30), sa déclinaison break s'annonce. Comme la génération précédente, ce Shooting Brake ne sera pas le préféré des déménageurs, avec seulement 455 dm<sup>3</sup> de volume de coffre. Ce qui est d'ailleurs 30 dm<sup>3</sup> de moins qu'avant, malgré des di-

mensions généreuses (4,73 m de long). En revanche, cette carrosserie devrait lui permettre de mieux accueillir ses passagers que la CLA "tout court". D'après Mercedes, la hauteur sous plafond progresserait de 2,6 cm aux places arrière, et la découpe plus large des portes devrait faciliter l'installation. Pas de changement à l'avant, où la présenta-



Annoncé à 455 dm<sup>3</sup>, le coffre régresse face à la génération précédente. Mais, sur les électriques, il est suppléé par un coffre avant de 101 dm<sup>3</sup>.

### En Bref

**Lancement:** mars 2026

**L x l x h:** 4,73 x 1,86 x 1,47 m

**Moteurs hybrides 48 V:**  
de 136 à 190 ch

**Moteurs électriques:**  
272 et 354 ch

**A partir de:** de 47 000 €\*

\*Estimation Auto Plus.

tion reste ultramoderne, avec une grande dalle rassemblant jusqu'à trois écrans. Comme pour la version coupé quatre portes, cette nouveauté sera disponible en essence (hybridation 48 V) et en électrique. Une curiosité, puisque les breaks à pile ne courent pas les rues... Encore moins ceux capables d'abattre jusqu'à 761 km en une charge, comme annoncé par Mercedes. Comptez une rallonge d'environ 1 000 € face à la CLA.

### La Nissan Micra, plus chère que sa cousine la R5!

On connaît désormais les tarifs de la Nissan Micra, cousine "arrondie" de la Renault 5 électrique. L'entrée de gamme Engage (batterie de 40 kWh, 120 ch) est proposée à partir de 28 000 €. Soit... 10 € symboliques de plus que la R5! Et la version de 52 kWh (150 ch) n'est disponible qu'en finitions milieu ou haut de gamme, pour un ticket d'entrée à 33 500 €, soit 2 010 € de plus que la Renault. L'écart tombe à 10 € à équipement équivalent.



NISSAN

### Une Kia EV4 ambitieuse

Rivale des Renault Megane E-Tech, Peugeot E-308... La berline électrique Kia EV4 dévoile ses prix. Comptez à partir de 38 290 € en entrée de gamme 58 kWh, et 42 290 € pour la variante 4 portes Fastback. Des tarifs bien placés. Il faudra déboursier 42 890 € pour s'offrir la "grosse" batterie de 81 kWh, promettant jusqu'à 590 km d'autonomie WLTP.



KIA

### MAZDA RENOUVELLE SON SUV FAMILIAL

#### Le CX-5 rentre dans le rang

Lancée en 2017, la deuxième génération du Mazda CX-5 va bientôt tirer sa révérence. Et le constructeur japonais n'y va pas

avec le dos de la cuillère pour ce SUV compact, crucial pour ses ventes, surtout aux Etats-Unis. Le CX-5 s'allonge ainsi de 11 cm



Mazda a simplifié l'intérieur de son CX-5, avec un grand écran central tactile, et une planche de bord rectiligne.

PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS: MAZDA

pour atteindre 4,69 m. Voilà qui devrait profiter aux places arrière et au coffre, donné pour 583 dm<sup>3</sup>. Le style est désormais plus sobre et plus statuaire. Surtout, l'intérieur change totalement de philosophie, avec un très grand écran tactile (jusqu'à 15,6"/39,6 cm) embarquant un logiciel conçu avec Google. Il trône au milieu d'une planche de

bord très épurée. En Europe, il sera lancé en décembre avec un 2.5 atmosphérique micro-hybride de 141 ch. Mais ce moteur ne suffisant pas à lui épargner un gros malus en France, il faudra attendre 2027, et l'arrivée d'une motorisation full hybrid, pour le commander chez nous. Les tarifs devraient alors débiter autour de 38 000 € (estimation Auto Plus).





# Auto Plus

# Sur la route des VACANCES!



Votre abonnement à

# 3€

LE 1<sup>er</sup> MOIS

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)

**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :  
[bit.ly/ap\\_1925](http://bit.ly/ap_1925)  
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1670314

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

Formule MENSUELLE **3€** le 1<sup>er</sup> 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<sup>(1)</sup>.**

Formule ANNUELLE **5 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + un porte-cartes en cadeau pour **99€ seulement** au lieu de 187,03€\*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(2)</sup>.

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](http://Kiosquemag.com) : [bit.ly/ap\\_1925](http://bit.ly/ap_1925) 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](http://Kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 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, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://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](http://www.kiosquemag.com)



Visuels non contractuels



N. SOLER

P. 24, NOUVEAUX MODÈLES, QUELS PROGRÈS FACE AUX ANCIENS : nos mesures et nos tests détaillés pour apprécier les changements d'une génération à l'autre, en positif comme en négatif, avec les **Mini Cooper C**, **Renault R5 E-Tech/Zoe**, **Citroën C3 Aircross**, **Peugeot 5008** et **Audi Q5 Sportback**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Mercedes CLA 250+** électrique, qui promet une grande autonomie.

◀ P. 34, MATCH : le **Renault Symbioz** face à son cousin le **Nissan Qashqai**.

P. 38, ESSAI : le nouveau **Polestar 3**, grand SUV électrique à batterie XXL.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

**400 voitures testées par an, 9 km de pistes**

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



**Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes**

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

**Des milliers de kilomètres au volant**

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

**Une grille de notation impitoyable**

Ménés 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

**450 km**  
Autonomie moyenne

**Polestar 3 Long Range Dual Motor**



N. SOLER

L'offre de modèles électriques est en plein essor, et les nouveautés se succèdent. Le Polestar 3 (voir p. 38) interpelle avec sa batterie XXL (107 kWh utiles). Quelle autonomie moyenne lui permet-elle d'atteindre ? Petite déception : seulement 450 km. Ce grand SUV ne pointe ainsi qu'en 17<sup>e</sup> position de notre top 20, toutes catégories confondues. Un classement dominé par la grande et très onéreuse Mercedes EQS qui, avec une "méga-pile" équivalente (108 kWh), occupe la 1<sup>re</sup> place en version 450+ (et la 8<sup>e</sup> en 580). Mais le vrai exploit est de parvenir à dépasser les 500 km avec un budget accessible : le Kia EV3 de 81,4 kWh arrive 2<sup>e</sup> avec 510 km ! Saluons aussi l'honorable 4<sup>e</sup> place de la Cupra Born VZ de 79 kWh, porte-étendard du groupe Volkswagen avec 485 km. Premier français, en 5<sup>e</sup> position, le Renault Scenic E-Tech de 87 kWh peut rouler 480 km. En attendant de mesurer sa version Grande Autonomie Propulsion, le Tesla Model Y restylé atteint pour sa part 465 km en Grande Autonomie AWD (10<sup>e</sup>). **François Stagnaro**



N. SOLER

**TOP 20**

Le Polestar 3 face aux autres modèles électriques

Autonomie moyenne (en kilomètres)

1 <sup>re</sup>	Mercedes EQS 450+ (108 kWh, 333 ch)	525
2 <sup>e</sup>	Kia EV3 (81,3 kWh, 204 ch)	510
3 <sup>e</sup>	Xpeng G9 AWD Perform. (93,1 kWh, 551 ch)	500
4 <sup>e</sup>	Cupra Born VZ (79 kWh, 326 ch)	485
5 <sup>e</sup>	Renault Scenic Grande Aut. (87 kWh, 218 ch)	480
5 <sup>e</sup> ex ae	Tesla Model X (93 kWh, 670 ch*)	480
7 <sup>e</sup>	Nissan Ariya (87 kWh, 242 ch)	475
8 <sup>e</sup>	Mercedes EQS 580 4Matic (107 kWh, 523 ch)	470
8 <sup>e</sup> ex ae	Xpeng G6 RWD Long Range (87,5 kWh, 280 ch)	470
10 <sup>e</sup>	Tesla Model Y Gde Aut. AWD (75 kWh, 410 ch*)	465
10 <sup>e</sup> ex ae	Volkswagen ID.3 GTX (79 kWh, 286 ch)	465
12 <sup>e</sup>	Porsche Macan Turbo (95 kWh, 639 ch)	460
12 <sup>e</sup> ex ae	Skoda Enyaq 85 (77 kWh, 285 ch)	460
12 <sup>e</sup> ex ae	Volkswagen ID.4 Pro (77 kWh, 286 ch)	460
15 <sup>e</sup>	Ford Mustang Mach-E Ext. R. (88 kWh, 294 ch)	455
15 <sup>e</sup> ex ae	Volkswagen ID.3 Pro S (77 kWh, 204 ch)	455
17 <sup>e</sup>	Ford Explorer Ext. Range (77 kWh, 285 ch)	450
17 <sup>e</sup> ex ae	<b>Polestar 3 Long R. Dual Mot. (107 kWh, 489 ch)</b>	<b>450</b>
17 <sup>e</sup> ex ae	Porsche Macan 4 (95 kWh, 408 ch)	450
20 <sup>e</sup>	Hyundai Ioniq 6 (74 kWh, 229 ch)	445

◀ La Mercedes EQS 450+ profite de sa batterie XXL pour rouler 525 km jusqu'à la panne sèche. C'est l'actuel record de notre base de mesures.



## NOUVEAUX MODÈLES

# Quels progrès face aux anciens ?

Toujours plus, toujours mieux : c'est ce que promettent d'ordinaire les constructeurs au moment de dévoiler leurs derniers modèles. Mais derrière une couche de vernis luisante, gagne-t-on vraiment toujours à opter pour la nouveauté, et sur tous les plans ? C'est ce que nous avons décidé de vérifier dans ce dossier, en nous mettant au volant bien sûr, mais aussi en épluchant les équipements et en étudiant les mesures de notre labo. Objectif : éviter de faire un pas en avant... pour deux en arrière.



PHOTOS: TIBO / PEUGEOT

## Au sommaire

Mini Hatch 3 portes	P. 25
Renault 5 E-Tech/Zoe	P. 26
Citroën C3 Aircross	P. 27
Peugeot 5008	P. 28
Audi Q5 Sportback	P. 29

# Mini Hatch 3 portes // Beaucoup de changements... surtout visuellement

1.5 Cooper C Classic - 156 ch - 29 100 €

La nouvelle



B. ASKET/VIRAGE AGENCY

Sur le plan esthétique, Mini n'y est pas allé avec le dos de la cuillère. A l'arrière, d'inédits feux trapézoïdaux distinguent au premier coup d'œil la nouvelle Mini de l'ancienne. Mais au-delà des apparences – et contrairement à la version 100% électrique, nouvelle de A à Z –, on retrouve ici la plateforme de la précédente génération. Pas étonnant dès lors que les mensurations restent sensiblement les mêmes. Même logique aux places arrière: la Mini 3 portes demeure une mauvaise élève, surtout pour les grands gabarits, qui auront toutes les peines du monde à trouver une position confortable pour leurs jambes. Quant au volume de coffre, son accroissement relève de l'anecdote (222 dm<sup>3</sup> contre 211). Sur le plan du style, en revanche, les évolutions sont également flagrantes à bord. Epurée

à l'extrême, la nouvelle planche de bord est recouverte de tissu recyclé. Original, mais moins chic et plus "attrape-poussière". Au centre, un grand écran circulaire Oled inédit de 24 cm regroupe la plupart des commandes, dans une ergonomie encore plus fouillis. Les autres nouveaux équipements concernent principalement la sécurité (voir ci-contre).

## Plus puissante, moins chère

Côté mécanique, le 1.5 essence présent sur l'ancienne reprend du service, avec 20 ch de plus. La citadine passe ainsi sous les 30s au 1000 m départ arrêté. Plus performante sans être plus gourmande (-0,4 l/100 km sur autoroute), elle déçoit en confort. Son amortissement est excessivement ferme. Enfin, une fois n'est pas coutume, à dotation comparable, les tarifs ont baissé (ici de 1 300 €). **C. T.**

1.5 Cooper Camdem - 136 ch - 30 400 €<sup>(1)</sup>

L'ancienne



Y. LEFEBVRE



La nouvelle



L'ancienne

Plus épurée, la nouvelle planche de bord arbore un grand écran circulaire de 24 cm de diamètre, qui regroupe la plupart des commandes, et dont les menus sont souvent confus. Les matériaux sont moins chics mais plus écolos, comme les habillages en textile issu du recyclage.

LES MESURES	La nouvelle	L'ancienne
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non	Non
Cylindrée	1 499 cm <sup>3</sup>	1 499 cm <sup>3</sup>
Vitesse maxi	212 km/h	201 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s5	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s1	5s8
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/5,9/7 l/100 km	6,1/6,3/7,2 l/100 km
Poids	1 263 kg	1 244 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m	68 m
Dimension L x l x h, en m	3,88 x 1,75 x 1,46 m	3,87 x 1,73 x 1,42 m
Coffre	222 dm <sup>3</sup>	211 dm <sup>3</sup>

## L'équipement en plus par rapport à l'ancienne

**De série:** • Aide active au maintien dans la voie • Alerte de survitesse • Avertisseur de risque de collision arrière • Nouvel écran central circulaire Oled de 24 cm de diamètre • Park Assist avec caméra de recul et aide au stationnement AV/AR • Surveillance des angles morts.

Agrément de conduite / performances	En léger progrès
Confort/insonorisation	En baisse
Finition/équipement	En léger progrès
Consommation	En léger progrès
Différence de prix	- 1 300 €

1. Dernier tarif en vigueur paru pour ce modèle.

## Renault 5 E-Tech/Zoe // Du charisme, mais pas que !

R5 Autonomie Confort Iconic Cinq - 52 kWh - 150 ch - 35 490 €

La nouvelle



F. GROUT

La Zoe fera toujours figure de pionnière en France. Même si elle n'a pas été la première électrique vendue chez nous, elle fut celle qui popularisa le concept. Dans un marché balbutiant, elle s'est écoulée à plus de 400 000 exemplaires, en douze ans d'une carrière qui l'a vue aussi largement progresser techniquement. Comment renouveler le genre ? En misant sur le charme ! La R5 prend la relève avec son look craquant et des tarifs en nette baisse. Mais la nouvelle venue est un peu plus petite, ce qui se ressent en habitabilité comme en volume de coffre. En revanche, que de progrès aux places avant ! La qualité de finition fait un bond en avant, tandis que l'ensemble est très moderne et bien pensé. Le confort progresse lui aussi, grâce à une meilleure in-

sonorisation (malgré quelques bruits d'air sur autoroute) et à un amortissement bien dosé. Le tout avec un châssis agile qui rend la R5 bien plus sympa à mener que la Zoe, d'autant que les performances sont en hausse.

## Plus polyvalente ?

Côté autonomie, comptez une trentaine de kilomètres de rab face à une Zoe R135. Pas de quoi faire de cette R5 une voyageuse née, mais les éventuels trajets sur autoroute seront plus sereins. Surtout, elle se recharge plus vite aux bornes rapides. Bref, les progrès sont tangibles à bien des égards : confort, autonomie, plaisir de conduire, charme... La R5 mérite son succès actuel ! Ceux qui regretteraient l'habitabilité et le coffre de la Zoe peuvent, pour un prix équivalent à celle-ci, loucher sur le R4. **C. R.-R.**

Zoe R135 Techno - 52 kWh - 135 ch - 38 300 €<sup>(1)</sup>

L'ancienne



A. SAUNIER



La nouvelle



L'ancienne

Les progrès sont ici indéniables. A bord, la R5 est pimpante, moderne, facile à appréhender, bien finie et confortable. De son côté, l'habitacle de la Zoe est un peu morne et fait daté aujourd'hui. Les matériaux ne sont pas toujours valorisants non plus.

LES MESURES	La nouvelle	L'ancienne
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	52 kWh	52 kWh
Vitesse maxi	151 km/h	144 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	<b>31s1</b>	33s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	<b>5s6</b>	8s
Autonomie moyenne	<b>320 km</b>	290 km
Route/Autoroute/Ville	<b>350/250/355 km</b>	315/240/315 km
Recharge rapide de 15 à 80 %	<b>30 mn à 100 kW</b>	45 mn à 50 kW <sup>(2)</sup>
Poids	<b>1 460 kg</b>	1 542 kg
Freinage 130 à 0 km/h	<b>61 m</b>	67 m
Dimension L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50	4,09 x 1,73 x 1,57
Coffre	310 dm <sup>3</sup>	<b>325 dm<sup>3</sup></b>

## L'équipement en plus par rapport à l'ancienne

**De série :** • 6 Airbags (4 pour Zoe) • Charge bidirectionnelle (V2L) • Conduite semi-autonome • Ecran central 10,1"/25,6 cm (9,3"/23,6 cm pour Zoe) et interface Google • Freinage d'urgence auto. • Recharge rapide DC.

