

L'A390 face au Macan : première confrontation

Alpine / Porsche Le duel est relancé P. 14

Exclusif P. 10 Airbags Takata défectueux

Bientôt recalés au contrôle technique ?



Essai panoramique P. 28

MG EHS Hybrid+

Prix canon, consommation mini, et perfs au top

Comparatif P. 22



Quel est le meilleur SUV citadin hybride ?



Notre saga de l'été... 
Les grands hommes de l'automobile



Cette semaine P. 48

Armand Peugeot
Celui qui mit le Lion en route

Auto Plus avec vous P. 45

→ 3 300 € POUR UN BOÎTIER ÉLECTRONIQUE HS

Le constructeur doit payer



Test lecteurs

La Citroën C3 essence
vous a séduits

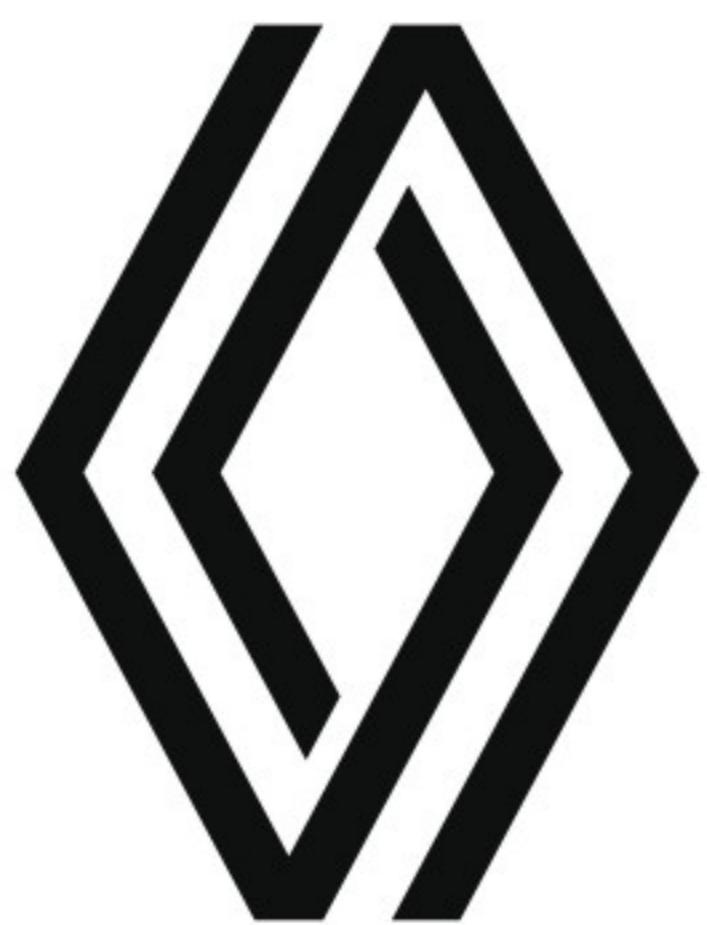
OCCASION

Se faire plaisir sans se ruiner, c'est possible !



15 modèles à partir de 5 000 € P. 40



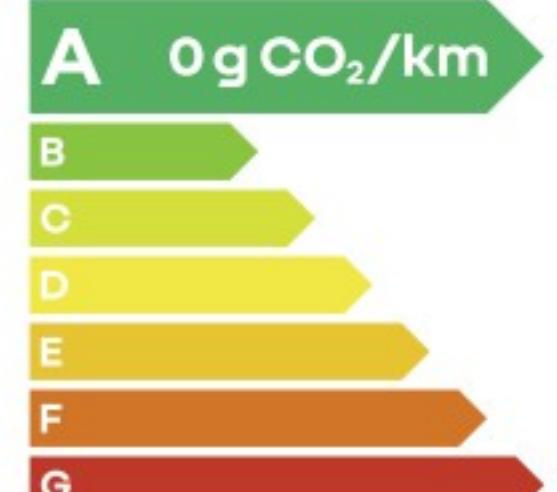


RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

prime coup de pouce jusqu'à 4 240€⁽¹⁾

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

profiter
de l'offre





(1) montant max indicatif de prime CertiNergy (siren 798 641 999), 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 01/08 au 31/08/25, 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 WLTP. (3) avec banquette arrière rabattue, mesure en litres liquides; 1149 dm³ 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 CO₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon norme WLTP.

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



Recharge rapide **de 10 à 80% en 23 min⁽¹⁾**

Et en ce moment

jusqu'à 3 ans de recharge offerte⁽²⁾

Ford

Consommations combinées WLTP Puma Gen-E (kWh/100km) : 13.1 - 13.8.

(1) Basée sur la recharge d'un Puma Gen-E Standard Range 43 kWh sur une borne de recharge rapide DC (100 kW). (2) Grâce au versement des crédits sur la cagnotte Octopus : Crédit de bienvenue client Ford de 175 € par an, pendant 3 ans. Crédit de 0,12 € par kWh rechargé avec l'option « recharge optimisée » Intelligent Octopus. Le montant des crédits sera fixe pendant la 1ère année. En cas d'évolution des tarifs de l'offre fourniture électricité ou d'évolution du crédit de 0,12 € / kWh, le versement du crédit de 175 € restera inchangé pour la 2ème et 3ème année. Offre valable en France Métropolitaine, hors Corse, pour tout achat de Véhicules Electriques éligibles du 03/06/2025 au 30/09/2025 et toute nouvelle souscription à l'Offre Intelligent Octopus auprès d'Octopus Energy. Détails sur Ford.fr. 0 g CO2/km : en phase de roulage.

Ford France - 1 rue du 1^{er} mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Les 12 travaux de M. Filosa, le nouveau directeur de Stellantis
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news**
- 14 **Les nouveautés** L'Alpine A390 face au Porsche Macan
- 18 **Les voitures de la semaine** Kia présente l'EV5

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Comparatif SUV citadins hybrides**: 6 stars sur le ring
- 28 **Panoramique** Le MG EHS 1.5 Hybrid+ de 224 ch
- 32 **Test lecteurs** La nouvelle Citroën C3
- 34 **On a tout essayé** La Mini John Cooper Works 2.0 de 231 ch
- 36 **On a tout essayé** Le Venturi Astrolab Flex

GUIDE PRATIQUE

- 39 **Les coachs Auto Plus**
Où cacher une clé de secours pour les vacances ?
- 40 **Acheter une voiture d'occasion**
Notre sélection de voitures plaisir
- 45 **Ça vous est arrivé**
- 46 **Les stars de l'occasion**
Une Alfa Romeo Giulietta diesel à moins de 8000 €

MAGAZINE

- 48 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 5 : Armand Peugeot
- 50 **Auto Plus Classiques**
La Citroën Ami Super break (1973)
- 52 **Le prix des voitures neuves**



Page 14



Page 22



Page 32



Page 46

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Tube de l'été... flop de la rentrée ?

C'est sans conteste le tube de l'été et il y a peu de chances que vous ayez pu y échapper. Le "leasing social" occupe l'espace publicitaire avec une impressionnante persistance. De nombreux constructeurs s'y mettent, suivant le mouvement initié par les marques françaises. Face à l'engouement, on pourrait croire que l'enjeu est capital. Voyons cela. S'il porte le même nom qu'en 2024, le leasing social – soit la possibilité de rouler dans un modèle électrique neuf pour un loyer accessible – version 2025 est sensiblement différent, que ce soit dans son financement (transféré de l'Etat vers les fournisseurs d'énergie) ou l'aide accordée (de 13 000 à 7 000 € maximum). Ils ont, en revanche, en commun le nombre total de véhicules pouvant en bénéficier : 50 000 "au moins" pour la version 2025, dans la limite des 370 millions d'euros alloués. L'année dernière, malgré une communication beaucoup plus timide, le quota avait été atteint en un peu plus d'un mois. C'est le groupe Stellantis qui en avait bénéficié en fournissant 70 % des véhicules. Cette année, les autres constructeurs comptent bien prendre leur part du gâteau. Mais ce dernier n'est pas extensible. 50 000 unités "au moins mais pas beaucoup plus", c'est anecdotique sur un marché qui devrait atteindre 1,7 million d'unités d'ici à la fin de l'année. Cela explique le matraquage publicitaire et les offres de loyers plus alléchantes les unes que les autres.

Tellement alléchantes, d'ailleurs, que l'on se pose la question de l'intérêt économique pour les marques... A titre d'exemple, le Volkswagen ID.4, affiché à partir de 41 500 € au comptant, est proposé à 169 €/mois ! Si un modèle immatriculé dans le cadre du leasing social n'est pas synonyme de marges, il fait en revanche tourner les usines ou réduit les stocks. Il participe aussi à baisser les émissions moyennes des gammes pour répondre aux normes CAFE. Intéressant donc. Dès lors, pour être sûr de ne pas se faire piquer des ventes, les constructeurs ont ouvert des préreservations. Mais comment feront-ils si leur volume total dépasse largement les 50 000 unités et les 370 millions prévus ? Devront-ils dire à certains clients, en septembre : "finalement, vous n'y avez pas droit" ? Et que se passera-t-il à la fin de la période de location ? Les ménages modestes se retrouveront-ils sans voiture ? L'afflux de retours de leasings à bas prix fera-t-il plonger encore les valeurs résiduelles des électriques d'occasion ? Espérons que tout cela ait été anticipé. Après tout, gouverner, c'est bien prévoir, non ?

Mathieu

Trait d'humeur

Comme chaque été, les risques d'abandon sur les aires d'autoroutes se multiplient



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.



Les 12 traits de caractère d'Antonio Filosa

Après plus de six mois sans directeur général, le groupe Stellantis a de nouveau un cap. Ou plutôt plusieurs, tant le projet est tentaculaire et les défis nombreux à relever. Revue de détails.

Transformer les obstacles en opportunités: voilà la feuille de route d'Antonio Filosa, le nouveau directeur général de Stellantis. Le dirigeant italien, qui possède également la nationalité brésilienne, avait

Une trajectoire impressionnante

Antonio Filosa, 52 ans, est né à Castellammare di Stabia, près de Naples (Italie). Il est diplômé en ingénierie du Politecnico di Milano et titulaire d'un Executive MBA de la Fundação Dom Cabral (Brésil). Il rejoint le groupe Fiat en 1999 comme superviseur qualité dans une usine espagnole, avant d'occuper divers postes à responsabilité en Amérique latine. Après avoir pris la direction d'une usine Fiat à Betim (Brésil), il est passé

responsable des achats pour la région Amérique latine, où il a aussi dirigé les marques Alfa Romeo et Maserati. La suite? Il a été patron de Jeep, mais aussi de Stellantis en Amérique du Sud, puis de tout le continent. Récemment, il a été nommé directeur de la qualité au niveau mondial, un enjeu stratégique. Antonio Filosa est marié à une architecte brésilienne et père de deux enfants.

C. BREHMAN / EPA / MAXPPP

Une nouvelle garde rapprochée

À l'occasion de sa prise de fonction, le 23 juin, Antonio Filosa a annoncé la composition du comité de direction. En parlant d'abord de lui-même, car le nouveau CEO conserve en parallèle la charge des Amériques. Parmi les Français déjà présents Jean-Philippe Imparato, le patron de l'Europe élargie, ajoute Maserati à ses responsabilités, et Xavier Chéreau reste à la fois DRH et directeur des questions environnementales. Sébastien Jacquet, nommé responsable de la qualité début juin, est confirmé dans son poste. Au rang des surprises, on note le départ de Maxime Picat (on le dit en route pour Renault à la place de Luca de Meo, mais l'information reste à confirmer) qui est remplacé par Monica Genovese à la direction des achats. On note aussi la nomination de quatre personnes dépendant directement au nouveau patron, sans faire partie du comité de direction du groupe. Deux Français sont concernés. D'abord Jean-Pierre Ploué, designer reconnu mais qui est désormais sous la coupe de Ralph Gilles, et Olivier François, à qui on a confié la direction marketing du groupe. Au total, seize personnes répondent directement à Filosa, lui-même rendant des comptes à John Elkann et aux actionnaires.

I (Re)gagner la confiance des clients

C'est LA priorité. Airbags Takata et moteurs PureTech sont autant de sources, pour beaucoup de clients, de difficultés ou de notes salées. Sans parler de l'effet "épouvantail" sur les profils de conquête. La mission n° 1 de Filosa sera de consacrer un budget suffisant (même si cela ne règle pas tout) pour assurer qualité et fiabilité aux voitures du groupe. La course à la rentabilité des anciens dirigeants a rapporté gros aux actionnaires... mais a aussi coûté cher aux marques.

II Proposer des modèles qui (re)donnent envie

Dès son arrivée dans le groupe en 2014, Carlos Tavares avait fait preuve d'une vision verticale, sacrifiant la dimension plaisir sur l'autel de la rentabilité. Il a ainsi décidé d'annuler certains projets peu lucratifs, comme le renouvellement du Peugeot RCZ, ou une 208 cabriolet avec toit en toile, prête à être dévoilée, mais finalement abandonnée. Plus tard, Linda Jackson a aussi mis un frein au retour de la 208 GTI, avant que le Lion ne la ressuscite en électrique sous l'impulsion d'Alain Favey, nouveau patron de la marque. La recette est ancienne: pour vendre, il faut faire rêver, accepter de gagner moins – voire de perdre – pour bâtir une image forte, donner envie au consommateur de franchir le pas... Riche de son expérience en Amérique, Antonio Filosa, qui n'a jamais opéré en Europe, pourra-t-il rallumer la flamme? La réponse dépendra de sa capacité à conjuguer passion, pragmatisme et vision à long terme sur un marché européen toujours exigeant.

III Passer à l'électrique... mais par trop vite et pas partout

Quel que soit le continent, les marques adaptent leur offre aux enjeux de demain. Chez nous, même si l'électrique ralentit, la volonté de l'Europe de bannir le thermique neuf en 2035 reste d'actualité. Pour autant, les constructeurs se coordonnent pour obtenir des aménagements, comme l'ont évoqué d'une même voix John Elkann et Luca de Meo, l'ex-boss de Renault. Antonio Filosa devra prendre le relais et ne pas faire cavalier seul, comme Carlos Tavares l'avait fait en quittant l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), que John Elkann s'est empressé de rejoindre juste après l'éviction du franco-portugais. Filosa devra donc gérer la vitesse du passage au tout électrique selon les continents mais aussi veiller à préserver une part de thermiques... y compris en Europe au-delà de 2035.

IV Rationaliser le portefeuille de marques

L'histoire de Stellantis reflète celle de l'industrie automobile des dernières décennies. Comme General Motors avant lui, qui a supprimé des marques comme Saturn ou Saab, le groupe pourrait aussi s'alléger. Maserati semble la plus menacée: sans investissements majeurs et un plan produit clair, elle pourrait disparaître ou être vendue. Lancia, elle, a besoin d'un réseau de distribution pour éviter le pire. Quant à Leapmotor, victime d'un faux départ suite à son éviction du bonus, il faudra trancher. Enfin, DS a l'obligation de réussir. Sachant que son avenir proche est assuré par un plan produit solide, sous la houlette de Xavier Peugeot. Qu'en sera-t-il ensuite?

vaux de M. Filosa

déjà été identifié comme le potentiel remplaçant de Carlos Tavares (voir *Auto Plus* n° 1902), évincé le 1^{er} décembre 2024. Après de longs mois de négociations et d'évaluation, celui qui a connu une carrière fulgurante au sein du groupe (voir ci-contre) a

été nommé le 28 mai pour une prise de fonction le 23 juin, date à laquelle il a annoncé la composition de sa nouvelle équipe de direction. Antonio Filosa sait que sa mission sera très compliquée, mais il l'a acceptée.

Issu de la promotion interne,

toujours moins payée qu'un recrutement extérieur, Filosa touchera un salaire inférieur à celui de Carlos Tavares. Rassurez-vous, on parle tout de même de 1,8 million de dollars "de base" annuel (contre 2 millions pour son prédecesseur) avec un bonus poten-

tiel de 23 millions de dollars en 2028 (et 4 millions dès 2026). Maintenant que nous sommes rassurés sur le bien-être matériel du nouveau boss, voyons un peu les enjeux de sa mission. A commencer par ceux qui touchent les Français de très près. ■

V

Assurer un avenir aux usines

L'ancienne gouvernance, avec John Elkann venant de FCA (Fiat Chrysler Automobiles) et Carlos Tavares de PSA, présentait une forme d'équilibre. Avec la nomination de Filosa, un pur produit FCA, des craintes pour l'industrie française ont déjà été exprimées par les syndicats, qui redoutent la fermeture de l'usine de Poissy. Plus généralement, la rationalisation de la production sera l'un des sujets du nouveau patron, qui devra satisfaire les gouvernements français, italiens et américains.

VI

Restaurer la relation avec les concessionnaires...

D'une manière générale, le monde de la distribution automobile a accueilli favorablement la nomination d'Antonio Filosa. En France, la CFE-CGC, syndicat le plus représentatif de Stellantis, a déjà émis le souhait de "rompre clairement avec la gestion autoritaire axée sur les réductions de coûts de l'ère Tavares et de relancer la dynamique industrielle de l'entreprise". John Elkann et la famille Peugeot ont également apporté leur soutien à Filosa, signe que dans les deux camps, on compte sur une construction homogène de l'entreprise. Plinio Vanini, propriétaire du plus grand groupe de concessionnaires automobiles italien, Autotorino, a de son côté rencontré M. Filosa, avant de déclarer qu'il était la bonne personne au bon endroit, préparé et pragmatique, conscient des tendances du marché. La base est donc solide, mais reste à convaincre les distributeurs en contact avec le client final. Le contrat d'agent, que Carlos Tavares a essayé d'imposer sans succès, va-t-il revenir sur la table des négociations ? C'est un sujet actuellement miné que Filosa pourrait éviter dans un premier temps, mais qui pourrait ressurgir lorsque la rentabilité du réseau sera rétablie.

VII

... et avec les fournisseurs

L'un des éléments qui a coûté son poste à Carlos Tavares a été son attitude trop inflexible, notamment son ingérence constante dans les contrats avec les fournisseurs. Cette approche a fini par irriter certains grands partenaires, qui se sont ouvertement plaints de cette situation. Antonio Filosa est reconnu pour sa méthode plus collaborative et humaine. Cela ne signifie pas que tout sera simple ou que les enjeux financiers seront aisés à gérer. Néanmoins, le nouveau dirigeant mise sur des relations solides et durables avec les fournisseurs et les employés.

VIII

Rabibocher le couple franco-italien...

Des tensions apparues sous l'ère Tavares, il ne reste plus grand-chose grâce aux décisions prises par John Elkann et à son tissu relationnel politique. Après avoir envisagé de nommer Jean-Philippe Imparato, qui aurait refusé le poste, c'est donc Antonio Filosa qui a été poussé vers le siège de directeur général, toujours sous la validation de Giorgia Meloni et de son entourage. Les origines italiennes de l'intéressé l'ont peut-être aidé à trouver grâce aux yeux des instances transalpines, mais il figure aussi parmi les proches d'Elkann, à qui il a toujours montré fidélité et engagement.

IX

... pour retrouver une vraie cohésion au sein de Stellantis

Le groupe est né en 2021 de la fusion de PSA (Peugeot Société Anonyme) et de FCA, mais l'intégration culturelle comme opérationnelle des deux entités reste un sujet d'actualité. A ce jour, maximiser les synergies demeure un objectif à atteindre, d'autant qu'il ne s'agit pas seulement d'aligner des marques françaises et italiennes, mais de faire travailler – et rendre rentables – des marques internationales, dont certaines sont américaines et vendues sur tous les continents ou presque.

X

Travailler avec le gouvernement Trump et revenir dans le vert aux Etats-Unis

Filosa est déjà légitime de l'autre côté de l'Atlantique, où il a réussi à rassurer les principaux acteurs du groupe. Conscient des enjeux, il a même accompagné John Elkann à l'investiture de Donald Trump à la Maison-Blanche, jouant ensuite un rôle clé dans la réponse de Stellantis face aux droits de douane américains. C'est un positionnement qui a peut-être scellé son destin au sein du groupe, car il l'un des rares à avoir accès à l'administration du président américain. Aujourd'hui, les concessionnaires et les acteurs de la distribution lui font confiance, eux qui étaient prêts à accueillir son prédecesseur avec du goudron et des plumes.

XI

Affronter la concurrence chinoise

Ce qui s'est produit avec la Chine au cours des dernières années a été une double punition pour Stellantis. D'un côté, en imposant un horizon "100 % électrique", l'Europe a encouragé l'arrivée sur le continent des groupes chinois et de leurs voitures à prix cassé ; de l'autre, les marques de Stellantis ont contre-performé sur le marché chinois, asphyxiées par l'émergence soudaine de nouvelles marques locales (l'industrie chinoise est bien plus réactive et opportuniste que les autres). Stellantis parvient aujourd'hui à proposer des électriques plus abordables, et la législation l'aide un peu plus (plus de bonus pour les voitures électriques fabriquées hors d'Europe), mais devra trouver d'autres solutions pour se mesurer plus sérieusement aux géants à l'appétit féroce comme BYD ou MG.