**En option :** • Attelage (950 €) • Système audio hi-fi Harman Kardon (600 €).

Agrément de conduite/performances	<b>En progrès</b>
Confort/insonorisation	<b>En léger progrès</b>
Finition/équipement	<b>En progrès</b>
Autonomie	<b>En léger progrès</b>
Différence de prix	<b>- 2 810 €</b>

1. Dernier tarif en vigueur paru pour ce modèle. 2. Charge rapide DC en option à 1 000 €.

# Citroën C3 Aircross // Changement de cap

1.2 Hybride Max - 145 ch - 28 450 €

**Le nouveau**



F. GROUT

Le nouveau C3 Aircross, tout comme la nouvelle C3 dont il dérive, incarne le lancement d'une nouvelle stratégie de la part de Citroën. Pour se différencier des cousins Peugeot, Opel ou Fiat, le constructeur a en effet décidé de descendre en gamme, et de s'attaquer à Dacia. Conséquence: des tarifs en chute libre d'une génération à l'autre. Une bonne nouvelle, qui n'est évidemment pas sans conséquences. Le C3 Aircross est toujours confortable, grâce aux butées hydrauliques de ses suspensions et à ses sièges accueillants. Mais le niveau de finition est plus proche du low cost que sur la précédente génération, même si la présentation générale apparaît plus moderne. Certains équipements sont absents, tel le démarrage sans clé, quand d'autres font déjà vieil-

lots, comme la caméra de recul à la définition limitée. Mais tout n'est pas noir: grâce à des dimensions en forte hausse (+ 24 cm), le "petit" SUV est devenu l'un des plus logeables de son segment, et peut même, en option, accueillir jusqu'à sept personnes. Et, réglementation oblige, la dotation de sécurité progresse légèrement.

## La belle affaire

Sur la route, l'insonorisation est un peu trop légère, surtout sur voie rapide (bruits d'air). Et la direction, trop assistée, peut se montrer peu précise en courbe. En revanche, l'hybride de 145 ch, sobre et plaisant, remplace avec brio le "vieux" PureTech de 130 ch. Bref, le C3 Aircross est plus intéressant que jamais, notamment grâce à un tarif très accrocheur, quitte à tolérer des détails de finition moins flatteurs. **C. R.-R.**

1.2 PureTech Max EAT6 - 130 ch - 30 700 €<sup>(1)</sup>

**L'ancien**



A. CORTESI



**Le nouveau**



**L'ancien**

Visuellement, le C3 Aircross offre une planche de bord plus moderne, avec un combiné simplifié à lire par-dessus le volant, et un écran plus grand et plus réactif. Mais les matériaux sont globalement moins flatteurs qu'avant, dans une recherche de réduction des coûts.

LES MESURES	Le nouveau	L'ancien
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 29 ch	Non
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Vitesse maxi	191 km/h	179 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	<b>30s8</b>	33s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	<b>6s1</b>	7s4
Consommation moyenne	<b>6,3</b> l/100 km	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	<b>5,9/7/7</b> l/100 km	6,7/ <b>6,9</b> /7,6 l/100 km
Poids	1 367 kg	<b>1 306</b> kg
Freinage 130 à 0 km/h	<b>62</b> m	71 m
Dimension L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66	4,16 x 1,76 x 1,64
Coffre	<b>460</b> dm <sup>3</sup>	433 dm <sup>3</sup>

## L'équipement en plus par rapport à l'ancien

**De série:** • Combiné d'instruments numérique • Chargeur de smartphone par induction • Ecran central 10,25"/26 cm (9"/23 cm sur ancien) • Freinage d'urgence auto. • Reconnaissance des panneaux • Surveillance des angles morts.  
**En option:** • Configuration 7 places (850 €).

Agrément de conduite / performances	<b>Equivalent</b>
Confort/insonorisation	<b>Equivalent</b>
Finition/équipement	<b>En léger retrait</b>
Consommation	<b>En progrès</b>
Différence de prix	<b>- 2 250 €</b>

1. Dernier tarif en vigueur paru pour ce modèle.

## Peugeot 5008 // Adieu définitif à l'héritage du monospace...

1.2 Hybrid GT - 145 ch - 46500 €

Le nouveau



N. SOLER

Cette nouvelle génération du Peugeot 5008 marque un tournant dans la carrière de celui qui fut, à ses débuts, un monospace. Il perd en effet le bénéfice des sièges indépendants et identiques au deuxième rang, pourtant bien pratiques pour moduler la configuration à l'envi. Et l'habitabilité ne progresse pas, même si elle reste généreuse. La bonne nouvelle concerne en revanche le troisième rang, qui reste l'un des plus accueillants et faciles d'accès de sa catégorie. Le 5008 a beaucoup changé par ailleurs aussi. Comme le 3008 dont il reprend la base technique, il est désormais disponible en version 100% électrique. Mais le plaisir au volant n'est plus son point fort : oubliez la direction très précise et le train avant volontaire. Le SUV donne désor-

mais priorité au confort, avec un amortissement plus souple et une insonorisation plus réussie. Ce que les amateurs de conduite perdent, ils le retrouvent en tranquillité sur les longs trajets.

## La fin d'une époque ?

L'hybride 48 V de 145 ch est toujours de la partie : il avait été introduit en fin de carrière de l'ancienne génération, et s'appelait à l'époque "136 ch" (1). Toujours sobre, il se montre à la hauteur des exigences de ce SUV familial. Autre bonne nouvelle : les tarifs baissent ! Et l'équipement est en léger progrès. Bref, le nouveau 5008 est loin de régresser. Reste que les familles nombreuses devront composer avec la perte des sept sièges indépendants, mais ses rivaux, Renault Espace en tête, suivent le même chemin.

C. R.-R.

1.2 Hybride e-DCS6 GT - 136 ch (1) - 47 170 € (2)

L'ancien



A. CORTESI

LES MESURES	Le nouveau	L'ancien
Moteur turbo-essence	3 cylindres, 12S	3 cylindres, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 29 ch	Moteur électrique, 29 ch
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Vitesse maxi	193 km/h	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s8	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	7s2
Consommation moyenne	6,6 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km	6,3/6,6/7 l/100 km
Poids	1 750 kg	1 587 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m
Dimension L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69	4,65 x 1,85 x 1,64
Coffre	330/685 dm <sup>3</sup> (3)	214/639 dm <sup>3</sup> (3)

## L'équipement en plus par rapport à l'ancien

**De série :** • 8 Airbags (6 sur l'ancien) • Clim' auto. trizone (auparavant bizona) • Freinage d'urgence auto. • Dalle numérique de 21"/53 cm incluant écran central et compteurs • Hayon motorisé mains libres • Jantes 19" (auparavant 18").  
**En option :** • Sellerie Alcantara avec sièges électriques (1 900 €).

Agrément de conduite / performances	En léger retrait
Confort/insonorisation	En léger progrès
Finition/équipement	En léger progrès
Consommation	Equivalent
Différence de prix	- 670 €

N. SOLER



Le nouveau

Y. LEBEVRE



L'ancien

Si l'intérieur de l'ancien 5008 vieillit plutôt bien, celui du nouveau est franchement ultra-moderne. Il est aussi bien fini, et la disposition des écrans conviendra mieux aux réfractaires de la position de conduite typique de Peugeot. Mais le 5008 a perdu quelques aspects pratiques...

1. En réalité, puissance maxi combinée (145 ch) identique à celle du nouveau 5008, réhomologué en 145 ch. 2. Dernier tarif en vigueur pour ce modèle. 3. En configuration 7 places/5 places.

# Audi Q5 Sportback // Un nouvel opus plus résolument high-tech

2.0 TDI S line - 204 ch - 70 150 €

**Le nouveau**



N. SOLER

**A**u premier coup d'œil, le nouveau Q5 Sportback ne semble pas opérer de révolution par rapport à son devancier. Dans le détail, les changements sont pourtant nombreux. Capot, optiques, calandre Singleframe et boucliers redessinés donnent visuellement de la force à la voiture. Et ce n'est pas qu'une illusion d'optique. La face plus massive a été rehaussée de 4 cm. A l'arrière, un bandeau lumineux relie les feux. Comme l'A5, le Q5 repose sur une nouvelle plateforme. Le gabarit augmente légèrement (+ 3 cm en longueur). Une hausse qui profite surtout au volume de coffre, qui gagne plus de 100 dm<sup>3</sup>, tandis que la banquette coulissante est reconduite. La transformation la plus notable concerne la planche de bord. Quel spectacle! Surtout

avec l'écran passager (pack Tech Plus à 2850 €). Si les nombreux menus réclament un temps d'adaptation, la lisibilité est parfaite. On retrouve par ailleurs les aides à la conduite du précédent, déjà parmi les plus évoluées, auxquelles s'ajoute le stationnement assisté, livré de série.

## Plus sobre... en ville

Le 2.0 TDI de 204 ch est l'unique diesel disponible. Il passe d'une micro-hybridation 12 V à une hybridation 48 V, capable de mouvoir l'engin en mode électrique sur de courtes phases. La consommation diminue en ville (- 0,7 l/100 km), mais pas sur route ni sur autoroute, notamment à cause du poids désormais au-dessus des 2 tonnes. L'insonorisation et le confort progressent, tout comme le prix, en hausse de 2 450 €! **C. T.**

2.0 TDI S line - 204 ch - 67 700 €<sup>(1)</sup>

**L'ancien**



N. SOLER



**Le nouveau**



**L'ancien**

Dans l'habitacle, le nouveau Q5 Sportback met l'accent sur les interfaces numériques avec ses deux écrans high-tech, voire trois si l'on inclut celui proposé au passager (option). Et ce nouvel opus ne déroge pas à la règle chez Audi : les matériaux sont toujours chics et soigneusement assemblés.

LES MESURES	Le nouveau	L'ancien
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique, 24 ch	Alternateur-démarrateur 12 V
Cylindrée	1 968 cm <sup>3</sup>	1 968 cm <sup>3</sup>
Vitesse maxi <sup>(2)</sup>	226 km/h	222 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	<b>29s4</b>	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	<b>5s5</b>	6s
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	<b>6,8</b> l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7/7/ <b>6,6</b> l/100 km	<b>6,9/6,3/7,3</b> l/100 km
Poids	2 070 kg	<b>1 948</b> kg
Freinage 130 à 0 km/h	<b>64</b> m	65 m
Dimension L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65 m	4,69 x 1,90 x 1,66 m
Coffre	De <b>550</b> à <b>635</b> dm <sup>3(3)</sup>	De 442 à 523 dm <sup>3(3)</sup>

## L'équipement en plus par rapport à l'ancien

- De série:** • Jantes 19" (auparavant 18") • Sièges AV à réglages électriques • Système d'aide aux manœuvres de stationnement.
- En option:** • Ecran MMI pour passager AV inclus dans le pack Tech Plus avec la clé mains libres, les phares matriciels et la caméra 360° (2 850 €).

Agrément de conduite / performances	<b>En progrès</b>
Confort/insonorisation	<b>En léger progrès</b>
Finition/équipement	<b>Equivalent</b>
Consommation	<b>Equivalent</b>
Différence de prix	<b>+ 2 450 €</b>

1. Dernier tarif en vigueur pour ce modèle. 2. Donnée constructeur. 3. Banquette reculée à avancée. N° 1925 - 25.07.2025



ÉLECTRIQUE

## Mercedes CLA

250+ AMG Line - 85 kWh - 272 ch

58200 € / 58200 €\*  


## PREMIER TEST DE LA NOUVELLE CLA 100 % ÉLECTRIQUE

## Objectif : record d'autonomie

Proposée en hybride en fin d'année, la nouvelle CLA commence sa carrière en tout électrique. Avec sa boîte à deux vitesses et son architecture 800 V, elle promet un rayon d'action et une rapidité de charge inédits.

La CLA inaugure la plateforme multi-énergie MMA (qui équipera aussi les prochains CLA Shooting Brake, GLA et GLB). En version 100 % électrique, elle vient se frotter aux BMW i4, Tesla Model 3... avec des arguments inédits dans cette catégorie. Sa grosse batterie de 85 kWh utiles alimente un nouveau moteur électrique de 272 ch et accepte,

grâce à son architecture 800 V, jusqu'à 320 kW sur borne rapide. De quoi récupérer 300 km en 10 mn et recharger de 10 à 80 % en 22 mn. Batterie pleine, Mercedes annonce près de 800 km, avec une consommation mixte WLTP de 12,5 kWh/100 km. Difficile à reproduire dans la "vraie vie", mais grâce à sa boîte à deux vitesses et à ses réelles aptitudes aérodynamiques, la

valeur relevée à l'ordinateur de bord au terme de notre premier essai s'est révélée très faible: 14,6 kWh/100 km de moyenne, laissant espérer parcourir près de 600 km! Ce serait un record, à vérifier dès que possible sur nos bases. Mais ce n'est pas son seul atout. En 250+, la CLA se contente d'un seul moteur, à l'arrière (contre deux sur la 350). Cela lui suffit déjà pour offrir de très bonnes performances, comme ce 0 à 100 km/h expédié en 6s7 ou la vitesse maxi qui dépasse les 200 km/h. Sur les petites routes, le châssis se montre agile et parvient à masquer un poids élevé (plus de 2 tonnes tout de même). La suspension filtre sans difficulté les aspérités de la chaussée, même avec les jantes de 19" du pack AMG Line. Aucune vibration ne remonte au volant ou dans le pédalier et il faut être attentif pour noter le passage entre les deux rapports. Pas de palettes au volant, mais un système de régénération simpli-

fié (quatre niveaux, dont un dit "intelligent"), accessible depuis le sélecteur derrière le volant.

## Finition pas irréprochable

Les sièges garantissent un bon maintien et une grande amplitude de réglages. Le volant est agréable en mains, même si les touches sensibles manquent de précision. Côté finition, la CLA souffle le chaud et le froid. Bravo pour les poignées de porte affleurantes, les joints et les revêtements les plus visibles, à l'avant et en hauteur. Mais les places arrière sont moins soignées, avec des plastiques durs indignes de cette catégorie. L'assise, très creusée, et le dossier incliné aident à bien profiter du toit panoramique XXL, de série. L'espace aux jambes est correct, mais il est difficile de glisser les pieds sous le siège avant. Le coffre, tout en profondeur, n'est pas très pratique et ne revendique que 405 dm<sup>3</sup>. Heureusement, un compartiment de 101 dm<sup>3</sup>

## PARLONS BUDGET

**Le vrai prix:** aucune remise à espérer au lancement et pas de "prime écolo coup de pouce" (ex-bonus) à ce niveau de prix.

**L'entretien:** tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

**L'équipement:** correct, mais pas vraiment impressionnant, il comporte des lacunes. A ce tarif, il est franchement mesquin de devoir rallonger la facture pour une clim' bizona (650 €) ou la réplique pour smartphone (400 €)!

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s7
Consommation cycle mixte	12,5 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	776 km
Temps de charge borne rapide	22 mn <sup>(1)</sup>
Poids	2055 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 320 kW maxi.

### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	85 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	272 ch
Couple maxi	335 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 2 rapports
Pneus AV/AR	225/40 R19 / 235/35 R19
Dim. L x l x h, en m	4,73 x 1,86 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

### À LA LOUPE

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

### L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Mercedes CLA 250+ AMG Line (58 200 €\*, 272 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines familiales et routières 100 % électriques de plus de 250 ch, et notamment :

**BMW i4 eDrive35 M Sport** (61 950 €\*, 286 ch),  
**BYD Seal Design** (46 990 €\*, 313 ch),  
**Tesla Model 3 Grande Autonomie Propulsion** (43 600 €\*, NC),  
**Volkswagen ID.7 Pro** (55 400 €\*, 286 ch), etc.

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



Grâce à sa grosse batterie et à sa boîte à deux vitesses, la nouvelle CLA propose d'aller loin entre deux charges. Et cela dans un grand confort.



Nombre de places : 5

L'inclinaison de l'assise et des dossiers et l'absence de volet occultant pour le toit vitré compensent la faible garde au toit. Espace aux jambes correct, mais peu de place pour glisser les pieds.



Volume : 405 + 101 dm<sup>3</sup> (AR/AV)

Le coffre abandonne 55 dm<sup>3</sup> par rapport à l'ancienne CLA. Mais il y a un "frunk" <sup>(1)</sup> de 101 dm<sup>3</sup> à l'avant.



Poignées affleurantes, petits rétros et carénage contribuent au bon aérodynamisme de la CLA.

1. Petit coffre complémentaire situé sous le capot avant.

### L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (100 % led) et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif • Surveillance des angles morts, etc.

**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. + pompe à chaleur • Jantes alliage 18" • Sièges AV sport chauffants • Système multimédia MBUX • Toit panoramique • Volant cuir, etc.

**En option Sécurité :** • Airbags latéraux AR (150 €) • Conduite semi-autonome de niveau 2 (1 800 €) • Phares adaptatifs Matrix Led (600 €), etc.

**Agrément :** • Affichage tête haute (900 €) • Apple CarPlay et Android Auto (400 €) • Clim' bizona (650 €) • Peinture métallisée (de 900 à 1 200 €) • Réalité augmentée pour la navigation (550 €) • Sellerie cuir (1 750 €) • Stationnement assisté (850 €), etc.



La CLA est aussi proposée avec un second moteur à l'avant, pour 353 ch (350 4Matic). Une version hybride 48 V, en différentes puissances, est attendue début 2026.

le complète, sous le capot avant, pour les câbles de recharge, notamment. A ce propos, pas de possibilité de se brancher sur les bornes rapides en 400 V (donc

pas d'accès au réseau Tesla)<sup>(2)</sup>. Mais la quasi-totalité des autres réseaux sur autoroute en Europe fournissent désormais du 800 V. A domicile ou en ville, le chargeur

AC accepte jusqu'à 11 kW. Assez pour une recharge complète en une nuit. Côté budget, à moins de 60 000 €, et compte tenu de sa technologie, la CLA se montre

compétitive face à ses rivales européennes. Moins comparée à Tesla ou aux modèles chinois suréquipés et moins chers...

SUITE PAGE 32



## POSTE DE CONDUITE



Sans surprise, la visibilité vers l'arrière n'est pas très bonne. Mauvais point également pour l'ergonomie du volant avec ses touches

sensitives, pas toujours efficaces pour sélectionner la commande désirée. En revanche, pour le reste – maintien et réglage des sièges, éclairage d'ambiance, lisibilité des compteurs –, on frôle la perfection.

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

## AIDES À LA CONDUITE



Les aides à la conduite sont toutes très efficaces dans leur fonctionnement. En plus de celles désormais obligatoires, la CLA dispose des feux de route automatiques, d'un

régulateur adaptatif, d'une surveillance des angles morts et d'une aide aux évitements. Mais le stationnement assisté reste optionnel. La conduite semi-autonome, elle, est facturée 1 800 € au sein du pack MB Drive Assist. Une commande permet de désactiver les assistances jugées superflues par le conducteur.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série/Série
Assistance au créneau	850 €

## ÉCRAN TACTILE



Honteux: Apple CarPlay et Android Auto sont en option, à 400 €! La dernière version du système MBUX, elle, est très réactive, et la navigation 3D avec vue satellite impressionne. Bravo pour les informations en temps réel et les nombreuses applications.

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

**BIEN VU**

Mercedes réduit la taille de ses clés de contact, et cela fait du bien. C'est plus élégant mais également plus pratique.

**RATÉ**

La forme des portières arrière limite l'ouverture des vitres. Même quand elles sont baissées à fond, on se sent enfermé.

**FINITION**

A l'avant, certains matériaux jurent, comme le couvercle de la boîte à gants, mais la plupart des revêtements font chic. La partie supérieure de la console centrale peut être parée d'alu ou de bois. Les plastiques aux places arrière ne sont pas dignes d'une berline premium.

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

**CHAUFFAGE/CLIM'**

A plus de 50 000 €, on pourrait s'attendre à une climatisation à réglages séparés. Hélas, cela reste une option!

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	650 €
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	■

**SYSTÈME AUDIO**

Seul le pack Premium Plus (4 000 €!) permet de profiter du système audio Burmester, qui équipait notre modèle. La qualité sonore est au rendez-vous.

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

**RANGEMENTS**

La boîte à gants est trop petite, contrairement aux bacs de porte à l'avant, profonds et larges. D'autres rangements situés au niveau de la console centrale sont très pratiques au quotidien. Ceux à l'arrière se montrent moins généreux.

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

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

La CLA rebat les cartes dans une catégorie dominée par la Tesla Model 3. Le "coupé quatre portes" de Mercedes mise sur son autonomie record et sa recharge ultra-rapide pour justifier un tarif plus élevé. Est-ce suffisant ?

**LES PLUS**  
Autonomie record (à confirmer) et charge rapide  
Confort, toit panoramique

**LES MOINS**  
Prix/lacunes d'équipement  
Habitabilité et visibilité AR  
Pas de charge 400 V

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



HYBRIDE

## Renault Symbioz

1.3 mild Hybrid Techno - 140 ch

32 000 €<sup>(1)</sup> / 31 000 €\*

### LE RENAULT SYMBIOZ DÉFIE LE NISSAN QASHQAI EN 140 CH

# Avec un esprit plus conquérant

Apparu l'an dernier, le Symbioz poursuit son offensive en accueillant le 1.3 mild hybrid de 140 ch en entrée de gamme. Une motorisation qu'il partage avec le Qashqai, bien décidé à ne pas se laisser rouler dessus. Mais le cousin japonais a-t-il les moyens de résister ?

Cet été, le Symbioz souffle sa première bougie. A cette occasion, Renault renforce la compétitivité de son SUV compact en lui greffant un nouveau moteur 1.8 full hybrid de 160 ch et ce 1.3 mild hybrid de 140 ch en entrée de gamme. A l'heure où nous écrivons ces lignes, le constructeur n'a pas encore communiqué les tarifs officiels de cette version. D'après nos informations, ils débiteront

à moins de 30 000 € en Evolution, pour grimper à 32 000 € en finition Techno (deuxième niveau). Mais après négociation d'une remise (d'environ 6%) en concession, il sera possible d'obtenir celle-ci pour 31 000 €\*<sup>(1)</sup> à l'ouverture des commandes, fin juillet. Cela positionnera son prix 2 100 €\* en dessous de celui du Nissan Qashqai équipé du même moteur, en finition N-Connecta (deuxième niveau aussi).

Le japonais compense en partie un prix catalogue supérieur et un malus de 2 049 € par une généreuse remise de 11% (soit 3 800 €). Et il est garanti trois ans, contre deux ans pour le Symbioz.

#### Un Qashqai mieux doté

Le Nissan offre aussi une dotation un peu plus riche (voir ci-contre l'encadré "Parlons budget"). Son style, profondément remanié l'an dernier, lui donne une identité plus forte : le Qashqai ne ressemble à nul autre avec ses fins et longs projecteurs qui s'étirent entre le capot et les ailes. A côté, le Symbioz – très valorisant au demeurant – donne une impression de déjà-vu, tant son faciès rap-

pelle ceux des Captur et Scenic E-Tech. Même remarque dans l'habitacle. La planche de bord est un copié-collé de celle des Captur et Arkana, dont il partage la base technique. Cela dit, l'ergonomie judicieuse des commandes et la finition soignée, avec des matériaux de qualité et bien assemblés, retiennent l'attention. Le Qashqai se montre, lui, plus classique et un peu moins chic aussi. On remarque d'emblée la présence de plastiques durs, à l'aspect quelconque, en plus grand nombre qu'à bord du français. Il y a moins de différence en habitabilité. Un constat logique vu le gabarit quasiment égal (au centimètre près!) de nos deux



HYBRIDE

## Nissan Qashqai

1.3 mild hybrid N Connecta - 140 ch

34 900 € / 33 100 €\*

PHOTOS: N. SOLER

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix:** 6 % de remise et 898 € de malus sur le Symbioz. Le Qashqai, lui, écope de plus du double en malus (2049 €), mais bénéficie d'environ 11 % de remise en concession.

**L'entretien:** tous les deux ans ou tous les 30000 km pour le Symbioz, chaque année ou tous les 15000 km pour le Qashqai.

**L'équipement:** nos deux rivaux sont bien équipés dans leurs deuxièmes niveaux de finition. Avantage toutefois pour le Qashqai, avec la surveillance des angles morts, l'alerte de trafic en marche arrière et la clim' auto. bizona.



**Malgré des performances supérieures, le Symbioz, plus léger de 104 kg, consomme moins que le Qashqai. Son comportement plus dynamique le rend plaisant à conduire.**

rivaux. Dans ces conditions, on retrouve une longueur aux jambes similaire aux places arrière. Mais le Qashqai offre 7 cm supplémentaires de largeur aux coudes, que l'on apprécie au moment de voyager à trois. Le



**Bien équilibré, le Qashqai rassure son conducteur en toutes circonstances. Mais ses suspensions, moins douces sur les grosses déformations, desservent le confort.**

Symbioz compense cette petite faiblesse par un coffre mieux conçu (parois moins torturées) et au volume supérieur. En outre, il ajoute une banquette coulissante (indisponible sur le Qashqai), sur laquelle on se sent

mieux assis: l'assise, plus haute, soutient mieux les jambes. Le Nissan bénéficie d'une lunette arrière plus large, qui permet un meilleur champ de vision. Appréciable, surtout par temps de pluie, lorsque la >>>



### Renault Symbioz

Très proche de celles des Captur et Arkana, la planche de bord est sérieusement construite, avec des matériaux de qualité, et soigneusement assemblée. Les menus riches de l'écran tactile de 10,4"/26,4 cm se montrent plus simples à maîtriser que ceux du Qashqai. La position de conduite, naturelle, avec des commandes qui tombent bien sous la main, est légèrement plus relevée que celle du Nissan. Mais la dotation est un peu moins riche.



### Nissan Qashqai

Plus classique que celle du Symbioz, la planche de bord du Qashqai reste bien conçue. Les commandes sont faciles d'accès, mais les nombreux menus du bloc d'instrumentation manquent de simplicité. Même remarque pour ceux du système multimédia dans l'écran central 12,3"/31,2 cm. Peu intuitifs, ils réclament un temps d'adaptation. Côté finition, le mobilier, bien assemblé, est fait de matériaux moins valorisants que ceux du Symbioz.

» visibilité se dégrade. Sous leur capot, nos deux concurrents utilisent le même moteur micro-hybride : un quatre cylindres 1.3 de 140 ch, bien connu au sein de l'Alliance. Pour faire baisser la consommation et, par la même occasion, les rejets de CO<sub>2</sub>, il est équipé d'un alterno-démarréur 12 volts. Nos mesures sont sans équivoque : le Symbioz, plus léger d'une bonne centaine de

kilos, en tire un meilleur profit. Il se contente en effet de 6 l/100 km en moyenne, contre 6,8 l/100 km pour son cousin.

#### Tonique, le Symbioz

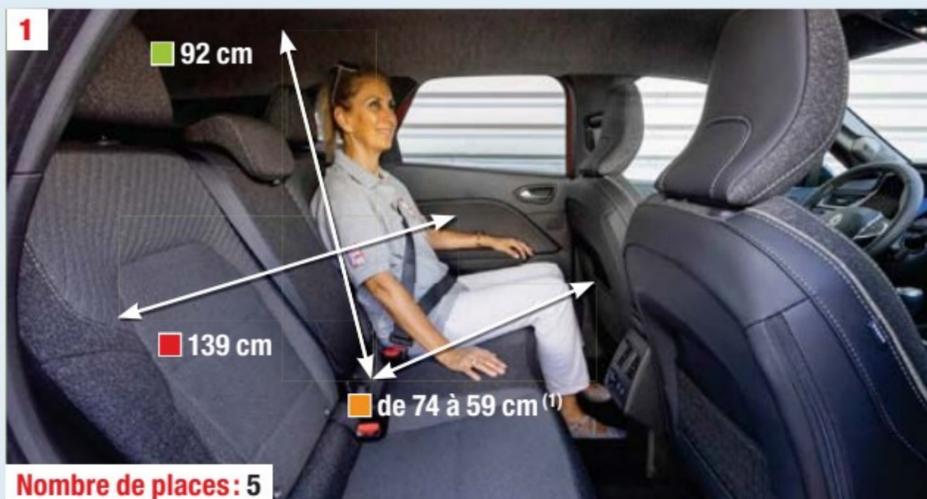
Ce faible appétit ne s'obtient pas au détriment des performances. A l'accélération comme en reprises, le SUV français, dont le moteur délivre plus de couple, prend le pas sur son rival japo-

nais. Un avantage qui fait la différence notamment au moment d'effectuer un dépassement, où le Qashqai impose de rétrograder en cinquième, voire en quatrième. Plus tonique, le Symbioz exécute la manœuvre avec plus de vivacité et en moins de temps. Dès le démarrage, le SUV japonais se montre moins volontaire : son moteur manque de répondant à bas régime, là

où le Symbioz s'élance avec plus d'entrain. Un dynamisme qui se retrouve également dans son comportement routier.

#### Le Renault plus agile aussi

Le français distille une agréable sensation de légèreté. Précis dans les trajectoires, bénéficiant d'un bon maintien de caisse, il repose sur un châssis agile qui rend la conduite agréable sur



Nombre de places : 5

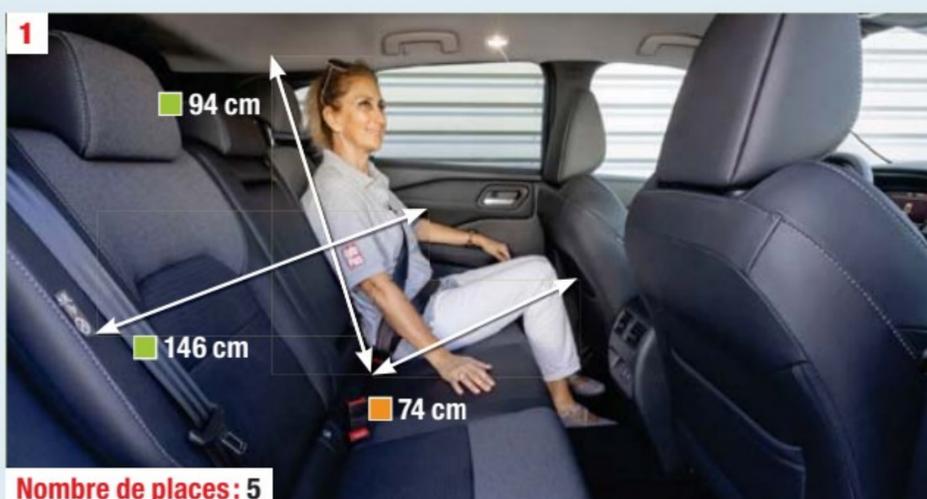


Volume<sup>(1)</sup> : de 550 à 680 dm<sup>3</sup>



1. Dérivé du Captur, le Symbioz déçoit en largeur aux coudes, mais son assise est plus confortable, plus haute et maintient mieux les jambes. 2. Les parois quasi planes facilitent les chargements encombrants. 3. La banquette coulisse sur 15 cm pour privilégier, au choix, le volume de coffre ou l'habitabilité.

1. Banquette reculée/avancée.



Nombre de places : 5



Volume : 508 dm<sup>3</sup>



1. Supérieur en largeur aux coudes, le Qashqai n'offre toutefois pas un confort optimal : sa banquette, ferme, est aussi trop basse. 2. D'un volume moyen, le coffre est moins facile à charger en raison d'une architecture plus compliquée. 3. L'ouverture des portes à 85° dégage le passage et facilite l'accès à bord.

routes sinueuses. De son côté, le Qashqai se montre plus paillard. Son châssis, davantage verrouillé, privilégie la sécurité plutôt que le dynamisme. Et même au chapitre du confort, la hiérarchie ne change pas. Les suspensions, pourtant souples du Nissan, ne filtrent pas idéalement les déformations de la chaussée. Des trépidations se ressentent. A cela s'ajoutent des

mouvements de caisse plus prononcés dans les virages. L'amortissement du Symbioz est certes un brin plus ferme, mais pas sec pour autant au passage d'un ralentisseur un peu trop rapidement. Ses commandes douces (et notamment le levier de vitesses, moins rêche que celui du Qashqai et au guidage plus précis) parachèvent un tableau largement à l'avantage du français.

PHOTOS : N. SOLER



NOS MESURES	Symbioz	Qashqai
Vitesse maxi	178 km/h	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	6s5/9s3/14s3	7s8/10s6/14s4
Consommation moyenne	6 l/100 km	6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,8/6,3 l/100 km	6,7/7,7/7,1 l/100 km
Poids	1331 kg	1435 kg
Diamètre de braquage	11,4 m	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	67 m

LA TECHNIQUE	Symbioz	Qashqai
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrage 12 V	Alternateur-démarrage 12 V
Cylindrée	1 332 cm <sup>3</sup>	1 332 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	7 CV	7 CV
Puissance maxi	140 ch à 4 500 tr/mn	140 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 650 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	134 g/km/+ 898 €	144 g/km/+ 2049 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/55 R18	235/55 R18
Réservoir	48 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58	4,43 x 1,84 x 1,63
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité :** • ABS + AFIL + AFU + ESP • Airbags (Symbioz : 6, Qashqai : 7) • Isofix AR (+ siège passager sur Symbioz) • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Pleins phares auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.  
**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Aide au démarrage en pente • Bluetooth • Clé mains libres • Clim' auto. (bizone sur Qashqai) • Ecran tactile avec Mirror Screen • GPS avec Google Maps intégré, etc.