XII

Avoir une vision à long terme

Installer une marque, renforcer ses racines, générer des bénéfices dans le temps : autant d'objectifs qui se construisent à partir d'un plan produit solide, d'une capacité à séduire et d'une fiabilité retrouvée (et confirmée). Or, certains de ces aspects ont parfois été négligés par Stellantis au cours de ces dernières années. Après avoir affiché un record historique de 18,6 milliards d'euros de bénéfices en 2023, le groupe a connu une chute vertigineuse. En 2024, il a vu sa marge opérationnelle baisser de 12,8 % à 5,5 %, tandis que ses ventes ont reculé de 12 %, passant à 5,4 millions d'unités. Si l'on peut invoquer des raisons externes (comme un marché difficile à électrifier) pour expliquer cette dégradation, la réalité demeure préoccupante. A Antonio Filosa de trouver la voie du succès... ■



P. ROUANET/LA VOIX DU NORD/MAXPPP

Et si le ralentisseur le plus efficace, c'était...**... le feu tricolore "sanction" ?**

Il existe un principe de "ralentisseur" bien plus efficace que les dos-d'âne: le feu qui passe au rouge si l'on arrive trop vite. Double avantage: il force à ralentir, voire impose l'arrêt, sans endommager les véhicules.

Claude C., par e-mail

A Vélizy-Villacoublay et à Viroflay (78), deux feux passent au rouge dès qu'on arrive à plus de 30 km/h. Ce système n'est-il pas interdit ?

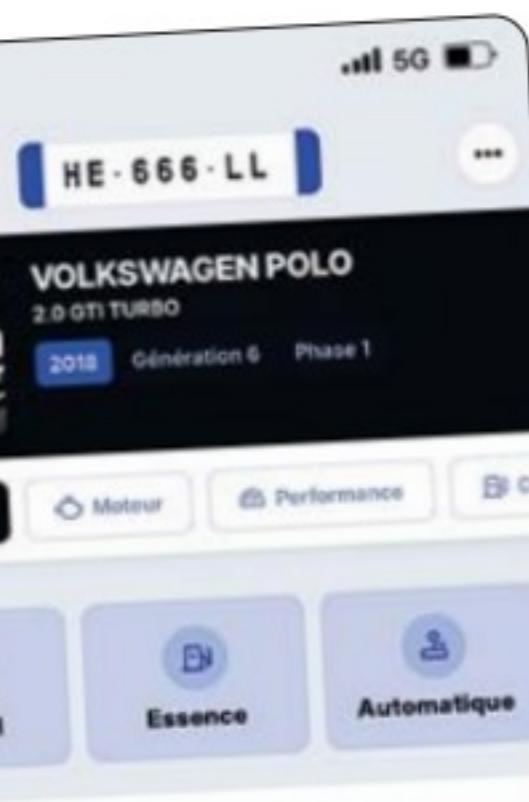
Xavier Guittard, par e-mail

François Tarrain. Depuis 2021, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (modifiée par arrêté) fixe un cadre strict à l'usage d'un feu tricolore à des fins de "régulation de vitesse".

Selon l'article 111, cette dernière "doit" fonctionner selon le principe suivant: rouge par défaut, le feu passe au vert si un véhicule respectant la limitation de vitesse s'en approche (on parle de feu "récompense"). A la lecture de l'article en question, on comprend, en creux, que la régulation ne doit pas fonctionner à l'inverse, c'est-à-dire en version "sanction": dans ce cas, le feu passe du vert au rouge lorsqu'on ne respecte pas l'allure imposée. Ce mode, aussi efficace puisse-t-il être, n'est donc pas conforme au cadre légal. Dès lors, la responsabilité des collectivités, peut être engagée en cas d'accident. Ce qui ne dissuade pas certaines d'y avoir encore recours...



P. PIERART

**Chronologie douteuse...**

Il est étrange que les immatriculations HE-666-LL et HE-112-LP évoquées dans le courrier du n° 1923 aient pu être attribuées à des voitures de 2018 et 2023. Le système SIV existant depuis 2009, ne devraient-elles pas avoir déjà des plaques en AA-123-AA, mais plus anciennes ?

Philippe B., Habsheim (68)

François Tarrain. Bonne remarque! En effet, les plaques SIV sont distribuées de manière arithmétique et restent à vie sur le véhicule. Dès lors, comment expliquer qu'une VW Polo GTI de 2018 et une BMW Série 2 de 2023 écopent de plaques aussi récentes? Raison plausible: elles viennent d'être importées en France ou elles ont été immatriculées pour la première fois. Explication moins probable: leur propriétaire ayant été victime d'une usurpation de plaques en a obtenu de nouvelles.

LA QUESTION DE LA SEMAINE**Carburant: sortez-vous de l'autoroute pour faire le plein ?****49%**

Oui, systématiquement

26%

Non, mais je ravitailler au minimum

25%

Non, je paye plein pot

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

Les autos dotées d'un airbag Takata défectueux menacées d'une contre-visite au contrôle technique, c'est:

- Une mesure justifiée vu les risques.
- Exagéré, ça va trop loin.
- NSP.



REPORTER AUTO PLUS

Une place pour deux

Doit-on payer deux places si l'on gare une voiture avec une remorque ? Si oui, l'horodateur peut-il sortir deux tickets avec la même immatriculation, la voiture et la remorque pouvant avoir la même ?

Olivier, Lyon (69)

François Tarrain. Si le PTAC de la remorque ne dépasse pas 500 kg, elle porte la même plaque que le véhicule. En général, une seule place est facturée. En revanche, si elle possède sa propre immat (donc sa carte grise), la ville peut réclamer deux tickets de paiement (c'est le cas à Paris). A vérifier au cas par cas!

Plaque franco-britannique

Cette Audi vue à Paris possède une immatriculation anglaise... sur une plaque au format français! Quel est le risque en cas de contrôle ?

Yohan, par e-mail

Pascale Gétin. L'immatriculation doit toujours respecter le modèle en vigueur dans le pays d'origine. Or celle-ci n'est clairement pas conforme au format anglais, ce qui expose à une amende à 135 €. Cela étant, la sanction ne peut, ici, être appliquée qu'en présence du propriétaire. Car en cas de verbalisation sans interpellation, le PV n'arrivera jamais à destination, de l'autre côté de la Manche...

ÉVASION



CAFÉ EN GRAIN VOYAGE AU CŒUR DES ARÔMES

Forts et épices, ou délicats et fruités... Les arômes d'un café expriment finement son terroir d'origine. Du Brésil à la Colombie, chaque tasse de café en grain offre un voyage sensoriel unique, au plus près des arômes.

LE GOÛT D'UN LIEU

Un paysage, un climat, une terre singulière. Un bon café, c'est d'abord un grain de qualité: cultivé avec soin, puis cueilli à maturité. C'est aussi une origine: un terroir unique qui donne à chaque tasse dégustée son profil aromatique singulier. L'intensité et la finesse d'un café préparé à partir de grains brésiliens évoquent le climat chaud et humide, la terre rouge et fertile des régions de Minas et de Bahia. Pleines de chaleur et de vitalité, les notes de caramel et de citron des grains cultivés plus au nord, en Colombie, invitent au voyage des sens.

UN SOIN MINUTIEUX À CHAQUE ÉTAPE

Chaque tasse de café est le résultat du travail de femmes et d'hommes qui cultivent puis récoltent les cerises de café, avant de procéder à une sélection rigoureuse: chez L'OR, seuls les grains de la plus haute qualité sont retenus. Ils sont ensuite torréfiés avec passion par les maîtres torréfacteurs, pour libérer pleinement leur palette aromatique lors de l'extraction. À cette étape, que l'on aime son café long ou qu'on le préfère ristretto, c'est bien la richesse du grain – et non la machine – qui fait toute la différence. Elle offre une exploration sensorielle à chaque gorgée.

POUR UN CAFÉ PLUS RESPONSABLE

Engagé à protéger ces savoir-faire authentiques et la richesse de ces terroirs singuliers, L'OR contribue à soutenir les caféticulteurs afin qu'ils trouvent des réponses aux défis auxquels ils sont confrontés dans toutes les régions productrices du monde. Le programme d'approvisionnement responsable « JDE Peet's Common Grounds » matérialise sa volonté d'agir directement auprès des producteurs pour améliorer durablement les conditions sociales et environnementales au sein des plantations de café, en soutenant la formation, des pratiques agricoles plus durables et la préservation des ressources. Plus de 835 000 caféticulteurs ont déjà bénéficié de cette démarche depuis 2015.

ÉVEILLEZ VOS SENS AVEC LES CAFÉS EN GRAIN L'OR

Avec ses cafés en grain 100% Arabica, L'OR propose un voyage au plus près des origines. **L'OR Brésil** déploie des notes douces de **noisette**, **L'OR Colombie** offre des **arômes doux et fruités**, **L'OR Bio** séduit par ses notes fraîches d'**agrumes** mêlées à des touches de **caramel**. Dans leur emballage fraîcheur, leur intensité reste intacte.

Pour en savoir plus: www.lorespresso.com



PROFITEZ D'OFFRES EXCLUSIVES SUR LES CAFÉS EN GRAIN L'OR





VÉHICULES ÉQUIPÉS D'UN AIRBAG TAKATA DÉFECTUEUX

Jusqu'à présent, le "stop drive" est une injonction du constructeur à ne plus utiliser un véhicule doté d'un airbag Takata défectueux. Légalement, elle n'est cependant pas contraignante, car elle n'entraîne aucun blocage administratif... D'ici à la fin de l'année, la donne devrait changer: un "stop drive" en cours recalera d'office le véhicule au contrôle technique, avec interdiction de circuler le jour même.

Recalés au contrôle technique !

Prochaine mesure coercitive liée à l'affaire Takata : après avoir généralisé le "stop drive", le gouvernement compte imposer une contre-visite aux propriétaires de véhicules dont l'airbag n'aurait pas encore été remplacé ! Un remède choc, qui pourra à l'avenir être administré dans le cadre d'autres rappels liés à la sécurité.