EN OPTION	Symbioz	Qashqai
Alerte de trafic en marche arrière	800 € <sup>(1)</sup>	Série
Banquette coulissante	Série	Indisponible
Surveillance des angles morts	800 € <sup>(1)</sup>	Série
Toit panoramique en verre	Indisponible <sup>(2)</sup>	750 €

1. Pack Safety & Driving : alerte de trafic en marche AR, surveillance des angles morts, régulateur de vitesse adaptatif. 2. En option (1 500 €) sur Esprit Alpine et Iconic.

LES NOTES DU	Symbioz	Qashqai
Comportement routier	15	14
Équipements de sécurité	13	14
Agrément/performances	14	12
Confort/insonorisation	15	14
Équipements de confort/garantie	17	18
Habitabilité/coffre	10	10
Aspects pratiques	15	10
Présentation/ finition	16	13
Consommation	18	15
Prix	14	11
	<b>1<sup>er</sup> 147/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 131/200</b>

Le verdict **Auto Plus**

**Victoire : Renault Symbioz**  
 Malgré quelques équipements supplémentaires et une garantie de trois ans, le Qashqai peine à rivaliser avec le Symbioz. Certes, le SUV Renault n'est pas sans défauts, mais pour un prix inférieur, il est plus astucieux, supérieur en finition et consomme moins. Son châssis plus efficace et son tonus supérieur l'avantagent aussi en conduite.



ÉLECTRIQUE

## Polestar 3

Long Range Dual Motor packs Plus et Pilot - 107 kWh - 489 ch

95 100 € / 95 100 €\*  


## PREMIER TEST DU GRAND SUV POLESTAR 3

# Un inconnu plein d'ambition

Pour faire sa place parmi les SUV électriques premium, le Polestar 3 compte sur son style, ses performances, sa technologie embarquée et sa batterie XXL. Premier test avec une version de milieu de gamme de 489 ch.

**A** l'instar d'AMG avec Mercedes, Polestar était spécialisé, au début des années 2000, dans la préparation des Volvo sportives. Depuis 2017, il s'agit d'une marque à part entière, propriété du chinois Geely, qui détient également Volvo. Ses modèles sportifs haut de gamme 100% électriques arrivent enfin en France, après la résolution

d'un conflit juridique avec DS Automobiles à propos du logo (trop semblable). La gamme comprend actuellement trois véhicules : une berline familiale (Polestar 2), un SUV coupé (Polestar 4) et un grand SUV de 4,90 m de long, le Polestar 3. Le design de celui-ci, tout en finesse et en sobriété – à la fois moderne, original et non sans rapport avec les cousins de chez

Volvo –, le différencie assez nettement du reste de la catégorie. Même constat pour l'habitacle.

### Epuré au maximum

Les lignes élégantes de sa planche de bord contrastent avec le style massif, voire imposant, de ses concurrents allemands. Il n'y a pas de boutons physiques. La majorité des commandes sont regroupées dans le grand écran central, de 14,5"/36,8 cm, équipé d'une très efficace et performante interface signée Google. Mais cette volonté d'épurer au maximum n'a pas que des avantages. Certaines fonctions incontournables (réglage de la clim', des rétroviseurs...) obligent à entrer dans des menus et sous-menus. Pas pratique, surtout en conduisant ! Au chapitre de la finition, le résultat est plus que convaincant. Par exemple, le bruit sourd, bref et plein à la fermeture des portières donne une idée du sérieux de la construction. On remarque aussi cette caractéristique à la qualité

élevée des matériaux employés et au soin porté à leur assemblage. Polestar propose une énorme batterie de 107 kWh utiles, et trois niveaux de puissance : 229, 489 et 517 ch. Pour ce premier galop d'essai, nous avons pris le volant de la version de milieu de gamme. Loin des 632 km d'autonomie annoncés en cycle WLTP, les mesures de notre labo établissent que l'on pourra difficilement dépasser 380 km sur autoroute et 450 km en moyenne. Une déception à mettre en rapport avec la masse de l'engin (près de 2,6 tonnes), qui affaiblit aussi les performances. L'agrément de conduite est, heureusement, à la hauteur, quel que soit le type de parcours. Les suspensions pilotées (de série) participent au bon contrôle des mouvements de caisse, rendant le comportement routier efficace. Le Polestar 3 prend peu de roulis en virage. La direction, précise, contribue aussi au plaisir du conducteur. Quant au confort, il est du genre ferme, accentué par

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** difficile de négocier une remise pour le moment. Et vu son tarif, proche de 100 000 €, ce SUV ne bénéficie d'aucune aide.

**L'entretien :** tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

**L'équipement :** la dotation est riche. Le Polestar 3 dispose en série d'équipements souvent en option chez ses concurrents, comme un toit vitré panoramique, une hi-fi, une pompe à chaleur, une clim' trizone avec écran de contrôle à l'arrière, etc.

## NOS MESURES

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	25s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s9
Autonomie moyenne	450 km
Route/Autoroute/Ville	505/380/460 km
Temps de charge borne rapide	30 mn <sup>(1)</sup>
Wallbox 7,4/11 kW	16 h/10 h
Poids	2 578 kg
Diamètre de braquage	12,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	61 m

1. De 10 à 80 %, à 250 kW maxi, donnée constructeur.

## LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	Asynchrone/Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	107 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	21 CV
Puissance maxi	489 ch
Couple maxi	840 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	255/50 R20 / 285/45 R20
Dim. L x l x h, en m	4,90 x 1,96 x 1,61
Durée de garantie	2 ans (km illimités) <sup>(2)</sup> 2. 8 ans pour la batterie.

## À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Bruits aérodynamiques	Gabarit
Bruit/vibrations du moteur	Installation des passagers
Boîte automatique	Protection de la carrosserie
Confort des suspensions	Kit anticrevaison
Consommation	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO <sub>2</sub>	
Facilité à manœuvrer	

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Polestar 3 Long Range Dual Motor avec packs Plus et Pilot (95 100 €, 489 ch) est évalué dans la catégorie des grands SUV électriques d'environ 500 ch, qui comprend : Audi SQ6 e-tron quattro (97 900 €, 489 ch), BMW iX xDrive45 M Sport (94 200 €, 408 ch), BYD Sealion 7 Excellence AWD (51 400 €, 530 ch), Mercedes EQE SUV 500 AMG Line 4Matic (90 500 €, 449 ch), Porsche Macan 4S (93 100 €, 516 ch).

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



Le style est très épuré. La plupart des commandes passent par le grand écran central. Les matériaux, de qualité, offrent un niveau de finition premium.



Nombre de places : 5

La banquette, à la garniture épaisse, soigne le confort, sauf au centre (trop ferme). Les passagers disposent d'un espace royal pour étendre leurs jambes.



Volume : 555 + 37 dm<sup>3</sup> (AR/AV)

Le coffre est bien conçu et assez profond. Il est complété par un bac de 37 dm<sup>3</sup> à l'avant du véhicule.



La batterie de 107 kWh se recharge sur borne rapide jusqu'à 250 kW. Elle met alors 30 mn pour passer de 10 à 80 %.

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (9) • Codes/phares et essuie-glaces auto. • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Surveillance des angles morts.

**Agrément :** • Accès et démarrage mains libres • Caméra 360° • Clim' auto. trizone • Ecran central 14,5"/36,8 cm • Hayon électr. • Hi-fi • Jantes alliage 20" • Peinture métallisée • Pompe à chaleur • Toit vitré panoramique • Sièges AV chauffants • Suspensions pilotées.

**En option Agrément :** • Cuir intégral (6 000 €) • Jantes 21" (1 300 €) • Peinture métallisée avec teinte spécifique (1 300 €) • Phares HD à leds (1 900 €) • Vitres AR surteintées (500 €).



Performant et bien amorti, le Polestar 3 offre de bonnes sensations au volant. Un châssis plus dynamique relèverait encore d'un cran l'agrément de conduite pour un modèle à tonalité sportive.

les grandes roues de 20". Cela dit, les déformations de la chaussée ne se font pas trop ressentir. L'ensemble se montre homogène, mais pas donné : à 95 100 €, ce grand SUV est au niveau d'une concurrence premium à l'image

de marque en béton (BMW iX, Porsche Macan...). Pour compenser son manque de notoriété, le Polestar 3 soigne sa dotation. Pompe à chaleur, toit panoramique, clim' auto. trizone et hi-fi sont ici fournis de série.

## Le verdict



Correct

Le style épuré, la construction de qualité, l'agrément élevé et la riche dotation du Polestar 3 séduiront ceux qui veulent rouler "différent". Mais à quel prix ! Surtout pour une marque encore méconnue chez nous... Et l'autonomie n'est pas suffisante avec une telle batterie.

UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

## Cale de roue caoutchouc de KS Tools



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Cale de roue caoutchouc KS Tools, réf. 160.0383  
17,34 € sur Master-outillage.com

Lors d'un stationnement prolongé, pour éviter que le mécanisme du frein à main ne se grippe avec le temps, l'usage d'une cale de roue est recommandé. Elle permet aussi de sécuriser un véhicule ou une remorque non freinée, surtout en pente ou sur sol irrégulier. Nous testons cette semaine le modèle de KS Tools, en caoutchouc, pensé pour se loger sous la roue et immobiliser efficacement le véhicule. La fin de la cale de fortune en bois ou en pierre, souvent glissante et instable ?

**Comment ça marche ?**

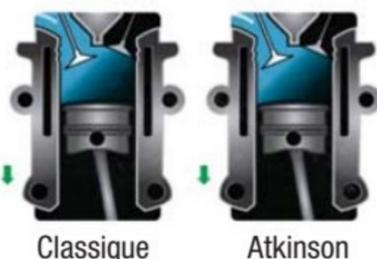
La cale KS Tools est moulée en une seule pièce de caoutchouc dense. Elle mesure 20 cm de long, 10 cm de large et 15 cm de

haut, pour un poids de 2,2 kg. Une poignée est intégrée à l'arrière du bloc. Le dessous présente un relief nervuré pour favoriser l'adhérence au sol.

**Au final** ● ● ●

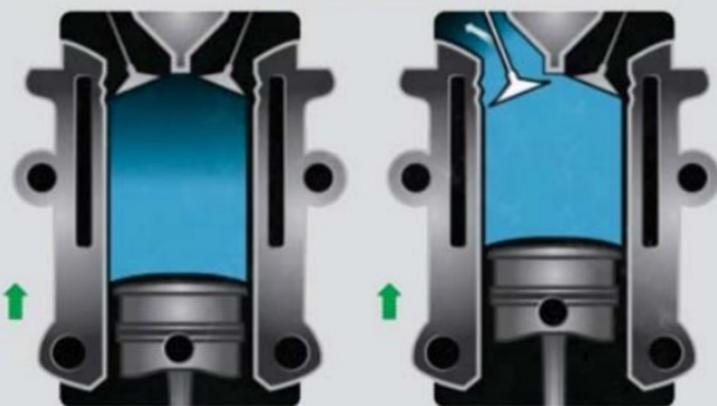
Stable sur sol lisse grâce à son dessous nervuré, facile à retirer sans se salir via la poignée, cette cale grand format convient parfaitement aux grandes roues de SUV. Elle peut aussi sécuriser sans faiblir des véhicules lourds et en pente comme les camping-cars ou les utilitaires. Moulée d'un seul bloc, en caoutchouc dense, elle est plus résistante et solide qu'un modèle en bois, en plastique ou en tôle. Son prix est élevé, mais justifié par sa qualité, sa praticité et sa polyvalence.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts***1. Admission**

Classique

Atkinson

**2. Compression**

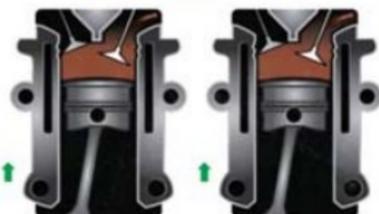
Classique

Atkinson

**3. Détente**

Classique

Atkinson

**4. Echappement**

Classique

Atkinson

## Le cycle Atkinson

Le cycle Atkinson est largement utilisé sur les moteurs hybrides, mais quelles sont ses spécificités ?

**Comment ça marche ?**

Le cycle Atkinson est une variante du cycle Beau de Rochas (dit aussi "Otto"). Comme dans ce dernier, il compte quatre temps : admission, compression, détente et échappement. La différence se situe au niveau de l'ouverture des soupapes d'admission. Dans le cycle Beau de Rochas, celles-ci se ferment dès que le piston a atteint son point le plus bas (le "point mort bas"), à la fin du temps d'admission. Dans le cycle Atkinson, leur fermeture est retardée : elle intervient lors de la remontée du piston au cours du temps de compression. Cette astuce permet d'augmenter le taux de

compression théorique, gage d'efficacité énergétique, sans augmenter le taux de compression réel, évitant ainsi tout auto-allumage du mélange air/carburant, destructeur pour le moteur. Le cycle Atkinson permet ainsi de réduire la consommation et les émissions de polluants... au prix cependant d'une puissance réduite à cylindrée équivalente par rapport à un moteur classique.

**A l'usage**

Pour compenser leur déficit de puissance, les moteurs à cycle Atkinson sont exclusivement utilisés sur les modèles hybrides, où ils sont épaulés par un moteur électrique. C'est notamment le cas des Renault Clio, Captur, Arkana et Symbioz hybrides, ou encore des hybrides de Toyota et Lexus.

En jouant sur le timing des soupapes d'admission, les moteurs à cycle Atkinson abaissent sensiblement leurs émissions polluantes.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

## LE TUTO

Par J. Palaz



15 mn

Difficulté



# Démarrer avec des câbles sans risque

En cas de panne de batterie, le démarrage aux câbles est l'un des plus efficaces. Mais encore faut-il connaître la procédure pour éviter d'endommager les batteries et se tirer d'affaire à coup sûr.

## AVANT DE VOUS LANCER...

**Gardez vos clés sous la main.** Lors de la remise sous tension, certaines voitures verrouillent automatiquement les portes. Avant de raccorder des câbles aux bornes d'un véhicule en panne, assurez-vous d'avoir les clés sur vous. Autre option : laisser une porte ou une vitre entrouverte pour éviter de vous retrouver bloqué.



SHUTTERSTOCK

**Repérez les bornes de secours.** Il arrive que la batterie ou certaines bornes soient inaccessibles. Dans ce cas, des plots de connexion déportés sous le capot sont prévus pour le dépannage. Ne perdez pas de temps : consultez d'abord le manuel d'utilisation du véhicule pour localiser ces points de connexion et connaître la procédure de branchement.

**Patiencez entre chaque essai.** Si plusieurs tentatives de démarrage sont nécessaires, attendez trois minutes entre chaque essai pour faire refroidir les câbles. Lorsqu'ils chauffent, leur capacité à transmettre le courant diminue. De plus, le simple fait de laisser les batteries reliées permet de transférer progressivement de l'énergie entre elles, comme dans un système de vases communicants.



**D'abord le câble rouge.** Coupez le contact de l'auto en panne et désactivez tous les consommateurs de courant (phares, plafonnier, radio, dégivrage...). Puis retirez les caches des batteries des deux véhicules, afin d'accéder aux bornes positives. Enfin, reliez ces dernières avec le câble rouge en vous assurant que les pinces soient fermement tenues aux bornes.



**Assurez le passage du courant.** Contrôlez visuellement que les parties cuivrées des pinces soient bien en contact des bornes. Puis, écartez les poignées de chaque pince pour assurer une bonne prise et faciliter le passage de l'électricité. Un mauvais contact d'une des pinces peut suffire à empêcher le démarrage du véhicule.

## Câbles : misez sur les bons !

Outre la cylindrée du moteur et le type de carburant, la section des câbles est un critère essentiel dans le redémarrage. Elle est exprimée en millimètres carrés et figure sur l'emballage. Lors de l'achat, privilégiez des câbles de 25 ou 35 mm<sup>2</sup>, moins sujets à la surchauffe lors de l'utilisation.



**Ensuite, le câble noir.** Branchez d'abord l'une des deux pinces sur la borne négative du véhicule donneur. Puis, connectez la seconde sur une partie métallique dans le compartiment moteur du véhicule en panne, en prenant soin d'éloigner le plus possible ce branchement de la batterie. Une précaution qui limitera les dégâts en cas de court-circuit.



**Remettez en marche l'auto en panne.** Dans un premier temps, lancez le moteur de la voiture donneuse et, là aussi, désactivez tout ce qui consomme du courant. Si vous êtes deux, maintenez le régime au-delà de 3000 tr/mn pour que l'alternateur fournisse de l'énergie. Puis lancez l'auto en panne et débranchez les câbles en sens inverse de l'installation.

## Un véhicule électrique peut-il dépanner ?

Oui. Tous les véhicules électriques sont équipés d'une batterie de 12 V qui alimente le réseau de bord (éclairage, verrouillage...). Elle se recharge via les batteries de traction grâce à un convertisseur, ou directement sur certains modèles, lorsque la voiture roule ou est branchée avec le contact.

**Attention toutefois :** cette batterie de 12 V a une capacité limitée (300 A maximum), ce qui restreint son efficacité pour dépanner un véhicule thermique à batterie totalement déchargée. Il faudra parfois patienter plusieurs minutes pour récupérer un minimum de tension, une recharge complète étant rarement possible dans ce cas.

PHOTOS : PH. TISSIER / PILCOU



## VOITURES JAPONAISES

## Méritent-elles leur réputation de fiabilité ?

Chez Honda 

**Amortisseurs.** Rares cas d'usure prématurée (parfois en moins de 50 000 km) sur les Jazz et CR-V.

**Electronique.** Bugs possibles sur les Civic "10" et les Jazz, perturbant le fonctionnement des aides à la conduite. Une reprogrammation ne résout pas toujours le problème, et certains capteurs ont dû être remplacés.

**Peinture.** Elle s'écaille facilement sur les Civic et quelques HR-V fabriqués entre 2015 et 2019.

**Phares.** Dysfonctionnements des leds, jaunissement prématuré ou encore humidité

Le bilan fiabilité   

dans l'optique, les soucis ne sont pas rares sur les Civic et CR-V. Le remplacement d'un élément coûte autour de 1 300 €, pas toujours pris en charge par la marque.

**Transmission.** Sur les CR-V "4", blocage de la boîte de vitesses automatique. Si un nouveau sélecteur (environ 3 000 €) n'élimine pas la panne, il faut changer l'ensemble complet.

A la clé, une facture allant de 8 000 à 16 000 €!

**Toit vitré.** Le rideau occulteur des CR-V "4" et "5" peut se bloquer. L'installation d'une pièce neuve vous délétera d'au moins 2 500 €.

Chez Mazda 

**Arbre à cames.** On recense plusieurs cas d'usure (présence de limaille) sur des CX-5 équipés du 2.2 Skyactiv-D (diesel). Problème: le coût de la remise en état du moteur oscille entre 5 000 et 8 000 €.

**Ceintures arrière.** Celles des Mazda "2" et "3", comme celles des CX-3, peuvent ne plus s'enrouler à l'arrière. Résultat: échec au contrôle technique et facture de 500 à 800 €.

**Multimédia.** Les bugs de fonctionnement peuvent se régler par une simple mise à jour

## LES BONS CHOIX

Une Civic "10" 1.0 i-VTEC 

A. SAUNIER

Essence ■ 7 CV ■ 129 ch ■ 203 km/h  
■ 6,4 l/100 km ■ Coffre: 480 dm<sup>3</sup>



Grâce à un gabarit imposant pour une compacte (elle mesure 4,52 m de long), la dixième Civic offre logiquement un bel espace pour ses occupants et leurs bagages, faciles à charger grâce au large hayon. Elle parvient aussi à réaliser des prouesses au chapitre consommation avec son étonnant 1.0 essence, par ailleurs fiable et plein de bonne volonté. Rare en occasion, cette Civic s'échange à des tarifs de prime abord élevés. Mais en y regardant de plus près, les versions hautes telles que l'Exclusive Premium (toit vitré, sellerie cuir, sièges avant chauffants...) ne coûtent pas forcément plus cher, tout comme les autos avec moins de 120 000 km.

**Vu une Exclusive Premium de 2018 avec 113 000 km à 13 990 €**

Un CR-V "4" 1.6 i-DTEC 

A. SAUNIER

Diesel ■ 6 CV ■ 120 ch ■ 175 km/h  
■ 6 l/100 km ■ Coffre: 602 dm<sup>3</sup>



Avec ses 4,57 m de long, l'ancien CR-V profite d'une vaste soute (608 dm<sup>3</sup>) et d'une belle habitabilité. Large, sa banquette trois vraies places se rabat en un clin d'œil, grâce à une tirette dans le coffre, pour former un plancher plat. Une modularité à laquelle s'ajoutent de nombreux rangements, faisant du japonais une solution crédible pour les familles face aux monospaces. Côté moteur, le 1.6 diesel (120 ch) d'entrée de gamme fait l'impasse sur les quatre roues motrices qui équipent la déclinaison de 160 ch. A l'usage, il distille pourtant un bel agrément et se révèle très sobre. Bon à savoir, la riche finition Executive Navi n'est pas toujours plus onéreuse que les autres.

**Vu un Executive Navi de 2018 avec 139 000 km à 14 490 €**

## LES BONS CHOIX

Un CX-3 2.0 Skyactiv-G 120 

N. SOLER

Essence ■ 7 CV ■ 120 ch ■ 188 km/h  
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre: 323 dm<sup>3</sup>



Méconnu, ce petit SUV mérite le détour: comportement routier sérieux, qualité de fabrication rigoureuse, dotation généreuse... Dès l'entrée de gamme Elegance, on dispose de la navigation, de jantes en alliage et de la clim' auto. En Dynamique, plus courante et pas plus chère, les radars de recul, les phares auto. et les sièges chauffants sont fournis d'office. Sous le capot, le quatre cylindres à la puissance élevée séduit: volontaire, y compris dans les tours, et agréable à mener, il est aussi très sobre. En prime, il est associé à une boîte très bien guidée. Seul bémol, une habitabilité et un volume de coffre décevants au regard de la longueur de 4,28 m.

**Vu un Dynamique de 2016 avec 103 000 km à 11 990 €**



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Précédées d'une image de robustesse acquise dans les années 1980 et 1990, les japonaises ont depuis connu leur lot de problèmes. Voyons si les cinq marques nippones les plus présentes sur le marché sont dignes de leur réputation de solidité.

## Le bilan fiabilité ■ X ■

dans le réseau (environ 150 €). Mais si la caméra de recul ne répond pas, il faut peut-être la changer (700 €).

**Rétroviseur.** Sur le CX-30, il peut refuser de se rabattre électriquement lors de la fermeture des portes. Une note interne préconise son remplacement pur et simple: faites prendre en charge la facture (de 400 à 500 €).

**Turbo.** Des pertes de puissance ont entraîné son remplacement sur quelques Mazda "3" et CX-5 dotés du 2.2 Skyactiv-D (de 1 500 à 2 600 €).

## Chez Nissan

## Le bilan fiabilité ■ X ■

**Boîte automatique.** A-coups possibles sur les premiers Qashqai "2" Xtronic, résolus par une reprogrammation dans le réseau (150 €). Sur l'ensemble des SUV, défaillances (présence de limaille) à l'origine de leur remplacement: comptez de 5 500 à 6 800 €.

**Consommation d'huile.** Sur le 1.2 DIG-T, un TCe rebadgé, la segmentation défectueuse provoque une consommation importante de lubrifiant. Et s'il en manque, le moteur est HS.

**Distribution.** La chaîne qui équipe le 1.2 DIG-T (encore lui...) peut se détendre (soucis de

tendeur), entraînant l'apparition de traces de frottements sur sa partie supérieure. S'il faut la changer, comptez 2 000 €.

**Electronique.** Bugs possibles de l'écran multimédia et allumage intempestif de témoins au tableau de bord. Dans les deux cas, une mise à jour en concession (environ 150 €) règle le problème.

**Turbo.** Sur les dCi d'avant 2017, des casses ont été recensées (de 1 800 à 2 500 €). Les sifflements et pertes de puissance sont des symptômes avant-coureurs.

### LES BONS CHOIX

#### Une MX-5 "4" 1.5 Skyactiv-G



Essence ■ 7 CV ■ 131 ch ■ 188 km/h  
■ 6,2 l/100 km ■ Coffre: 146 dm<sup>3</sup>

Une bouille craquante, un petit 1.5 qui hurle sa joie jusqu'à 7 500 tr/mn et un comportement ludique, la quatrième MX-5 perpétue la lignée avec panache. Au quotidien, la sobriété de son moteur, qui sacrifie un peu les reprises en 6<sup>e</sup>, est un vrai plus. Son secret? Un poids contenu grâce à l'emploi d'aluminium sur certaines parties de la carrosserie. La relative fermeté des suspensions n'empêche pas un niveau de confort très correct. Certes, l'espace à bord est restreint, et les rangements peu nombreux. On se console avec un équipement généreux, d'autant que l'entrée de gamme Élégance est rare dans les annonces. En Dynamique, GPS, cuir, phares et essuie-glaces auto. sont de série.

**Vu une Dynamique de 2015 avec 93 000 km à 15 990 €**

#### Une Leaf "2" 40 kWh



Electrique ■ 4 CV ■ 150 ch ■ 132 km/h  
■ Autonomie: 197 km ■ Coffre: 438 dm<sup>3</sup>

Si son autonomie moyenne apparaît aujourd'hui un peu juste, la Leaf 2 avec sa batterie de 40 kWh suffit largement pour un usage quotidien, d'autant qu'elle grimpe à près de 300 km en ville. Ses bonnes performances lui permettent en outre d'envisager de (courts) trajets autoroutiers. Côté présentation, cette Nissan est plus classique que sa devancière. Bon point, la qualité de finition progresse, tout comme le volume de coffre. En N-Connecta, l'aide au stationnement AV/AR et la caméra 360° facilitent les manœuvres, tandis que la présentation soignée (jantes alu 17", vitres AR surteintées, sellerie simili-tissu) flatte l'œil. Royal à ce niveau de prix!

**Vu une N-Connecta de 2019 avec 81 000 km à 9 990 €**

#### Un Qashqai "3" 1.3 DIG-T 140



Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 192 km/h  
■ 7,1 l/100 km ■ Coffre: 508 dm<sup>3</sup>

Présentation intérieure, aides à la conduite, le dernier Qashqai marque de réels progrès par rapport à ses aïeux. Au volant, le comportement est plus dynamique, tout en offrant un meilleur confort, à moins de tomber sur une auto chaussée en 19 ou 20". Sous le capot, un séduisant 1.3 d'origine Renault: infiniment plus solide que l'ancien 1.2, et qui se montre déjà plaisant en 140 ch. Surtout, il ménage le portefeuille, avec un prix d'achat et un appétit moindres qu'en 158 ch. Mais zappez la pingre Visia et la Business Edition, courante, mais étonnamment privée de GPS de série. En N-Connecta, vous disposerez en sus d'une caméra 360° et de l'Apple CarPlay sans fil.

**Vu un N-Connecta de 2022 avec 63 000 km à 19 990 €**

# Acheter une voiture d'occasion

## Chez Suzuki

Le bilan fiabilité X O O

**Boîte de vitesses.** Sur les Swift et S-Cross d'avant 2017, incidents sur les transmissions manuelles et automatiques nécessitant leur

remplacement (jusqu'à 8000 €!).

**Direction.** Soucis épars sur les Baleno et Swift d'avant 2020 (1 500 à 2 500 €).

**Embrayage.** Cas d'usure prématurée sur les Celerio, Ignis et Swift de plus de 4 ans, parfois en à peine 20 000 km (de 1 000 à 1 200 € environ).

### LES BONS CHOIX

#### Une Ignis "2" 1.2 Dualjet



Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 156 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 270 à 391 dm<sup>3</sup>

Sous son look de baroudeur (une version quatre roues motrices est d'ailleurs au programme), l'Ignis cache d'excellentes aptitudes urbaines. Longueur limitée à 3,70 m, diamètre de braquage inférieur à 10 m et sobriété exemplaire (5,5 l/100 km sur ce terrain selon notre labo), ce SUV de poche se régale en ville. En outre, ses 90 ch lui permettent quelques escapades routières sans crainte. Bon point, le haut de gamme Pack, très répandu, s'affiche souvent au même tarif qu'une basique Advantage. Un modèle qui dispose d'un équipement royal (GPS, freinage auto. d'urgence et régulateur de vitesse) et qui s'échange à des prix très raisonnables.

**Vu une Pack de 2017 avec 110 000 km à 6 990 €**

#### Une Swace Hybrid



Hybride ■ 5 CV ■ 122 ch ■ 170 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ Coffre: 592 dm<sup>3</sup>

Qui connaît la Swace? Pas grand monde à vrai dire. Il s'agit tout simplement de la copie conforme de la Corolla Touring Sports, au bouclier avant près. La Suzuki n'est toutefois disponible qu'avec le 1.8 de 122 ch, dont les prestations suffisent amplement pour un usage familial. On retrouve la sobriété et l'important volume de chargement (592 dm<sup>3</sup>) de la Toyota. Mais là où la Swace se démarque, c'est au niveau des tarifs. En effet, son manque d'image fait chuter plus rapidement ses prix en occasion. Ainsi, la Swace coûte de 2 000 à 3 000 € de moins que la Toyota équivalente tout en étant, elle aussi, garantie durant 3 ans ou 100 000 km. Un vrai bon plan!

**Vu une Pack de 2020 avec 93 000 km à 14 590 €**

## Chez Toyota

Le bilan fiabilité X O O

**Batterie 12 V.** Elle peut flancher dès 10 000 km ou 1 an sur les Yaris, Yaris Cross et C-HR. Avant 3 ans, demandez un geste au SAV.

**Feux de jour.** Ceux qui équipent les autos fabriquées de 2016–2018, Yaris en tête, lâchent prématurément. Comptez environ 800 € pour le

remplacement d'un phare, une intervention qui n'est pas toujours prise en charge par la marque.

### LES BONS CHOIX

#### Un C-HR "1" 122h



Hybride ■ 5 CV ■ 122 ch ■ 163 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ Coffre: 373 dm<sup>3</sup>

Pionnier des SUV compacts hybrides, le premier C-HR reste un modèle prisé en occasion malgré son départ à la retraite en 2023. Il faut dire qu'il ne manque pas d'atouts. Sa ligne futuriste et sa présentation originale compensent une visibilité arrière médiocre et une finition perfectible. A l'usage, sa douceur en ville et sa belle sobriété en font un modèle apprécié des citadins. Sur la route, les bonnes performances s'obtiennent au prix d'accélération parfois bruyantes. Côté équipement, zappez sans regret la chiche et rare Active au profit de la Dynamic, afin de profiter d'une caméra de recul bienvenue, ainsi que de jantes alu et d'une climatisation automatique.

**Vu un Dynamic de 2017 avec 122 000 km à 13 990 €**

#### Une Auris "2" 136h



Hybride ■ 5 CV ■ 136 ch ■ 184 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 367 dm<sup>3</sup>

Beaucoup plus abordable que la Prius à laquelle elle emprunte sa mécanique, l'Auris est l'une des rares hybrides échappant à la surcote chez Toyota. A tel point qu'elle concurrence la Yaris en seconde main. Ainsi, avec une enveloppe de 10 000 €, vous accédez à un modèle de début de carrière (2012–2015) affichant autour de 140 000 km. A la clé, un habitacle plus vaste, mieux construit (ou moins mal, selon les plus pessimistes) et des prestations routières un ton au-dessus. Certes, le moteur se montre toujours braillard lorsqu'on le sollicite, mais le résultat est plus convaincant. Très répandue, la finition Dynamic est généreuse avec jantes alu, phares auto. et caméra de recul de série.

**Vu une Dynamic de 2014 avec 137 000 km à 10 590 €**

## Mini Hatch

Sandrine Tardieu est outrée par le refus de prise en charge de Mini, à la suite de la panne du toit ouvrant de sa Hatch.

Le seul argument du constructeur est l'âge de l'auto, alors que celle-ci n'a pas encore 6 ans.



F. TOURNERET / ANDIA

# 1 192 € pour réparer le toit ouvrant à 57 600 km !

Même si le coup de cœur a été la principale raison de l'achat de sa voiture actuelle, Sandrine Tardieu, de Castelnau-de-Lévis (81), a bien pris le temps de choisir un exemplaire au passé parfaitement limpide. Acquise fin 2023, sa Mini Hatch One D de 2019 provenait de la concession qui l'avait livrée neuve à son précédent propriétaire et s'était toujours chargée de son entretien. Sandrine était donc en confiance. Malheureusement, il y a quelques semaines,

et alors que sa citadine n'affiche au compteur que 57 600 km, elle est victime d'un problème bien connu sur ce modèle. En effet, par un jour de grand soleil, notre lectrice se voit dans l'impossibilité de refermer le toit ouvrant de sa voiture.

### Fidélité non récompensée

Sandrine dépose alors sa Mini chez son concessionnaire afin, dans un premier temps, de lui demander de fermer le toit de façon à pouvoir continuer à utiliser son auto. Dans la foulée,

un technicien de la marque met au jour le problème et sa solution. Cette dernière est des plus simples: il faut remplacer le mécanisme d'ouverture du toit! Pour effectuer cette intervention, le concessionnaire réclame 1 192 €. Et il précise bien à sa cliente que la demande de prise en charge effectuée auprès de la filiale française du constructeur n'a rien donné. En effet, Mini considère que, au-delà de 5 ans, sa responsabilité en cas de panne n'est plus engagée.