Scandale Takata, suite (et pas fin): alors que les constructeurs sont attaqués par les associations – l'UFC-Que Choisir en tête – pour ne pas avoir pris à temps les mesures adéquates alors "qu'ils savaient", le gouvernement, lui, est taxé d'inaction dans cette affaire qui, pour

mémoire, a éclaté en... 2008. Dix-sept ans, dix-huit morts et vingt-cinq blessés (en France) plus tard, les pouvoirs publics ont enfin décidé de frapper fort. Impossible de faire autrement après un autre décès (le deuxième en métropole) attribué le 11 juin dernier à un airbag Takata. Dans la foulée, le

ministre des Transports, Philippe Tabarot, a décidé de mettre les points sur les i: il a exigé l'application immédiate d'une procédure d'interdiction de circuler (dite "stop drive") pour 800000 nouveaux véhicules, portant le nombre total à 1,7 million ! Dès lors, les propriétaires concernés ont été priés de ne plus utiliser

leur auto jusqu'au remplacement de leur(s) airbag(s). Une injonction claire, mais qui ne s'accompagne d'aucun "blocage" administratif du véhicule, lequel reste donc légalement autorisé à circuler. Du moins jusqu'à présent.

Un projet de décret qui met les barres sur les "T"

Pour ajouter de la contrainte à la consigne, le gouvernement s'apprête à franchir un cap: celui de l'interdiction pure et simple de circuler. Comment? En faisant appel aux centres de contrôle technique. Jusqu'à

CARBURANT

Juilletistes et aoûtiens logés à la même enseigne

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 25 juillet 2025.

Cours du baril de Brent: 59,01 € (+ 0,02 €).

GRASOLE **1,675 €**
+ 0,8 ct en une semaine
- 3,6 cts en un an

SP95-E10 **1,697 €**
+ 0,6 ct en une semaine
- 11 cts en un an

SP95 **1,713 €**
+ 0,3 ct en une semaine
- 12,6 cts en un an

SP98 **1,798 €**
+ 0,8 ct en une semaine
- 11 cts en un an

E85 **0,755 €**
+ 0,5 ct en une semaine
- 9,2 cts en un an

GPL **0,978 €**
+ 0,7 ct en une semaine
- 1,5 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: ➔ STABLE

SURVEILLANCE DES PONTS

Un radar qui traque les surcharges

Avec plus de 25 000 ponts en piteux état en France, l'un des enjeux est de limiter le franchissement des ouvrages les plus "sensibles" par des engins en excédent de poids. Pour les repérer, il existe un système, qui a déjà fait ses preuves sur autoroute: la pesée en marche. Le principe? Des capteurs installés en amont mesurent le poids réel des camions. En cas de dépassement de la limite autorisée sur le pont, un panneau lumineux alerte le chauffeur qui, s'il ne fait pas demi-tour, est pris en photo (immatriculation comprise) et peut faire l'objet d'une verbalisation à distance (autorisée, pour ce motif, depuis juin 2024). Ce "radar" utile – et dissuasif – développé par la société Sterela a été mis en service en juillet sur le pont suspendu de Cajarc (limité à 20 t), entre le Lot et l'Aveyron. Il s'agit du troisième ouvrage ainsi équipé, après le pont Saint-Hubert en Bretagne et celui de Gagnac-sur-Garonne en Haute-Garonne.

François Tarrain



DÉPARTEMENT DU LOT



Jusqu'au-boutiste. L'Europe voudrait obliger les gestionnaires de flottes publiques et privées, mais aussi les loueurs (y compris de courte durée) à acheter exclusivement des modèles 100% électriques dès 2030, soit 5 ans avant l'échéance! **Gros moyens.** Prudence si vous circulez dans l'Hérault: la préfecture annonce avoir déployé cinq voitures radars privatisées chargées de surveiller 7 J/7 la vitesse

présent cantonnés à une mission d'information (depuis peu, les procès-verbaux des CT signalent l'existence d'un rappel sur le véhicule examiné), ils vont être amenés à jouer un rôle plus "actif". C'est ce que révèle un projet de décret (et d'arrêté), mis en consultation publique jusqu'au 31 juillet : dans le cadre des "campagnes de rappel de véhicules compromettant gravement la sécurité routière ou nuisant gravement à l'environnement ou à la santé publique", les constructeurs communiqueront aux pouvoirs publics, et à l'OTC*, la liste des véhicules "représentant un danger grave direct et immédiat pour l'intégrité physique des usagers ou pour l'environnement". A charge ensuite, pour les contrôleurs techniques, "de vérifier que les véhicules concernés [...] ont été effectivement rappelés". Dans le cadre de la campagne Takata, hors de question, bien entendu, de contrôler physiquement l'airbag installé : il s'agira d'interroger la base de données des véhicules passés ou pas au rappel, qui devrait être mise à jour en temps réel.

Une sanction immédiate et sans appel

Quel risque pour les autos frappées d'une procédure "stop drive", et dont le contrôle technique doit être, au même moment, renouvelé ? Tout simplement une défaillance "critique",

*L'organisme technique central, qui gère toutes les données relatives au contrôle technique.

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle le plus courant dans les auto-écoles ?

CITROËN C3 DIESEL



A. SÉCHET

En considérant l'énergie, c'est l'embrayage de la 3^e génération de C3, version diesel, que les apprentis martyrisent le plus : sur 36946 véhicules d'auto-écoles recensés, on en dénombre 5358. En revanche, abstraction faite du carburant, ce sont les actuelles Peugeot 208 et Renault Clio qui dominent le sujet, avec respectivement 8703 et 8204 exemplaires. Vient ensuite la Toyota Yaris, y compris Cross (2100 voitures).

sur 27 trajets couvrant 2900 km de routes et d'autoroutes. **Malus.** Les modèles électriques de plus de 2100 kg* produits en Europe (donc répondant à un écoscore minimum) seront exonérés du malus au poids. En revanche, ce dernier frappera les véhicules asiatiques à compter du 1^{er} juillet 2026.

*Voir 2000 kg si le seuil de déclenchement du malus poids est abaissé à 1400 kg (les électriques bénéficiant de 600 kg d'abattement).

15 ans d'éthylotest antidémarrage : bilan plutôt positif

■ Boire ou conduire ? Pour ceux qui n'ont pas su choisir et ont vu leur permis suspendu, une solution a été mise en place en 2010 : l'éthylotest antidémarrage (EAD).

Cet appareil, installé aux frais du fautif dans son véhicule sur décision du préfet, du juge ou du médecin en commission médicale, est capable de bloquer le démarreur s'il détecte la moindre présence d'alcool dans le souffle du conducteur.

■ Pour quel bilan ? Faute de données, la Sécurité routière a confié au cabinet conseil Wavestone le soin d'en faire une évaluation et de publier des recommandations. Conclusion de Claire Marchal, qui a piloté cette étude : "Ça fonctionne, dans le sens où ce dispositif limite la récidive." Au bout d'un an, elle est d'environ 1 % pour

les conducteurs disposant de l'EAD, contre 6 % pour les autres. De plus, l'appareil a des vertus pédagogiques : les utilisateurs interrogés disent avoir mieux pris conscience de l'impact de l'alcool, même après une faible consommation.

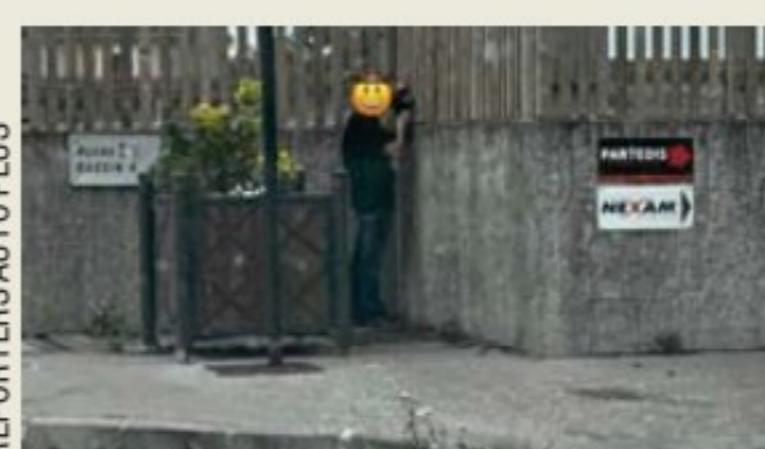
■ Bémol, sur les quelque 30 000 EAD prescrits en 2022, seulement 40 % des personnes l'ont fait installer, puisque la pose n'est pas obligatoire, avec d'énormes disparités selon les territoires : 16 % des départements concentrent la moitié des prescriptions ! Trois grands obstacles freinent un meilleur déploiement de l'EAD : le coût très élevé (1 800 € la première année) ; le manque de coordination entre préfets et pouvoir judiciaire ; la faible notoriété de cette mesure.

Pascal Charles

CONTÔLES Vous les avez débusqués

Contrôle aux jumelles - Loire (42)

RD498, les contrôles sont fréquents sur le pont de la Loire, dans le sens Andrézieux vers Bonson. Impossible à repérer, ils sont cachés sur le pont et derrière une palissade ! 90 km/h. 45°31'03.5"N 4°15'15.3"E



Hibou débarqué - Haute-Savoie (74)

A40, contrôle radar fréquent au niveau de la sortie 14 Annemasse, direction Chamonix. Le radar est posé derrière le muret, en face du centre commercial Shopping Etrembières. 90 km/h. 46°10'49.4"N 6°13'53.3"E



Voiture radar privatisée - Marne (51)

RD951, voici l'une des voitures, dont la conduite est assurée par une société privée, présente en ce moment dans la Marne. Ce jour-là, ce Citroën C5 Aircross (GT-663-TY) circulait au sud d'Epernay. 49°01'16.6"N 3°57'03.8"E

CABINES La fournée de la semaine

MOSELLE (57)

A31, Longeville-lès-Metz (Thionville vers Metz), 70 km/h. Radar autonome installé 700 m avant la sortie 31 Moulins-lès-Metz (pendant les travaux sur le pont de Montigny-lès-Metz). 49°07'02.9"N 6°09'37.7"E



RHÔNE (69)

RD307, Charbonnières-les-Bains (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé, pour un an, route de Paris, au croisement avec l'avenue de la Paix. 45°47'08.8"N 4°44'54.2"E

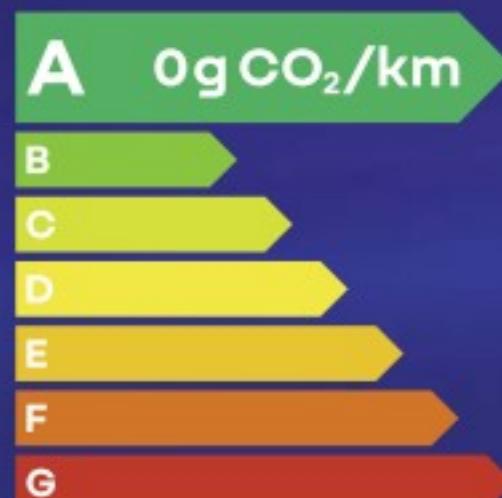
SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