Pierre Audemar

## Notre stratégie de défense

Le nombre important de dossiers que nous recevons concernant un désaccord avec Mini semble démontrer que la marque fait en général peu de cas de ses clients et de l'effort financier qu'ils ont fait pour acquérir et entretenir un modèle de la marque. Ce n'est pas une raison pour se laisser faire, comme l'a bien compris Sandrine. En effet, si Mini est fondée à appliquer un taux de vétusté dans le cas présent, le faible kilométrage de l'auto de notre lectrice lui donne le droit d'exiger un geste à hauteur de 80 %.

## LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

### Peugeot 308

#### Siège pour petit rouleur

*Je suis conscient que je roule plus que la moyenne: ma 308 1.5 BlueHDi 130 de 2020 a 177 000 km. Je pense toutefois que c'est encore un peu tôt pour devoir remplacer le revêtement du siège conducteur. Pourtant, Peugeot refuse d'endosser une partie de la facture (1 658 €).*

Emmanuel Masseron, 77190 Dammarie-les-Lys

**NOTRE CONSEIL** Effectivement, une coiffe de siège est censée durer un minimum de 300 000 km. Et, votre 308 ayant moins de 5 ans, impossible pour le constructeur d'invoquer une vétusté. Mettez Peugeot en demeure de vous accorder une prise en charge de 50 %.

### Renault Captur

#### Serrures grévistes

*J'ai récemment été surpris d'apprendre que les serrures des portes avant de mon Captur 1.0 GPL 100 de 2020 avaient rendu l'âme à seulement 61 700 km. Et stupéfait que Renault ne paie que 50 % du devis (664 €).*

Pierre Lecaillon, 57245 Peltre

**NOTRE CONSEIL** Votre surprise est légitime, car ni l'âge ni le kilométrage de votre Captur ne justifient que Renault laisse le moindre euro à votre charge. Utilisez le modèle de mise en demeure élaboré par nos experts (voir Auto Plus n° 1901, p. 53) et envoyez votre courrier en recommandé avec AR à la marque en réclamant qu'elle assume la totalité de la facture.

## AFFAIRE RÉGLÉE!

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

### BMW a payé 60 % du capteur de particules

Comme nous l'indiquions dans notre n° 1908, le BMW X1 xDrive18d de 2019 appartenant à Patrice Bruneau, d'Orvault (44), a été, il y a quelques mois, victime d'une défaillance de capteur de particules. Son SUV n'ayant alors que 54 700 km, notre lecteur trouvait que les 7 % de prise en charge accordés sur une facture globale de 551 € étaient insuffisants. Un constat partagé par nos experts, qui sont intervenus dans ce dossier et ont permis à Patrice de convaincre BMW de revaloriser son offre à hauteur de 60 %.



**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](mailto:soslitigeoccasion@reworldmedia.com) avec votre adresse et votre téléphone.



PHOTOS: N. SOLER

BIEN CHOISIR UN...

## DS 3 Crossback automatique (2018-2024) à moins de 16 000 €

Vous recherchez un SUV urbain premium équipé d'une boîte auto. ? Il n'y a pas que les références allemandes : le DS 3 Crossback est une alternative crédible à moindre coût. Suivez le guide...

**A** sa sortie fin 2018, le DS 3 Crossback constituait un choix original face aux Audi Q2 et Mini Countryman. Long de 4,12 m, ce petit SUV s'est d'emblée distingué par son style et ses possibilités de personnalisation poussées, jusqu'au toit de couleur différente. Un souci du design qui incite d'autant plus à privilégier les finitions hautes en seconde main. A ce titre, la version So Chic paraît être un minimum syndical pour une auto conforme aux prétentions affichées. Les écarts en occa-

sion dépendant plus de l'année et du faible kilométrage du modèle que des finitions, n'hésitez pas à viser le plus haut possible ! A bord, le petit SUV joue aussi l'élégance et l'originalité, quitte à sacrifier l'ergonomie au passage (commandes en forme de losange sur la console centrale, notamment), mais l'habitacle fait bonne figure. Les occupants apprécient le confort de suspension, mais beaucoup moins l'habitabilité limitée des places arrière, où les adultes se sentent vraiment à l'étroit, ou la relative modestie du coffre. Le

conducteur, lui, se satisfait du dynamisme du châssis comme de la douceur de la boîte auto. EAT8, à défaut de sa réactivité.

### Plaisant mais fragile

Proche sur le plan technique de la Peugeot 208, le DS 3 Crossback est motorisé, en essence, par le décrié trois cylindres 1.2 PureTech (problèmes de courroie), décliné en trois niveaux de puissance (100, 130 et 155 ch). Seuls les deux plus puissants accèdent à la boîte auto., et se montrent à la hauteur du standing en matière d'agrément. En diesel, il faut composer avec le doux mais peu fiable (soucis de chaîne) 1.5 BlueHDi, en 100 et 130 ch. Là encore, comme avec les blocs essence, seule la "grosse" version a droit à l'EAT8. Dans les deux cas, les décotes sont prononcées, lais-

sant présager de bonnes affaires en seconde main. Mais pour rouler sereinement, préférez les modèles ayant satisfait aux rappels constructeur, ou produits après les retouches de 2022 (PureTech) ou 2023 (BlueHDi). A cette occasion, outre une refonte de la gamme (Montmartre, Bastille, Rivoli, Opéra), le DS 3 perd le patronyme "Crossback". Encore récents, ces modèles restylés s'affichent majoritairement à plus de 16000 €. Reste la version électrique de 136 ch, sortie en octobre 2019 et fiable. Avec sa petite batterie de 46 kWh utiles (charge à 80% en 30 mn sur une borne rapide de 100 kW), n'espérez pas parcourir plus de 225 km en moyenne, mais jusqu'à 265 km en ville, suffisant pour un SUV citadin.

Par Thomas Riaud

Le haut de la planche de bord s'habille, selon les cas, de tissu ou de cuir gaufré. Dommage, le style prend parfois le pas sur l'ergonomie...



A bord, le DS 3 Crossback a clairement privilégié l'esthétique, au détriment des aspects pratiques. Outre une accessibilité difficile, l'espace à l'arrière est mesuré, en largeur comme au niveau des jambes, et le coffre un peu juste.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

## Côté équipements

Si l'entrée de gamme Chic n'a rien d'indigent, la finition supérieure So Chic sied mieux au standing revendiqué (calandre noire, touches de chrome...) ou, mieux encore, la Grand Chic, pour bénéficier d'une vraie auto premium, avec une dotation et une présentation en rapport. A moteur et kilométrage comparables, l'écart reste mesuré en occasion (+ 1 000 € environ). Les finitions Performance Line et Performance Line+ mettent l'accent sur l'aspect sportif.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Chic:** • AFIL • Clim' manuelle • Compteurs numériques • Ecran tactile 7" • Freinage d'urgence auto. • Jantes alliage 17" • Régul./limiteur de vitesse • Rétros électriques.

**So Chic:** • Aide au parking AR • Clim' et essuie-glaces auto. • Jantes alu • Rétros rabattables électriquement, etc.

**Grand Chic:** • Affichage tête haute • Aide au parking AV • Caméra de recul • Ecran tactile 10,3" + GPS • Feux Matrix Led • Sellerie cuir • Surveillance d'angles morts, etc.

**Performance Line:** • Base So Chic + pédalier alu • Sellerie tissu-Alcantara, etc.

**Performance Line+:** Aide au parking avant • Feux Matrix Led • GPS • Jantes alliage 18", etc.



## Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Electrique	Diesel
	1.2 PureTech 130 ch	1.2 PureTech 155 ch	E-Tense 136 ch	1.5 BlueHDi 130 ch
Vitesse maxi	191 km/h	211 km/h	204 km/h	230 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32,1 s	30,5 s	32,6 s	32,4 s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6,8 s	6 s	6,8 s	7,2 s
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	7,4 l/100 km	Autonomie moyenne: 225 km	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,8/7,1/7,8 l/100 km	7/7,3/7,9 l/100 km	Autonomie: 245/170/265 km	5,7/6/6,4 l/100 km
Poids	1 289 kg	1 287 kg	1 580 kg	1 320 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	62 m	64 m	65 m
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S	Synchrone à aimants permanents	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>	46 kWh (capacité utile batterie)	1 499 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn	155 ch à 5 800 tr/mn	136 ch	130 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 750 tr/mn	260 Nm	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air	109 g/km/1	114 g/km/1	0 g/km/0	133 g/km/2
Boîte de vitesses	Boîte auto à 8 vitesses	Boîte auto à 8 vitesses	Boîte auto à 1 vitesse	Boîte auto à 8 vitesses

Le DS 3 Crossback a reçu les décriés 3 cylindres 1.2 PureTech (100, 130 et 155 ch) et 4 cylindres 1.5 BlueHDi (100 et 130 ch). Des moteurs fragiles pour lesquels Stellantis organise enfin des rappels massifs. Mais le mal est fait, et les décotes sont vertigineuses, même sur les versions hautes et affichant peu de kilomètres. Les blocs couplés à l'EAT8 ont l'intérêt d'être les plus puissants et les plus agréables, sans être beaucoup plus chers que les entrées de gamme de 100ch. Visez un exemplaire rigoureusement suivi par le réseau.

**1.2 PureTech 130 ch:** présent au lancement, ce moteur largement diffusé et associé d'office à l'EAT8 offre un bon compromis entre sobriété et performances. Mais il impose un entretien sérieux pour réduire le risque de casse moteur. On en trouve dès 13 000 € avec 70 000 km au compteur.

**1.2 PureTech 155 ch:** proposée au lancement et dotée d'office de l'EAT8, cette déclinaison peu diffusée a été retirée au restylage de 2022. Elle séduit par son punch, sans nuire à la consommation. Comptez

16 000 € pour un modèle d'environ 50 000 km. **E-Tense:** introduite en octobre 2019, cette version électrique de 136 ch et 46 kWh est fiable (156 ch et 51 kWh au restylage), mais sa faible autonomie déçoit. Prévoyez 14 000 € pour un modèle de 2020 d'environ 50 000 km. **1.5 BlueHDi 130 ch:** ce "gros" diesel couplé à l'EAT8 sied à merveille à ce petit SUV, sans consommer plus qu'une 100 ch à boîte manuelle. Une version disponible dès 15 000 € avec 60 000 km. Mais n'achetez qu'une auto dotée de la chaîne "large".

## Côté fiabilité

### A surveiller

**AdBlue:** en diesel, avaries possibles (réservoir déformé, pompe ou capteur défectueux) impliquant le remplacement du réservoir complet (environ 1 500 €).

**Arbre à cames:** la chaîne d'entraînement des arbres à cames du 1.5 BlueHDi, trop fine, peut lâcher. Depuis 2022, DS monte une chaîne plus épaisse qui évite ce grave problème, amélioration vérifiable par la présence d'un bossage sur le carter.

**Distribution:** sur les 1.2 PureTech, la courroie de distribution, immergée dans l'huile, se désagrège. Depuis 2022, courroie renforcée (en neuf ou lors de son remplacement, rapproché à 6 ans/100 000 km) + entretien sévéré (tous les ans/15 000 km).

**Freins:** un flexible mal placé peut se rompre sur les modèles fabriqués entre octobre 2019 et septembre 2020 (rappel en avril 2021).

**Poignées rétractables:** motorisées, elles tombent souvent en panne!

## Nous vous conseillons

### DS 3 Crossback E-Tense Grand Chic

Pour rouler sereinement en DS 3 Crossback, l'électrique s'impose, d'autant plus que les premières versions (136 ch), subissent de très grosses décotes, permettant de trouver un modèle à moins de 15 000 €. Y compris avec la présentation soignée et la dotation généreuse d'une Grand Chic.



N. SOLER

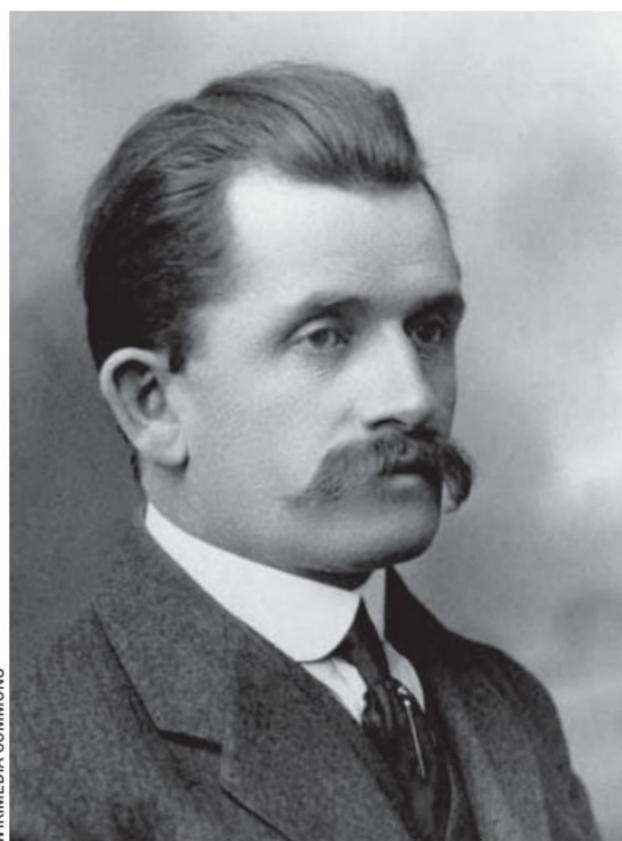


LES GRANDS HOMMES

QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

## Cette semaine Ferdinand Porsche

# Itinéraire d'un enfant exceptionnellement doué



WIKIMEDIA COMMONS

Enfant d'une rare intelligence, le petit Ferdinand éblouit son entourage. Il imagine, il invente, il construit... Son père voulait qu'il soit zingueur, comme lui. Il sera un constructeur légendaire.

**C'**est en Bohême, dans l'Empire austro-hongrois, que naît Ferdinand Porsche en 1875. Troisième d'une fratrie de cinq, il est le fils d'Anton et Anna Porsche. Maître zingueur, Anton assure une vie confortable à sa famille et voit en son fils son successeur dans le métier. Mais Ferdinand a d'autres ambitions. Lui, ce qui le fascine, c'est l'automobile, l'aviation, et l'électricité. Il passe des heures à faire de nouvelles expériences et à tester ses inventions. Voyant sa maison transformée en atelier, Anton s'agace. Mais quand Ferdinand commence à fabriquer et à vendre des sonnettes et des téléphones à ses voisins, son regard change. Surtout lorsque le jeune prodige, à 15 ans, installe

l'électricité dans la maison grâce à un générateur placé dans la cave. Alors, fasciné par le génie de son fils, Anton l'autorise à tenter sa chance à Vienne. Ferdinand s'y fait embaucher comme mécanicien dans une entreprise d'électricité, où il invente et développe, à 18 ans, une roue "magique" dont le moyeu contient un moteur électrique. Pourtant, en dépit de son niveau déjà excellent, Ferdinand veut parfaire ses connaissances. A Vienne, il existe bien une université technique renommée, mais il n'a pas les moyens de s'y inscrire. Alors, après son travail, il s'immerse en catimini dans les amphithéâtres ! Ironie de l'histoire, en 1916, cette même université décernera à l'étudiant clandestin le grade de docteur *honoris causa*.

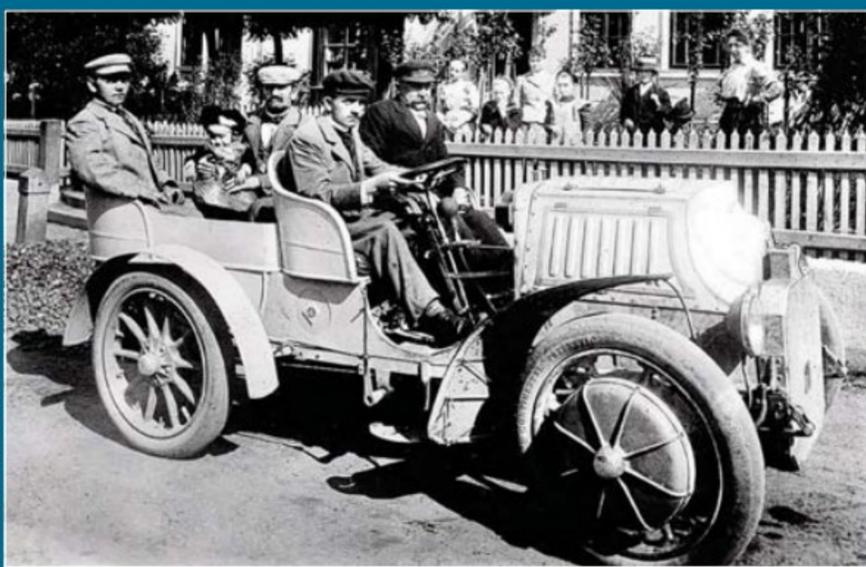
### La première voiture hybride

En 1897, Ferdinand est recruté par un "chasseur de têtes" de Jacob Lohner & Co., fournisseur des véhicules hippomobiles des Habsbourg. Dans le bureau d'études, il planche sur les voitures électriques. Un an plus tard, il présente à ses patrons son premier prototype, la Lohner Porsche Semper Vivus. En 1900, celle-ci fait un tabac à l'Exposition universelle de Paris. Les années suivantes, elle connaîtra même quelques succès en rallye. Toujours en 1900, Ferdinand s'associe avec Ludwig Lohner et crée une voiture qui fera date dans l'histoire : la toute première hybride essence-électrique ! Conçue autour du moteur Daimler Type P et d'une batterie au plomb de 400 kg, elle peut rouler à 50 km/h pendant 50 km. Arrive 1902 et l'obligation pour Ferdinand d'effectuer son service militaire. Il sera le chauffeur de l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche, assassiné à Sarajevo douze ans plus tard. Après l'armée, il épouse Aloisia Kaes, avec qui il aura deux enfants, Louise et Ernst, dit Ferry. En 1906, sa notoriété grandissante lui vaut d'être recruté par Paul Daimler, fils de feu Gottlieb, décédé en 1900. Jusqu'au début de la Grande Guerre, il va construire des moteurs d'avions et un certain nombre de voitures de course pour Austro-Daimler, filiale autrichienne de Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Pendant le conflit,

il en devient directeur technique et développe des tracteurs destinés à acheminer les canons sur les champs de bataille. Mais, à la suite de la démission de Paul Daimler, en froid avec le conseil de surveillance, Ferdinand lui succède en 1923 au poste de PDG. Emballé par l'idée d'une fusion entre Daimler et Benz, Porsche va ainsi contribuer activement, en 1926, à la fondation de la marque Mercedes-Benz.