HE - 123 - ZB 61



(1) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990. (2) fait d'esprit français. (3) ex. pour R5 e-tech électrique five autonomie urbaine, location longue durée de 37 mois/37500 km, sans apport, et 6302€ prime CEE déduite dans dispositif leasing social. loyer hors options, assurance facultative et entretien. offre sous réserve de : validation des conditions finales du dispositif, éligibilité au dispositif d'aide à location de véhicule électrique 2025, disponibilité stocks et aides, étude et acceptation du dossier par loueur, diac agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital 415100 500€, siège social: 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex, siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias: 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. vous disposez délai de rétractation. offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de R5 e-tech électrique five neuve à partir du **30/09/2025** jusqu'à fin du dispositif. voir conditions sur renault.fr. (4) seuls modèles e-tech électriques suivants sont éligibles au leasing électrique : R5 five autonomie urbaine noir étoilé, R5 evolution autonomie urbaine et autonomie confort noir étoilé, R5 techno autonomie urbaine noir étoilé, Megane équilibre autonomie urbaine noir étoilé et R4 evolution 120 ch autonomie urbaine rouge carmin hors options. **consommations min/max en kwh/100 km* et émissions de co₂ min/max en g/km***: R5: 14,5/15,5 et 0,** Megane: 14,4/15,1 et 0,** R4: 14,7/15,6 et 0:** *selon norme wltp. **à l'usage, hors pièces d'usure.

renault.fr

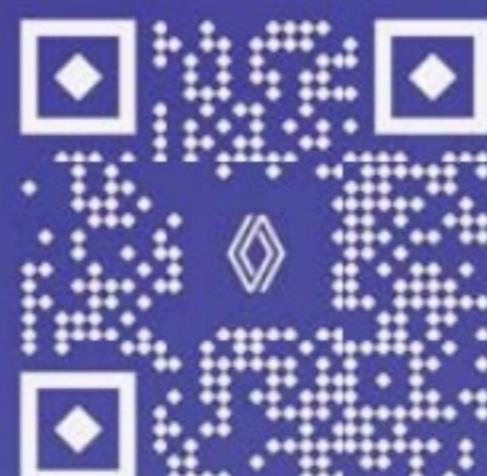
pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



le 30 septembre, le dispositif gouvernemental **Mon Leasing Electrique** est de retour⁽¹⁾

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.

Nombre de bénéficiaires limité.⁽¹⁾
Inscrivez-vous dès maintenant sur renault.fr
ou scannez ce QR code



avec Renault, choisissez
le Leasing Electrique made of France⁽²⁾



à partir de

120€ /mois⁽³⁾
sans apport

découvrez la gamme Renault
éligible au dispositif Mon Leasing Electrique⁽⁴⁾



Par Agnès Lasbarrères

En Bref

Lancement: novembre 2025**Electriques:** 400 ch (GT)
et 470 ch (GTS⁽¹⁾)**Batterie:** 89 kWh utiles**Tarif:** à partir de 65 000 € (GT)
et 76 000 € (GTS)

1. Version photographiée.

ALPINE A390



PHOTOS: N. SOLER

Alpine face à Porsche : le

Alpine ne s'en cache pas, avec l'A390, la firme de Dieppe a clairement dans son viseur le Porsche Macan, lui aussi 100 % électrique. Nous avons déjà pu les confronter de façon statique, pour comparer leur style, leur présentation, leur sens de l'accueil, etc. Voyons si le français peut bousculer l'allemand.

Comme Porsche, Alpine opère sa révolution électrique. Après le lancement de la citadine A290, dérivée de la Renault 5 E-Tech, l'A390 est le deuxième modèle de cette nouvelle gamme à batterie (qui en comptera sept). Il s'agit cette fois d'un SUV coupé, le premier de la marque, voire d'une "cross-berline" tant sa silhouette est étirée et relativement basse. Il reprend une base technique Renault existante (celle du

Scenic E-Tech), ce qui implique qu'il est uniquement animé par des moteurs électriques. Ce dernier-né affiche de grandes ambitions : attirer une nouvelle clientèle (condition de la survie d'Alpine), mais aussi, pourquoi pas, rouler sur les plates-bandes d'un certain Porsche Macan. L'allemand, lui, n'est pas totalement inédit. Il capitalise sur le succès d'une première génération (thermique), sortie en 2014 : plus de 800 000 unités vendues dans le monde en dix ans.

L'actuel Macan a pris le relais depuis l'an dernier, et s'est totalement converti à l'électrique, du moins pour le marché européen. Une cible idéale, donc, pour le dernier-né de la firme de Dieppe.

Des genres assez différents

Les options du style extérieur ne sont pas tout à fait les mêmes, comme en témoignent nos images (et c'est même encore plus flagrant quand on les voit "en vrai"). L'A390 arbore une silhouette élancée, renforcée par une hauteur contenue, des lignes sculptées sur les flancs, auxquelles s'ajoutent une chute de pavillon prononcée (angle de 17°), des surfaces vitrées réduites, ainsi que des poignées de porte dissimulées dans le montant arrière, reflétant un soin tout particulier apporté à l'aérodynamisme et renforçant son

allure de coupé. A l'inverse, le Macan, plus long de 17 cm (4,79 contre 4,62 m pour l'Alpine), et plus haut (1,62 contre 1,53 m), avec une garde au sol plus élevée (18,5 contre 15,2 cm) affiche les proportions classiques des SUV. Et côté design, s'il conserve les rondeurs de la précédente génération, il s'en distingue par quelques éléments repris de la Taycan (premier modèle 100 % électrique de la marque) comme les optiques et leur signature lumineuse, ou le fin bandeau éclairé sur toute la largeur de la poupe.

Des habitacles qui se valent

En montant à bord de l'Alpine, c'est un peu la déception qui prend le dessus. Bien loin de l'ambiance avant-gardiste du concept A390B, on se retrouve dans un univers... Renault. Avec

PORSCHE MACAN

En Bref

Lancement: septembre 2024

Electriques: 360 ch, 408 ch (4), 516 ch (4S⁽¹⁾) et 639 ch (Turbo)

Batterie: 95 kWh utiles

Tarif: à partir de 82 959 €

1. Version photographiée.



les SUV relancent le duel !



Longueur: 4,62 m – **Largeur:** 1,89 m – **Hauteur:** 1,53 m

Longueur: 4,79 m – **Largeur:** 1,94 m – **Hauteur:** 1,62 m

Nos deux protagonistes optent pour des silhouettes distinctes : crossover (voire cross-berline) pour l'A390 et SUV coupé pour le Macan. Doté d'une garde au sol moins élevée, l'Alpine est aussi plus court (-17 cm) et moins haut (-9 cm), avec un empattement (distance entre les deux essieux) inférieur (2,71 contre 2,89 m).

une architecture de la planche de bord calquée sur celle du Scenic E-Tech. Dommage, un mobilier inédit aurait été bien-venu, pour faire écho aux efforts réalisés sur le style extérieur. On retrouve tout de même un volant et une commande de boîte

(RND) spécifiques à Alpine et apparus sur l'A290. Mais au-delà de cette petite déconvenue, il faut quand même souligner une très belle qualité des matériaux sur cette version haut de gamme GTS, avec une forte présence de cuir nappa de série sur le volant

(chauffant), les sièges baquets (Sabelt) et les contre-portes, ainsi que quelques touches d'Alcantara et de carbone, tandis que les bacs de portière sont taillés de feutrine. L'A390 n'a pas à rougir face au Macan qui, bien sûr, propose un habitacle (repris

de la berline électrique Taycan) soigné et de haut niveau, mais souvent au prix de nombreuses options (comme ici le pack cuir brun à 4 248 €). Enfin, côté habitabilité, si Alpine promet cinq places, c'est bien à quatre que l'on voyagera conforta- >>>

Les nouveautés de la semaine

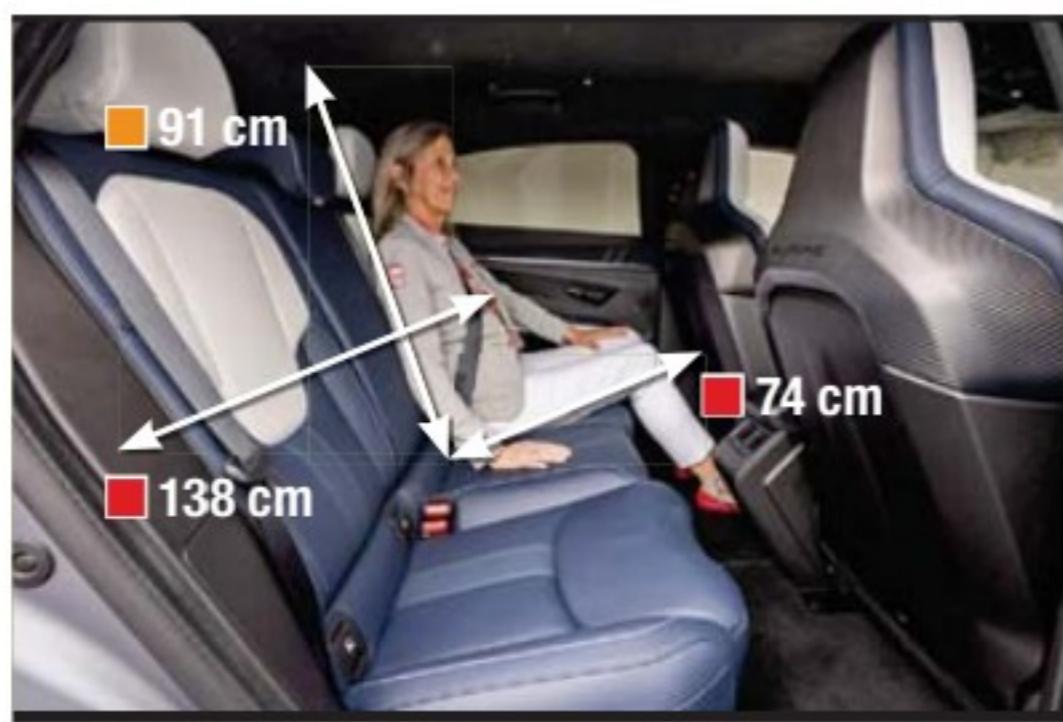


PHOTOS: N. SOLER



La planche de bord est héritée du Renault Scenic E-Tech (compteurs 12,3"/31 cm, écran vertical 12"/30,5 cm, souligné de raccourcis), mais les matériaux sont soignés : en version GTS, cuir nappa, touches de carbone, sièges baquets Sabelt.

Pour des adultes de taille moyenne (ici, 1,72 m), le confort est au rendez-vous (sauf au centre), malgré la surface vitrée réduite. A trois, la banquette est plus étroite que celle du Macan. Le coffre est annoncé à 532 dm³ (avec double plancher).



1. Les trois boutons de transmission R, N et D sur la console centrale, ainsi que le volant (2) orné des boutons rouge OV (Overtake) et bleu RCH (régénération de la batterie) sont issus de l'A290. 3. Détail gênant, cette excroissance de bas de caisse où le mollet vient taper en sortant.

»» blement, tout comme dans le Macan, pour lequel Porsche annonce une configuration 4+1, plus conforme à la réalité.

A chacun ses technologies

S'il reprend la plate-forme (AmpR Medium) du Renault

Scenic E-Tech, l'A390 a bénéficié de tout le savoir-faire des ingénieurs d'Alpine pour l'optimiser. Les voies ont ainsi été élargies, l'empattement raccourci, des butées hydrauliques ajoutées aux suspensions, etc. Surtout il s'équipe de trois moteurs :

un à l'avant (à rotor bobiné) et deux à l'arrière (synchro à aimants permanents), dédiés à chaque roue. En plus de profiter de quatre roues motrices (une première chez Alpine), il dispose de l'Active Torque Vectoring, un système qui répartit le couple

entre les trains avant et arrière, et le dirige vers la roue arrière extérieure au virage, afin d'offrir une agilité "digne d'une A110". Notre première prise en main de ce SUV de 2 121 kg (voir *Auto Plus* n° 1914) avait laissé entrevoir de belles dispositions.



L'A390 et le Macan partagent quelques points en commun, dont une lunette inclinée et un fin bandeau lumineux sur la poupe. Ils reposent tous deux sur de grandes roues : l'Alpine sera proposé avec des jantes de 20 et 21", le Porsche allant jusqu'à 22".



La différence de hauteur et de style est assez flagrante sous ces angles. La signature lumineuse de l'A390, ultra-fine à l'avant, est inspirée de l'Hypercar d'endurance (WEC), quand celle du Macan est reprise de la berline électrique Taycan.



La position de conduite est plus basse que dans l'A390. Le mobilier est repris de la Taycan : instrumentation de 12,6"/32 cm, écran central de 10,9"/27,6 cm, écran pour le passager en option, et très utile panneau de raccourcis sur la console centrale.



Plus large aux places arrière, le Macan est en revanche comparable en garde au toit comme en espace aux jambes. Idem côté coffre, avec 540 dm³ annoncés. Mais le Macan dispose en plus d'un "frunk" (petit coffre avant) de 84 dm³.

L'A390 sera proposé en deux niveaux de puissance: GT de 400 ch et GTS de 470 ch (qui revendique un 0 à 100 km/h en 3s9), associés à une batterie lithium-ion NMC de 89 kWh utiles (architecture 400 V) pour des autonomies annon-

cées de 555 et 520 km. Le Macan (2400 kg) a pour sa part inauguré une toute nouvelle plate-forme baptisée PPE (Premium, Platform Electric), à architecture 800 V, afin d'optimiser la recharge rapide. Il embarque une batterie de 95 kWh utiles,

avec des autonomies annoncées de 536 à 641 km selon les versions, au nombre de quatre: 360 ch (Macan propulsion), 408 ch (Macan 4), 516 ch (Macan 4S) et 639 ch (Macan Turbo), à quatre roues motrices et directrices (en option). Pour



1. Placé sur la planche de bord, le (petit) sélecteur de boîte se révèle peu pratique. 2. Quant au bouton de démarrage, fidèle à la tradition, il est toujours à gauche du volant. 3. Autre incontournable, typique de la marque, l'horloge avec fonction chronomètre et même boussole (en option).

départager ces deux sportifs, il faudra attendre l'épreuve de la route (voire du circuit), sachant que le tarif pourrait être aussi déterminant dans ce futur match : à partir de 65 000 € pour l'Alpine, et presque 83 000 € pour le Porsche... ■

Les voitures de la semaine

Par Julien Sarboraria



PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS: KIA

VOICI LE KIA EV5

Les tarifs de l'EV5 (ici en finition GT-line) seront annoncés à la rentrée, en marge du Salon de l'automobile de Lyon, où le modèle sera présenté pour la première fois au public en France.

Le Sportage électrique

Alter ego électrique du Sportage, l'inédit EV5 promet une autonomie confortable et un habitacle spacieux. Mais la concurrence européenne est féroce sur ce segment.

Et de sept! Avec l'EV5, le constructeur coréen étoffe sa gamme électrique d'un SUV compact de 4,61 m de long. Un gabarit équivalent à celui d'un Volkswagen ID.4 (4,59 m) ou d'un Skoda Enyaq (4,66 m), deux de ses principaux rivaux, auxquels il faut ajouter les Peugeot E-3008 et Renault Scenic E-Tech. L'EV5 reprend les lignes anguleuses de son grand frère, l'EV9. L'ambiance intérieure s'en inspire également, avec une large dalle numérique divisée en trois écrans: deux

de 12,3"/31 cm pour l'instrumentation et le multimédia et un de 5,3"/13 cm dédié aux réglages de la ventilation. Kia a soigné les aspects pratiques: vaste rangement entre les sièges avant, grand coffre (566 dm³) secondé d'un petit compartiment (44,4 dm³) sous le capot avant (pour les câbles), plancher plat. Fabriqué en Corée du Sud, l'EV5 ne sera proposé à sa sortie que dans une unique version de 218 ch. Une déclinaison à transmission intégrale pourrait suivre, selon l'évolution de la

En Bref

Lancement: fin 2025

L x l x h: 4,61 x 1,88 x 1,68 m

Moteur électrique: 218 ch

Batterie: 81,4 kWh utiles

A partir de: 45 000 €*

*Estimation Auto Plus.

taxation en France. Kia promet une autonomie allant jusqu'à 530 km (batterie de 81,4 kWh). Faute d'architecture en 800 V (comme l'EV9), le temps de recharge sur borne rapide reste dans la moyenne: 30 mn selon Kia pour passer de 10 à 80% (puissance maxi de 150 kW). ■



Clim' auto. trizone, système audio Harman Kardon, conduite possible à une pédale, sièges ventilés et massants feront partie des équipements embarqués.



OPEL MOKKA GSE: 280 CH!

Un expresso bien corsé

Le label sportif d'Opel arrive sur le Mokka électrique. Et pas pour faire de la figuration: avec 280 ch (en mode Sport), il devient le modèle le plus puissant de la gamme actuelle. Ce moteur, qu'il partage avec l'Alfa Romeo Junior Veloce, lui permet d'atteindre les 100 km/h en 5s9, selon Opel. Il peut aussi compter sur un différentiel à glissement limité, des réglages de suspension spécifiques et des pneus sportifs pour maximiser le plaisir de conduite. En revanche, l'autonomie ne devrait pas dépasser les 300 km en conditions réelles, comme nous l'avons constaté sur le SUV italien⁽¹⁾ (même batterie de 54 kWh). Un peu juste pour un modèle qui devrait avoisiner les 45 000 € (le tarif sera annoncé mi-septembre).

PHOTO OFFICIELLE



Et aussi...

Le nouveau Citroën C5 Aircross dévoile ses prix

Plus grand (4,65 m, soit + 15 cm), plus habitable et plus abordable: le nouveau SUV de Citroën débute à 34 990 € dans sa version de base You en hybride de 145 ch. Un tarif bien positionné sur le segment, sans que la marque ait rogné sur l'équipement: clim' bizona, écran tactile de 13" (33 cm), jantes de 18", démarrage sans clé et suspensions à butées hydrauliques font partie de la dotation de série. Les prix commencent à 40 290 € pour la version électrique de 210 ch. Celle à grosse batterie (97 kWh, 230 ch) arrivera plus tard, tout comme l'hybride rechargeable de 195 ch.



A. SAUNIER

Audi Q3: maintenant en hybride rechargeable

Jusqu'alors disponible en essence et en diesel de 150 ch, le nouveau Q3 s'enrichit d'une version hybride rechargeable, baptisée "e-hybrid" et développant 272 ch. Elle devrait séduire plus particulièrement les flottes d'entreprises (moins de 50 g/km de CO₂) et pourrait atteindre jusqu'à 120 km en 100% électrique (selon Audi). Les tarifs vont de 55 000 à 60 550 €, selon le niveau de finition.



AUDI



**Un jour,
vous leur direz
«pas de téléphone
à table»**

**Et quand ce jour viendra, nous serons là
pour les aider à gérer leur temps d'écran.
D'ici là, tenez bon.**

#ForGoodConnections

orange™
est là

Tous les modèles testés cette semaine



P. 22, COMPARATIF PETITS SUV HYBRIDES : équipé du nouveau moteur 1.8 E-Tech de 160 ch, que vaut le **Renault Captur** face aux **Citroën C3 Aircross**, **Dacia Duster**, **Hyundai Kona**, **Peugeot 2008** et **Toyota Yaris Cross** ?

P. 28, ESSAI PANORAMIQUE : le **MG EHS Hybrid+**, après l'hybride rechargeable, voici la nouvelle version hybride classique du SUV compact.

P. 32, TEST LECTEURS : ils ont essayé la nouvelle **Citroën C3**. Découvrez ce qu'ils en pensent...

P. 36, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Venturi Astrolab Flex**, engin lunaire pour la NASA.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

30s8
au 1 000 m D. A.