### Porsche construit les Flèches d'argent

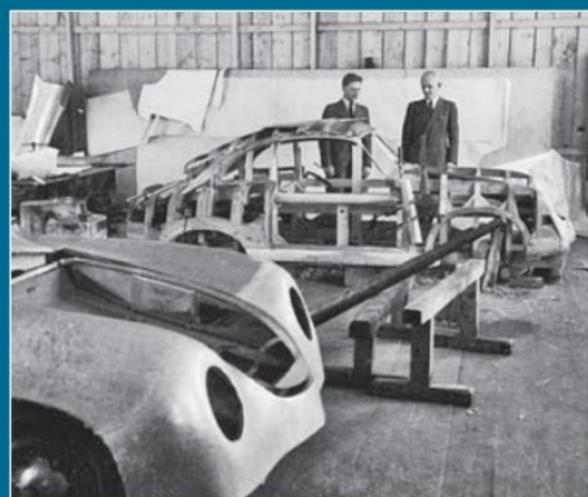
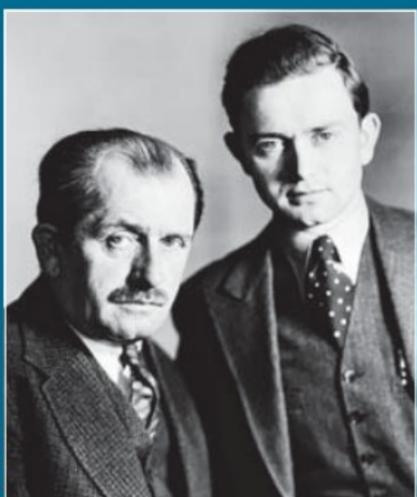
A la tête de cette puissante union, il conçoit notamment les superbes Mercedes-Benz S, SS et SSK, étoiles de la course automobile des années 1920 et 1930. Mais, en désaccord avec le conseil d'administration, il quitte ce collectif en 1929. Deux ans plus tard, avec son fils Ferry et plusieurs de ses anciens ingénieurs, il fonde à Stuttgart sa société Porsche Büro. C'est là qu'il dessine son légendaire quatre cylindres à plat refroidi par air. Ensemble, ils vont créer plusieurs modèles de compétition, comme les quasi imbattables "Flèches d'argent", pour Auto Union – future Audi – et, surtout, l'extraordinaire Porsche 64 dont il ne reste qu'un exemplaire sur les trois fabriqués. Mis aux enchères en 2019 en Californie, ce joyau a été estimé à plus de 15 millions de dollars ! Mais revenons en 1930. Benito Mussolini vient de commander à Fiat une petite voiture destinée à la classe moyenne italienne. Présentée au public, la Topolino fait merveille pour la propagande du parti fasciste. Adolf Hitler le sait et, dès qu'il accède au pouvoir, en 1933, il décide que les familles allemandes auront, elles aussi, leur petite voiture. Ferdinand Porsche sollicite alors le nouveau chancelier et le convainc de lui confier le projet. Les deux hommes conviennent d'un cahier des charges et, lorsqu'est abordée la question du prix, Hitler dit à Porsche : "A n'importe quel prix, docteur Porsche. A n'importe quel prix... en dessous de 1000 Reichsmark". N'y a-t-il pas dans cette phrase un zeste de Henry Ford, quand ce dernier disait, à propos de la Ford T "tout client peut l'avoir de la couleur de son choix, à condition que ce soit le noir" ? Coïncidence ou pas, Hitler et Ford s'appréciaient beaucoup.



Porsche n'a que 18 ans lorsqu'il invente cette roue dont le moyeu contient un moteur électrique. Sur la photo de gauche, on le voit au volant de sa voiture révolutionnaire.



Cet exemplaire de la "voiture du peuple" constituait le gros lot d'une tombola, en 1939. Ferdinand Porsche était présent (4<sup>e</sup> en partant de la gauche) à la remise du prix.



Ferdinand et son fils Ferry ont conçu ensemble la 356. Mais c'est Ferry qui en a assuré la construction pendant la détention de son père.



La 356 a été la première voiture à porter le nom de Porsche. Quand Ferdinand sortit de prison et la découvrit, l'émotion fut si grande qu'elle lui aurait été fatale.

Une seule Porsche 64 subsiste. Après des irrégularités, sa vente aux enchères, en 2019, a été annulée.



Les célèbrissimes Flèches d'argent, construites par Ferdinand Porsche pour le compte d'Auto Union ont régné sans partage sur les courses automobiles des années 1930.

## Naissance de la mythique Volkswagen

Comme à Detroit, Ferdinand applique dès 1934 le taylorisme sur ses chaînes de montage, notamment pour le prototype NSU Type 32. Parallèlement, il travaille d'arrache-pied sur le projet nazi, se fait naturaliser Allemand, puis adhère au parti national socialiste en 1937. Cette même année, il crée avec son fils Ferry la marque Volkswagen (voiture du peuple) et, après avoir présenté trois "brouillons" à Hitler, il lui dévoile la version définitive en 1938. Emballé, le Führer lance sans tarder la construction d'une usine dans la ville de KdF-Stadt, devenue Wolfsburg. Fiers de celle qu'on appelle alors "Kraft durch Freude" (force par la joie), et qui deviendra plus tard, en France, la mythique VW Coccinelle, Hitler et Porsche la présentent en grande pompe à tout le gratin allemand, tant civil que militaire. Le succès d'estime est phénoménal, même si peu s'imaginent que cette petite rondouillarde sera, avec plus de 21 millions d'exemplaires, l'une des voitures les plus vendues de l'histoire. Toujours avec son fils, Ferdinand Porsche se lance dans la conception d'une voiture de

sport, la future 356, en affirmant : "Ne voyant pas autour de moi la voiture de mes rêves, je vais la faire moi-même." Mais la Seconde Guerre mondiale s'invite, et le projet est provisoirement abandonné. Dès lors, la vie de Ferdinand Porsche sera intimement liée à l'Allemagne nazie. Nommé coordinateur de l'effort de guerre industriel, il crée un grand nombre de véhicules militaires, voitures, chars d'assaut, moteurs d'avions, et aussi des millions de munitions. Il est également chargé de contrôler le bon fonctionnement de l'usine Peugeot de Sochaux, réquisitionnée, et sera responsable de la déportation de plusieurs ingénieurs français accusés de sabotage.

## Arrêté et emprisonné par les Français

Mais Ferdinand Porsche est allemand, industriel, et fidèle serviteur de son Führer... Pouvait-il faire autrement ? La réponse sera donnée, sans appel, par les autorités françaises qui, en décembre 1945, lui tendent un improbable traquenard. Elles demandent à Renault d'inviter Porsche à Billancourt, afin qu'il donne son avis sur la future 4 CV. Consi-

déré comme un criminel de guerre pour son soutien zélé au III<sup>e</sup> Reich, il est arrêté dès son arrivée et passera près de deux ans dans différentes geôles, notamment à Dijon. Agé de 70 ans, Porsche est fatigué, malade, et tombe en dépression. Il ne doit sa libération qu'à la caution colossale d'un million de francs versée par Piero Dusio, un grand ami de Ferry. Entre-temps, ce dernier a pris les commandes de l'entreprise et, durant la détention de son père, il finalise le projet 356, dont il va fabriquer 49 exemplaires dans une ancienne scierie, en Autriche. On dit que l'émotion de Ferdinand fut si forte en découvrant cette voiture, la première à s'appeler Porsche, qu'il fut victime d'un malaise cardiaque fatal, le 30 janvier 1951. Il avait 75 ans. En dépit de son attitude durant la guerre, le monde de l'automobile n'a jamais oublié tout ce qu'il devait à cet homme de génie. Il l'a même intronisé, en 1996, au Temple international de la renommée du sport automobile. Mieux encore, en 1999, Ferdinand Porsche reçoit à titre posthume le Prix de l'ingénieur automobile du siècle. ■



Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral  
 Cylindrée: 843 cm<sup>3</sup>  
 Puissance: 37 ch DIN à 5 100 tr/mn  
 Vitesse maxi: 125 km/h  
 Production: 3 075 771 berlines (1964-1971)  
 Cote actuelle: autour de 5 500 €

Ronde, mais pas joufflue, la 850 est la plus grande des Fiat à moteur arrière. Elle succède à la 600, une autre quatre places de poche, née en 1955, qui s'était vendue à près de 5 millions d'exemplaires ! Pour la nouvelle venue, il ne fallait pas se louper...



IL Y A 61 ANS, FIAT SORT LA PETITE BERLINE 850

## Une montée en gamme légère...

En 1955 sortait la première petite Fiat à moteur arrière : la 600. Neuf ans après, la marque italienne présentait la relève, cette courte quatre places qu'animait le même quatre cylindres, toujours en position postérieure.

**P**as de doute, la voiture progresse en taille : 35 cm de plus ! Soit une longueur de 3,57 m au lieu de 3,22 m. Ce n'est toujours pas la folie des grandeurs, mais grâce à cette montée en gamme ébouriffante, les passagers profitent d'un peu plus de place à bord. N'en espérez quand même pas trop : toujours vendue pour quatre occupants, cette nouvelle deux portes demeure une auto de poche. Simplement, la poche s'est légèrement agrandie...

Visuellement, la parenté avec son aînée est flagrante. On reconnaît d'emblée une Fiat économique de l'époque. Il s'agit ici de la plus longue de toutes les Fiat mues par un moteur arrière. Sur le plan technique, ce dernier gagne 100 cm<sup>3</sup> supplémentaires, atteignant une cylindrée qui reste néanmoins modeste : un peu moins de 850 cm<sup>3</sup>, comme



L'arrière est dévolu à la mécanique. D'où les grilles d'aération sur le court capot, bien utiles pour éviter toute surchauffe, même si le refroidissement par eau a été bien conçu. Les feux ronds sont typiques des italiennes de l'époque.

le suggère son nom. Car Fiat doit proposer un véhicule peu cher, accessible aux automobilistes italiens dont le niveau de vie reste bien bas au cours de ces années 1960...

### Tellement serviable...

Le léger décrochement de la poupe permet de bien reculer le moteur, au bénéfice d'une habitabilité correcte pour quatre. Résultat, bien que l'espace ne soit pas géant, vous ne vous sentirez pas contraint lors de votre séjour à bord... si vous n'êtes pas trop baraqué. Car avec une largeur de 1,43 m, l'auto n'est pas vraiment taillée pour accueillir des sumos. Et ses sièges sont... petits.

Comme toutes les Fiat à moteur arrière, la 850 vous gratifie d'un niveau sonore soutenu, d'une suspension plutôt ferme et quelque peu sautillante, et de sièges assez sommaires. Amoureux du confort à la Citroën, passez votre chemin ! Côté tenue de route, c'est une "tout à l'arrière", pas de doute ! Entendez par là que le train avant, trop peu lesté, doit vous inciter à entrer précautionneusement dans les virages, et que la stabilité à haute vitesse – au-delà de 80 km/h ! – n'est pas son fort. Sous la pluie, vous allez même redoubler de prudence. Le volant offre peu de rappel : après avoir braqué, vous devez l'accompagner pour le



Sur ce modèle 1969, c'est toujours la même planche de bord, qui ne changera pas de présentation durant toute la carrière de la 850. Simple et bien lisible, avec son compteur de vitesse étiré en largeur.



Le quatre cylindres est repris de la devancière, la Fiat 600. Il fait partie de la famille des moteurs "Tipo 100", que l'on retrouve de 1955 à... 2008 ! Le pendant italien du Cléon-Fonte de Renault. Il sera produit à plus de 25 millions d'exemplaires.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Dans les 3,57 m de long, loger à quatre est possible. Mais l'auto n'est évidemment pas une championne de l'habitabilité. L'accès à la banquette nécessite quelques contorsions malgré la longueur relativement généreuse des portières.

## 1964, cette année-là



MINI

Sortie du film franco-italien réalisé par Jean Girault *Le Gendarme de Saint-Tropez*, avec Louis de Funès et Michel Galabru. Enorme succès: 7,8 millions d'entrées! En Grande-Bretagne sort la Mini Moke, petite tout-chemin commandée par l'armée (qui, au final, ne la prendra pas), conçue sur une base de Mini. Produite en Angleterre jusqu'en 1968, puis en Australie et au Portugal, elle a été largement copiée depuis.

remettre en ligne. Enfin, pour achever le tableau, le freinage, qui s'appuie sur quatre tambours timides, est à la fois faiblard et peu mordant. En revanche, le levier de vitesses réserve un maniement facile et le moteur est une réussite: gentiment tonique, il vous fait part de sa vitalité avec une générosité manifeste. Dans la limite de ses 37 ch, évidemment!

En son temps, la 850 a été un énorme succès. En Italie, bien sûr, mais aussi dans le reste de l'Europe. Aujourd'hui, elle est éclipsée en collection par la 500, jugée plus craquante par beaucoup. Conséquence, ses prix sont trois à quatre fois inférieurs! Profitez-en. ■



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**: rencontre statique entre l'Alpine A390 et la référence des SUV sportifs, le Porsche Macan.
- **Comparatif**: fort d'un nouveau moteur hybride de 160 ch, le Captur survole-t-il la catégorie?
- **Dossier occasion**: se faire plaisir à petit prix, c'est possible... avec ces modèles qui donnent le sourire!