Renault Captur full hybrid 1.8 E-Tech (160 ch)



**TOP
20**

Le Renault Captur hybride de 160 ch face à ses rivaux

Accélération (1 000 m départ arrêté)

1 ^{er}	MG ZS 1.5 Hybrid+ (197 ch)	29s7
2 ^e	Volkswagen T-Cross 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	29s9
3 ^e	Skoda Kamiq 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	30s
3 ^{e ex ae}	Volkswagen Taigo 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	30s
5 ^e	Opel Mokka 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	30s4
6 ^e	Volkswagen T-Roc 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	30s6
7 ^e	Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)	30s8
7 ^{e ex ae}	Renault Captur E-Tech 1.8 full hybrid (160 ch)	30s8
9 ^e	Audi Q2 35 TFSI S tronic 7 (150 ch)	30s9
10 ^e	Alfa Romeo Junior Ibrida 1.2 eDCT6 (145 ch)	31s
10 ^{e ex ae}	DS3 1.2 Hybride (145 ch)	31s
10 ^{e ex ae}	Fiat 600 1.2 Hybride (145 ch)	31s
13 ^e	Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	31s1
14 ^e	Dacia Duster 1.2 mild hybrid (130 ch)	31s6
14 ^{e ex ae}	Opel Mokka 1.2 Turbo BVA8 (130 ch)	31s6
16 ^e	Seat Arona 1.0 TSI (115 ch)	31s8
17 ^e	Opel Frontera 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	31s9
18 ^e	Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid BVA (125 ch)	32s1
19 ^e	Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	32s2
19 ^{e ex ae}	Skoda Kamiq 1.0 TSI (116 ch)	32s2

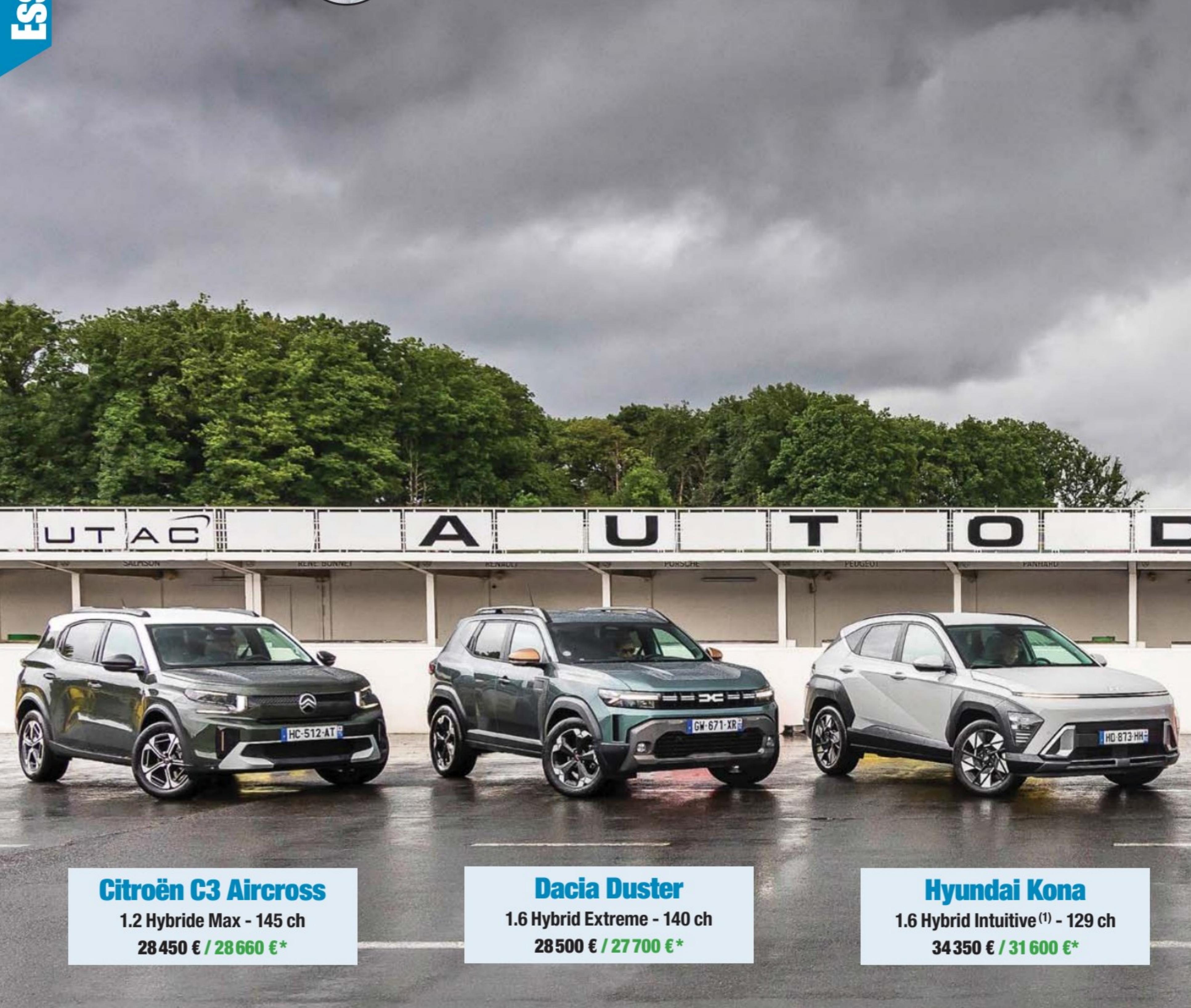


► Puissant (197 ch), le MG ZS Hybrid+ revendique les meilleures accélérations de la catégorie des SUV citadins, avec 29s7 aux 1 000 m départ arrêté.

Y. LEFEBVRE



Par Thierry Réaubourg

**Citroën C3 Aircross**

1.2 Hybride Max - 145 ch
 28 450 € / 28 660 €*

Dacia Duster

1.6 Hybrid Extreme - 140 ch
 28 500 € / 27 700 €*

Hyundai Kona

1.6 Hybrid Intuitive⁽¹⁾ - 129 ch
 34 350 € / 31 600 €*

LE NOUVEAU CAPTUR FULL HYBRID 160 PEUT-IL S'IMPOSER ?

SUV citadins hybrides : s

En dépit de son restylage de 2024, le Captur prend de l'âge, alors que la concurrence s'étoffe notoirement. On pense bien sûr aux très compétitifs Dacia Duster et Citroën C3 Aircross de dernière génération.

Deux best-sellers en puissance, mais également quelques valeurs sûres tenaces (les Peugeot 2008, Toyota Yaris Cross et Hyundai Kona) au nez desquelles le SUV star de Renault agite sa nouvelle motorisation 1.8 full hybrid de 160 ch. Le retour aux affaires pour le Captur ?

Ce n'est pas la grande forme pour le Renault Captur, dont les ventes ont chuté de 20% au premier semestre 2025, alors que ses principaux rivaux progressent: + 4,5% pour le Peugeot 2008, le "king" des SUV citadins, + 21,6% au crédit du jeune Dacia Duster, désormais à la deuxième place de sa catégorie (celle qu'occupait le Captur en



Peugeot 2008

1.2 Hybrid Allure⁽²⁾ - 145 ch
33 550 € / 30 500 €*

Renault Captur

1.8 full hybrid Techno - 160 ch
32 300 € / 29 400 €*

Toyota Yaris Cross

1.5 Hybrid Design⁽³⁾ - 130 ch
32 250 € / 29 750 €*

ix stars sur le ring

2024) et + 17,6% pour le plus français des japonais, le Toyota Yaris Cross "made in Valenciennes", désormais sur les talons du Renault. Sachant que ce dernier a bénéficié d'un restylage il y a un peu plus d'un an, la contre-performance semble plus rude encore. La marque au losange a donc remis ses ingénieurs au travail pour corriger le principal point faible du Captur:

sa motorisation hybride, frugale, mais à la traîne s'agissant de l'agrément comme des performances...

Nouveau bloc, nouveau choc

Le système hybride, composé d'un petit bloc électrique de 49 ch et d'un alterno-démarreur de 24 ch, n'évolue pas. Le 1.6 de 94 ch, en revanche, cède sa place à un 1.8 de 109 ch, toujours "atmo". Puis-

sance combinée: 160 ch contre 145 ch précédemment. Grâce à ce nouveau quatre cylindres, mais aussi à un reparamétrage de sa boîte Multimode (que nous ne sommes pas les derniers à avoir égratignée!), le Captur se donne les moyens de remonter la pente face aux stars du segment, les Citroën C3 Aircross, Dacia Duster, Hyundai Kona, Peugeot 2008 et Toyota Yaris Cross. ■

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: les C3 Aircross (+ 210 €) et Duster (+ 50 €) mis à part, ces SUV hybrides échappent au malus écolo. Aucune taxe sur le poids par ailleurs. On relève, en revanche, de fortes disparités en matière de remises... Nada chez Citroën, 3% chez Dacia, 8% chez Hyundai, 9% chez Renault et chez Peugeot. Toyota, enfin, offre 2 500 €.

L'équipement: nos SUV s'habillent de leur finition "cœur de gamme". Sauf le Kona, dont la version de base est déjà bien assez salée pour ce comparatif.

Comparatif



PHOTOS: Y. LEFFEBVRE

RENAULT CAPTUR
Augmentation de la cylindrée et boîte Multimode optimisée : cette version améliorée du Captur E-Tech remet les pendules à l'heure...

CONDUITE La revanche du Captur

Jadis handicapé côté reprises comme agrément par l'étagement brouillon de sa boîte automatique et le manque de discréetion de son 1.6, le Captur se bonifie avec l'adoption du bloc 1.8 E-Tech...

1^{er} - Renault Captur

Toujours lente, mais plus fluide dans son fonctionnement et favorisée par le couple supérieur du 1.8, la boîte à crabots sollicite moins le moteur thermique qu'en compagnie du 1.6. Les performances en net progrès rendent également plus plaisante la conduite de cet agile (mais ferme) SUV.

2^e - Peugeot 2008

Le nouveau 2008 Hybrid offre le meilleur compromis confort/dynamisme de ce comparatif. Il assure également lors des reprises et jouit d'une excellente insonorisation, exception faite des sifflements du moteur électrique (logé dans la boîte) au ralenti.

3^e - Citroën C3 Aircross

Les chuintements émis par la boîte e-DCS6 sont encore moins discrets chez Citroën

que chez Peugeot. Très bonnes reprises en revanche, mais l'amortissement souple et la direction peu informative ne font pas de ce SUV un modèle de dynamisme.

4^e - Dacia Duster

Plus confortable que le Captur, avec lequel il partage sa plate-forme mais pas son nouveau 1.8, le Duster hybride est aussi moins agile dans les virages. La boîte multimode fait parfois brailler le moteur, alors que des bruits d'air s'invitent à partir de 110 km/h.

5^e - Hyundai Kona

L'hybridation et la boîte DCT-6 assurent de longues phases en électrique. La direction manque hélas de consistance et les suspensions de maintien. On peste surtout contre les pénibles systèmes de surveillance !

6^e - Toyota Yaris Cross

Hormis en ville, où il évolue en douceur, le nippon souffre d'une mécanique aussi amorphe que bruyante (boîte CVT jouant au yo-yo), d'une direction sans ressenti comme d'un châssis placide et remuant.

PEUGEOT 2008



Confortablement amorti, bien insonorisé et suffisamment dynamique pour donner du plaisir : le 2008 hybride assure !

CITROËN C3 AIRCROSS



Doux à conduire, tonique en reprises, le SUV de Citroën mériterait un châssis moins "plan-plan" et une direction plus communicative.

DACIA DUSTER



N. SOLER

Confortable et sécurisant, le Duster néglige malheureusement l'insonorisation, avec d'importants bruits d'air sur autoroute.

HYUNDAI KONA



Le coréen est le seul à disposer de palettes au volant permettant de moduler la puissance du freinage régénératif.