**En kiosque le vendredi 1<sup>er</sup> août**



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 Saunier 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 Cruypenninck, 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<sup>er</sup> 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**: Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Didier Laurent, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaubourg, François Stagnaro  
**En SR**: Danielle Molson  
**En maquette**: Patrick Cœuru, Virginie Seiller

### Autoplus.fr

**Responsable audience**: Ricardo Trindade  
**Responsable éditorial**: Thibaut Austruy

**Hors-série**  
**Rédacteur en chef**: Olivier Bernis (5160)

**Direction - édition**

**Co-directeur de la publication**: Gautier Normand

**Directeur exécutif**: Stéphane Haïtaïan

**Editeur**: Tommaso Albinati

**Marketing**

**Directrice marketing**: Sylvie Siguret (5885)

**Responsable marketing**: Frédérique Gasbarian

**Abonnements et diffusion**

**Marketing direct**

**Directrice**: Catherine Grimaud

**Chef de groupe**: Davina Champaigne

**Chef de produit**: Julie Duarte

**Ventes au numéro**

**Responsable service diffusion**: Philippe Merrien

**Responsable des ventes**: Mélanie Caillé

**Publicité commerciale**

**Directrice générale**: Elodie Bretaudeau 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**: Rotofrance, Lognes (77)

**Numéro ISSN**: 0992-8154 –

**Commission paritaire**: 1029 K 85544 –

**Dépôt légal**: juillet 2025

**Tarif d'abonnement légal**: 133,99 €



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](http://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/kg de CO<sub>2</sub> sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

## MALUS

Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus	Emissions de CO <sub>2</sub>	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 26 200 €	4 200 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 100 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 112 g	Montant
Electricques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

Prix en €	Bonus (0 ou malus)	Remise possible	Energie	
<b>A5 Avant (nouvelle)</b>				
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+5 402	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	56 170	+5 402	8%	E
2.0 TFSI 204 S line	81 070	+5 634	8%	E
S5	81 250	+23 747	0%	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63 650	+4 700	nc	PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71 000	+4 700	nc	PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75 650	+5 200	nc	PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+4 060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+4 060	8%	D
<b>Q5 (nouveau)</b>				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	+6 426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67 950	+6 426	0%	E
S05	98 930	+57 351	0%	E
e-hybrid 299 Design	67 900	+6 125	nc	PHEV
e-hybrid 299 S line	74 770	+6 125	nc	PHEV
e-hybrid 367 S line	78 400	+6 625	nc	PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+10 793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71 870	+10 793	0%	D
<b>Q5 Sportback (nouveau)</b>				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59 750	+6 726	5%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70 150	+6 726	5%	E
S05	101 130	+58 131	5%	E
e-hybrid 299 Design	70 100	+6 125	5%	PHEV
e-hybrid 299 S line	76 970	+6 125	5%	PHEV
e-hybrid 367 S line	80 600	+6 625	5%	PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63 870	+10 604	5%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74 270	+10 604	5%	D
<b>Q6 e-tron (nouveau)</b>				
251 Design	72 170	0	0%	Elec
251 S line	76 270	0	7%	Elec
Performance S line	81 500	0	7%	Elec
Quattro S line	87 550	0	7%	Elec
S06	98 870	0	2%	Elec
<b>Q6 e-tron Sportback (nouveau)</b>				
251 Design	74 570	0	6%	Elec
251 S line	78 670	0	6%	Elec
Performance S line	83 900	0	6%	Elec
Quattro S line	89 950	0	6%	Elec
S06	102 270	0	6%	Elec
<b>A6 (nouvelle)</b>				
2.0 TDI 204 Hybride S line	72 450	+5 600	0%	D
e-hybrid 299 S line Quattro	79 000	+5 625	0%	PHEV
e-hybrid 367 S line Quattro	81 400	+6 000	0%	PHEV
<b>A6 Avant (nouvelle)</b>				
2.0 TDI 204 Hybride S line	74 450	+6 275	0%	D
e-hybrid 299 S line Quattro	81 000	+6 125	0%	PHEV
e-hybrid 367 S line Quattro	83 400	+6 500	0%	PHEV
<b>A6 e-tron Sportback (nouvelle)</b>				
285 Design	66 420	0	6%	Elec
285 S line	73 310	0	10%	Elec
Performance S line	84 080	0	10%	Elec
Quattro S line	91 210	0	10%	Elec
S6	105 020	0	6%	Elec
<b>A6 e-tron Avant (nouvelle)</b>				
285 Design	67 920	0	6%	Elec
285 S line	74 810	0	11%	Elec
Performance S line	85 580	0	11%	Elec
Quattro S line	92 710	0	11%	Elec
S6	106 520	0	6%	Elec
<b>e-Tron GT</b>				
503	119 000	0	nc	Elec
S	137 050	0	1%	Elec
RS	161 000	0	0%	Elec
RS Performance	174 550	0	3%	Elec
<b>Q7</b>				
S07	183 130	+70 000	0%	E
TFSI e 394 S line	97 170	+12 800	6%	PHEV
TFSI e 394 Avus	110 320	+12 800	6%	PHEV
Compétition	105 480	+12 800	6%	PHEV
<b>Q8</b>				
S08	137 720	+70 000	6%	E
RS Performance	191 550	+70 000	6%	E
3.0 TFSI e 394 S line	109 990	+13 700	7%	PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	116 990	+13 700	7%	PHEV
Compétition	115 280	nc	8%	PHEV
<b>A8</b>				
S8	170 967	70 000	8%	E
60 TFSI e Design	138 749	+11 000	7%	PHEV
50 TDI Hybride Design	118 185	+66 009	7%	D
<b>BENTLEY</b>				
Flying Spur	235 966	+70 000	nc	E
Flying Spur Speed	294 857	+70 000	nc	E
Continental GT	253 109	+70 000	0%	E
Continental GT Speed	311 899	+70 000	nc	E
Continental GTC	278 420	+70 000	nc	E
Continental GTC Speed	338 420	+70 000	nc	E
Bentayga V8	219 328	+70 000	0%	E
Bentayga S	263 613	+70 000	nc	E
Bentayga Hybrid	219 328	+14 300	nc	PHEV
<b>BMW</b>				
<b>Série 1 (nouvelle)</b>				
116	34 950	+983	9%	E
116 M Sport Design	36 250	+983	9%	E
120 M Sport Design	40 250	+230	9%	E
120 M Sport	42 400	+230	8%	E
123 M Sport xDrive	48 400	+948	8%	E
M135 xDrive	57 250	+19 108	10%	E
120d	41 550	0	9%	D
120d M Sport Design	42 850	0	9%	D
<b>X1</b>				
sDrive18i	43 700	+2 049	8%	E
sDrive18i xLine	46 100	+2 049	5%	E
sDrive20i xLine	48 100	+4 000	5%	E
sDrive20i M Sport	49 350	+4 000	8%	E
M35i xDrive	62 900	+21 219	0%	E
xDrive25e	55 950	+550	6%	PHEV
xDrive25e xLine	58 350	+550	6%	PHEV
xDrive30e xLine	61 350	+600	6%	PHEV
xDrive30e M Sport	62 600	+600	6%	PHEV
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	8%	D
xDrive23d M Sport	56 400	+1 180	8%	D
<b>IX1</b>				
eDrive20	46 950	-3 100	11%	Elec
xDrive30	57 200	0	11%	Elec
xDrive30 xLine	59 600	0	27%	Elec
<b>X2 (nouveau)</b>				
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	54 500	+1 290	5%	D
<b>IX2 (nouveau)</b>				
eDrive20	46 950	-3 100	11%	Elec
xDrive30	59 200	0	11%	Elec
xDrive30 xLine	61 600	0	27%	Elec
<b>X3 (nouveau)</b>				
20 xDrive	63 950	+8 643	0%	E
20 xDrive M Sport	67 700	+8 643	1%	E
M50 xDrive M Sport	89 950	+33 177	1%	E
30e xDrive	71 900	+4 300	2%	PHEV
30e xDrive M Sport	75 900	+4 300	2%	PHEV
20d xDrive	64 950	+8 584	0%	D
20d xDrive M Sport	68 700	+8 584	1%	D
<b>IX3</b>				
IX3 Inspiring	74 200	0	0%	Elec
IX3 Impressive	82 300	0	19%	Elec
<b>X4</b>				
M Competition xDrive20d xLine	62 500	+8 343	4%	D
xDrive30d xLine	69 300	+20 075	4%	D
xDrive30d M Sport	75 100	+20 075	7%	D
M40d	83 900	+48 343	7%	D
<b>Série 5</b>				
520i	62 850	+1 790	4%	E
530e	71 050	+2 075	0%	PHEV
550e xDrive	83 650	+4 600	0%	PHEV
550e M Sport xDrive	86 750	+4 600	0%	PHEV
M5	169 050	+14 300	1%	PHEV
520d	65 150	+2 568	4%	D
540d xDrive	78 150	+7 152	4%	D
540d M Sport xDrive	80 600	+7 152	9%	D
<b>Série 5 Touring</b>				
520i	64 350	+2 922	9%	E
520i M Sport	68 700	+2 922	0%	E
530e	73 150	+2 975	5%	PHEV
550e xDrive	77 500	+2 975	5%	PHEV
550e M Sport xDrive	82 250	+5 750	5%	PHEV
M5	162 050	+15 500	nc	PHEV
520d	66 850	+4 029	9%	D
540d xDrive	77 850	+9 818	9%	D
540d M Sport xDrive	82 000	+9 818	0%	D
<b>i5</b>				
eDrive40	76 250	0	7%	Elec
M60 xDrive	107 550	0	16%	Elec
<b>i5 Touring</b>				
eDrive40	77 700	0	10%	Elec
M60 xDrive	109 000	0	6%	Elec
<b>Série 8 Coupé</b>				
840d xDrive	116 650	+29 591	2%	D
<b>Série 8 Gran Coupé</b>				
840d xDrive	113 650	+40 185	0%	D
<b>Série 8 Cabriolet</b>				
840d xDrive	124 650	+41 085	0%	D
<b>X5</b>				
xDrive50e xLine	105 150	+11 600	8%	PHEV
xDrive30d xLine	90 050	+60 501	1%	D
<b>IX (nouveau)</b>				
xDrive45	88 600	0	nc	Elec
xDrive45 M Sport	94 200	0	4%	Elec
xDrive60 M Sport	112 000	0	4%	Elec
M70 xDrive	138 000	0	nc	Elec
<b>XM</b>				
50e	138 900	+19 850	9%	PHEV
V8 4.4	179 900	+22 550	9%	PHEV
Label Red	205 000	+22 850	1%	PHEV
<b>Série 7</b>				
750e xDrive	133 350	+12 650	9%	PHEV
M760e xDrive	158 700	+14 750	7%	PHEV
740d xDrive	121 200	+18 365	1%	D
<b>i7</b>				
eDrive50	128 550	0	13%	Elec
xDrive60	161 800	0	13%	Elec
xDrive60 M Sport	158 900	0	16%	Elec
M70 xDrive	192 200	0	1%	Elec
<b>X7</b>				
xDrive40d	111 550	+70 000	6%	D
xDrive40d M Sport	116 500	+70 000	6%	D
<b>BYD</b>				
<b>Atto 2 (nouveau)</b>				
Active	29 900	0	nc	Elec
<b>Dolphin</b>				
204 Comfort	33 900	0	4%	Elec
<b>Atto 3</b>				
Comfort	38 900	0	14%	Elec
Design	40 900	0	8%	Elec
<b>Seal</b>				
Design	46 900	0	5%	Elec
Excellence AWD	49 900	0	4%	Elec
<b>Seal U</b>				
DM-i Boost	37 500	+1 400	2%	PHEV
DM-i Design	44 500	+3 500	4%	PHEV

Prix en €	Bonus (0 ou malus)	Remise possible	Energie	
<b>Série 2 Gran Coupé (nouvelle)</b>				
220	42 450	+190	5%	E
220 M Sport Design	43 750	+190	5%	E
M235 xDrive	60 780	+14 825	5%	E
220d	46 050	0	5%	D
220d M Sport Design	46 350	0	5%	D
<b>Série 3 (nouvelle)</b>				
318i	48 750	+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	120 550	+70 000	0%	E
330e	61 450	0	12%	PHEV
330e M Sport	64 450	0		

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	nc	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec
<b>N*4 (nouveau)</b>				
1.2 Hybride 145 Pallas	39000	nc	nc	FHEV
1.2 Hybride 145 Pallas Jules Verne	41200	nc	nc	FHEV
E-Tense Pallas	46690	-3100	nc	Elec
E-Tense Pallas Jules Verne	48190	0	nc	Elec
<b>DS 7</b>				
Plug-in Hybrid 225 Pallas	58810	0	11%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Edition France	60510	nc	11%	PHEV
Plug-in Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	PHEV
Plug-in Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	PHEV
Plug-in Hybrid 300 Etoile AWD	70290	+360	11%	PHEV
Plug-in Hybrid 360 Performance AWD	78090	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+2205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	nc	D

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>FERRARI</b>				
Roma	246524	+70 000	nc	E
12Cilindri	367761	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70 000	nc	E
296 GTB	316577	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18 858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4 818	nc	PHEV
F80	3800000	+70 000	nc	PHEV
Purosangue	384229	+70 000	nc	E

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>FIAT</b>				
<b>Panda Classic</b>				
1.0 70 BSG Hybrid City	16900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	11%	E
<b>500e</b>				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	18%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	18%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec
Abarth	38900	-3100	16%	Elec
Abarth Pack	38900	-3100	10%	Elec
<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-3100	7%	Elec

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	16900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	8%	Elec

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>600</b>				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima e (RED)	31700	0	10%	FHEV
Abarth Turismo	35900	-3100	15%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3100	7%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
<b>Tipo (nouvelle)</b>				
1.6 Multijet 130	16900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>FORD</b>				
<b>Puma (nouveau)</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	16%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
<b>Focus</b>				
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	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
<b>Focus Active</b>				
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
<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+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
<b>Explorer</b>				
Standard Range 170 Style	39090	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46900	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	63900	0	9%	Elec
<b>Capri (nouvelle)</b>				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	66400	0	9%	Elec
<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	69300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63800	+70 000	0%	E
<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	62990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	68990	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
<b>Tourneo Connect</b>				
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

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>HONDA</b>				
<b>Jazz</b>				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
<b>Jazz Crosstar</b>				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
<b>HR-V (nouveau)</b>				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
<b>e:Ny1</b>				
Advance	47700	0	28%	Elec
<b>Civic</b>				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48 901	7%	E
Type R S	65200	+45 990	7%	E

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>Jeep</b>				
<b>Avenger</b>				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	36150	+240	4%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36600	-3100	7%	Elec
<b>Renegade</b>				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
<b>Compass (nouveau)</b>				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	nc	FHEV
100% électrique 213 First Edition	46400	-3100	nc	Elec
<b>Wrangler Unlimited</b>				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11 090	0%	FHEV
<b>Grand Cherokee (nouveau)</b>				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18 170	12%	FHEV

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>KIA</b>				
<b>Picanto (nouvelle)</b>				
1.0 MPI 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 MPI 63 Active	17390	+100	4%	E
1.2 MPI 79 Active	17890	+190	4%	E
1.2 MPI 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
<b>Stonic</b>				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
<b>EV3 (nouveau)</b>				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	6%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	6%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	1%	Elec
<b>Ceed</b>				
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
<b>Ceed SW</b>				
1.0 T-GDi 100 Active	28990	+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
<b>ProCeed</b>				
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33250	+818	7%	E
<b>Xceed</b>				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	FHEV
<b>Niro</b>				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	4%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	FHEV
EV Active	46990	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
<b>Sportage</b>				
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	63990	+1 050	5%	FHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1 094	2%	D

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>EV6 (nouveau)</b>				
Autonomie Standard 170 Air	43990	0	nc	Elec
Autonomie Longue 229 Air	47450	0	nc	Elec
Autonomie Longue 229 GT-Line	50550	0	nc	Elec
Autonomie Longue 325 GT-Line AWD	54550	0	nc	Elec
Aut. Longue 325 GT-Line Premium AWD	59550	0	nc	Elec
GT	70550	0	nc	Elec
<b>Sorento (nouveau)</b>				
Hybride Design	63140	+5 929	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	64990	+2 975	6%	FHEV
<b>EV9</b>				
Autonomie Longue 204 Air	70400	0	nc	Elec

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>Autonomie Standard 218 Air</b>	64400	0	nc	Elec
Autonomie Longue 385 GT-Line 4x4	87100	0	0%	Elec
GT	87100	0	0%	Elec
<b>LAMBORGHINI</b>				
Revuelto	506808	+70 000	nc	E
Urus SE	284000	nc	nc	E
<b>LANCIA</b>				
<b>Ypsilon</b>				
1.2 Ibrida 110	24800	0	0%	FHEV
1.2 Ibrida 110 LX	27800	0	7%	FHEV
Electrica 156	34800	-3100	12%	Elec
Electrica 156 LX	37800	-3100	12%	Elec
H.F. Perfo 280	42400	-3100	nc	Elec
<b>LAND ROVER</b>				
<b>Range Rover Evoque</b>				
PHEV 270 S	61400	+5340	3%	FHEV
PHEV 270 Dynamic SE	68700	+5340	3%	FHEV
D200 S	67900	+16 032	4%	D
D200 Dynamic SE	66000	+16 032	nc	D
<b>Discovery Sport</b>				
PHEV 270 S	61300	+6 225	4%	FHEV
PHEV 270 Dynamic SE	67800	+6 225	4%	FHEV
D200 Dynamic SE	64000	+23 397	4%	D
D200 Dynamic HSE	70600	+23 397	nc	D
<b>Discovery</b>				
D350 R-Dynamic HSE	98900	+70 000	10%	D
<b>Range Rover Velar</b>				
PHEV 400 S	82900	+8 240	4%	FHEV
D200 S	71100	+18 528	5%	D
<b>Defender 90</b>				
V8 P425 X	125800	+70 000	nc	E
V8 P525	143800	+70 000	nc	E
D200 S	66900	+70 000	4%	D
D250 S	71700	+70 000	4%	D
D250 X-Dynamic HSE	88100	+70 000	nc	D
D300 X-Dynamic HSE	92500	+70 000	nc	D
<b>Defender 110</b>				
V8 P425 X	128400	+70 000	nc	E
Octa	185400	+70 000	nc	E
PHEV 300 S	80700	nc	2%	FHEV
D250 S	76400	+70 000	4%	D
D300 X	122500	+70 000	nc	D
<b>Range Rover Sport</b>				
P460e S	103200	+21 050	1%	FHEV





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100  
[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

# SKODA

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



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

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

\*Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP.

Gamme Enyaq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 14,9-16,7. Rejets de CO<sub>2</sub> (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.

**A 0 g CO<sub>2</sub>/km**

B

C

D

E

F

G

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