TOYOTA YARIS CROSS



Malgré son poids très raisonnable et ses 130 ch, le SUV japonais ferme la marche, handicapé par sa transmission à variation continue...

À LA LOUPE	Renault Captur	Peugeot 2008	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster	Hyundai Kona	Toyota Yaris Cross
Réactivité boîte auto.	■	■	■	■	■	■
Précision de la direction	■	■	■	■	■	■
Agrément du moteur	■	■	■	■	■	■
Capacité de reprises	■	■	■	■	■	■
Facilité à manœuvrer	■	■	■	■	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
Renault Captur	15	15	13	15	14	13
Peugeot 2008	15	15	13	15	14	13
Citroën C3 Aircross	13	15	15	12	12	11
Dacia Duster	15	15	12	12	12	11
Hyundai Kona	14	12	12	12	12	11
Toyota Yaris Cross	13	13	11	11	11	10
Total	31/40	30/40	28/40	27/40	26/40	24/40



Y. LEFEBVRE

CITROËN C3 AIRCROSS
En version 5 places (une configuration à 7 places est aussi proposée, pour 850 € de plus), les places arrière du C3 Aircross sont accessibles et généreuses.

CITROËN C3 AIRCROSS



Les passagers apprécieront la place pour les jambes et la douceur des suspensions. Moins l'insonorisation et la finition, perfectibles.

DACIA DUSTER



Les plastiques rustiques sont omniprésents, jusque sur les accoudoirs des portes. Mais les cotes d'habitabilité sont correctes.

HYUNDAI KONA



Le Kona compense un confort ferme à basse vitesse par une bonne insonorisation et des dimensions intérieures très généreuses.

PEUGEOT 2008



Très bien fini et muni d'excellents sièges, le 2008 souffre hélas d'un sérieux manque de place à l'arrière, au niveau des genoux notamment.

RENAULT CAPTUR



L'habitabilité n'est pas sensationnelle, mais il fait bon voyager à bord de ce SUV, le seul à proposer une très utile banquette coulissante.

TOYOTA YARIS CROSS



Son habitabilité juste dans la moyenne ne suffit pas au Yaris Cross à compenser des suspensions franchement inconfortables.

1. Banquette avancée/reculée.

PHOTOS : N. SOLER

VIE À BORD Les "grands" aux avant-postes

Le podium est ici occupé par les trois SUV s'étirant sur plus de 4,35 m. On y trouve logiquement, à bord, les places arrière et les coffres les plus spacieux...

1^{er} - Citroën C3 Aircross

Habitabilité généreuse, coffre modulable de 460 dm³ et amortissement bien plus douillet que celui de ses camarades : le C3 Aircross se hisse en tête, en dépit d'une finition pas franchement raffinée...

2^e - Dacia Duster

Le Duster fait des sacrifices sur la finition (plastiques durs) et les aspects pratiques (seuil de chargement trop haut, absence de plancher ajustable) pour rester abordable. Mais il est logeable, profite d'un grand coffre et s'avère prévenant avec ses invités.

2^e ex æ - Hyundai Kona

Avec ses 4,35 m, le Kona jouit d'une remarquable habitabilité comme d'une soute à bagages immense, dotée d'un seuil de chargement bas et d'une surface plane une fois le dossier 40/20/40 rabattu. La complexité

du système multimédia séduit moins, tandis que la bonne insonorisation s'oppose à l'amortissement qui secoue à basse vitesse.

4^e - Peugeot 2008

Douillet, pourvu d'un coffre digne de ce nom et tiré à quatre épingles, le 2008 invite au voyage. Las, son ergonomie perfectible (lisibilité des compteurs, système multimédia peu intuitif) comme le manque d'espace à l'arrière le font reculer au classement.

5^e - Renault Captur

Banquette coulissante, rangements à foison, finition agréable et interface Google aussi efficace que conviviale : le Captur mérite son statut de "voiture à vivre". Dommage, le coffre étroit comme les suspensions sèches lui font perdre de précieux points.

6^e - Toyota Yaris Cross

Finition aride, places arrière étriquées, moteur bruyant (essuie-glace itou!) et amortissement raide : le nippon manque d'éducation. Peu de rangements, mais un coffre de 436 dm³ pour sauver l'honneur.

À LA LOUPE

	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster	Hyundai Kona	Peugeot 2008	Renault Captur	Toyota Yaris Cross
Installation des passagers	■	■	■	■	■	■
Simplicité des commandes	■	■	■	■	■	■
Fonctionnalité des sièges	■	■	■	■	■	■
Commodité de chargement	■	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO

	1 ^{er} Citroën C3 Aircross	2 ^e Dacia Duster	2 ^e ex æ Hyundai Kona	4 ^e Peugeot 2008	5 ^e Renault Captur	6 ^e Toyota Yaris Cross
Confort/insonorisation	16	15	15	17	15	13
Habitabilité/coffre	15	14	16	10	8	11
Aspects pratiques	13	14	11	10	15	11
Présentation/finition	13	13	14	17	15	12
Total	57/80	56/80	56/80	54/80	53/80	47/80

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

N° 1926 – 01.08.2025

Comparatif



RENAULT CAPTUR

Recevant une généreuse remise (9%) et bien équipé, le français se montre encore moins gourmand en carburant avec l'adoption du 1.8.

TOYOTA YARIS CROSS



A. SAUNIER

Même en finition "milieu de gamme" (Design), le Yaris Cross fait montre de générosité, avec le régulateur de vitesse adaptatif et la clé mains libres de série.

DACIA DUSTER



N. SOLER

Son prix imbattable aurait pu faire la différence si Dacia ne faisait pas l'impasse (même en option) sur certains équipements aujourd'hui incontournables.

CITROËN C3 AIRCROSS



N. SOLER

En dépit d'un rapport prix/équipement plus avantageux que celui du Duster, le C3 Aircross chute au classement. En cause : son bon appétit...

HYUNDAI KONA



N. SOLER

Moderne, le Kona ne fait pas cadeau de son équipement généreux, de sa sobriété en carburant ni de sa garantie de 5 ans (sans limitation de kilométrage)...

PEUGEOT 2008



Y. LEFEVRE

Très bien fini, le 2008 se montre en revanche très mal équipé. S'il roule peu en mode électrique, il parvient à maintenir sa consommation sous les 6 l/100 km.

BUDGET Les "vieux" se rebiffent !

Nouveau moteur, mais généreux rabais préservé chez Renault, et Yaris Cross de 130 ch enfin proposé avec les finitions d'entrée et milieu de gamme : les "anciens" n'ont pas dit leur dernier mot !

1^{er} - Renault Captur

Sous les 30 000 € grâce à une remise de 9%, le Captur E-Tech fait aussi très bonne figure côté consommation (5,4 l/100 km seulement). Il ne lui manque que le régulateur adaptatif de série pour un parfait sans-faute.

2^e - Toyota Yaris Cross

La belle dotation de la finition Design comme le rabais de 2 500 € en concession permettent au "Cross" de tirer son épingle du jeu. Sa consommation mesurée, en ville notamment, l'aide tout autant à se hisser sur la deuxième marche du podium.

3^e - Dacia Duster

A 27 700 € (3% de remise et 50 € de malus), le Duster fait les yeux doux aux budgets

modestes. Mais il faut mettre la main à la poche pour bénéficier du GPS, ou des radars de stationnement à l'avant. Pas de régulateur adaptatif au programme (même en option) et conso quelconque : 6,2 l/100 km.

4^e - Citroën C3 Aircross

Aucune remise et 250 € de malus : le SUV de Citroën reste plus cher que le Duster. Mais son équipement surclasse celui du roumain. Des efforts hélas ruinés par une consommation décevante (6,6 l/100 km).

5^e - Hyundai Kona

Richement équipée, cette finition Intuitive d'entrée de gamme ! Garanti 5 ans et plutôt sobre, de surcroît (5,7 l/100 km), ce Kona. Mais son prix reste dissuasif, même après déduction des 8% de remise.

6^e - Peugeot 2008

Trop cher malgré environ 9% de remise et pingre en finition Allure, le français n'a que sa consommation décente à offrir ici. ■

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFU active • Airbags (6 à 7) • Codes/phares auto. (sauf C3 Aircross)

- Freinage d'urgence auto.
- Lecture des panneaux
- Phares à leds et essuie-glaces auto.
- Régul. de vitesse.

Agrement : • Aide au stationnement AR • Bluetooth + USB • Clim' auto. (bizone sur Kona et Yaris Cross)

- Ecran tactile
- Instrum. numérique
- Mirror Screen
- Rétros électriques dégivrants
- Jantes alu (16 à 18")

LES DIFFÉRENCES	Renault Captur	Toyota Yaris Cross	Dacia Duster	Citroën C3 Aircross	Hyundai Kona	Peugeot 2008
Caméra de recul	Série	Série	Série	Série	Série	800 € ⁽²⁾
Chargeur à induction	250 €	Série	600 € ⁽¹⁾	Série	Indisponible	800 € ⁽³⁾
Clé mains libres	Série	Série	Indisponible	Indisponible	Série	800 € ⁽³⁾
GPS	Série	Série	600 € ⁽¹⁾	Série	Série	800 € ⁽³⁾
Régulateur adaptatif	800 € ⁽⁴⁾	Série	Indisponible	Indisponible	Série	800 € ⁽²⁾
Surveillance angles morts	800 € ⁽⁴⁾	1 100 € ⁽⁵⁾	490 € ⁽⁶⁾	Série	Indisponible	800 € ⁽²⁾

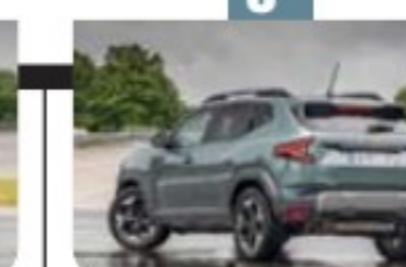
LES NOTES DU LABO AUTO PLUS	1 ^{er} Renault Captur	2 ^e Toyota Yaris Cross	3 ^e Dacia Duster	4 ^e Citroën C3 Aircross	5 ^e Hyundai Kona	6 ^e Peugeot 2008
Equipements de sécurité	12	13	12	12	13	12
Dotation de série/garantie	16	16	14	16	16	14
Consommation	17	16	15	13	16	16
Prix	11	10	13	12	7	9
Total	56/80	55/80	54/80	53/80	52/80	51/80

Equipement inclus dans : 1. Pack Techno, 2. Pack Vision & Drive Assist Plus, 3. Pack Navigation & Access, 4. Pack Safety Driving, 5. Pack Cargo, 6. Pack City.

N° 1926 – 01.08.2025

Le classement final

Grâce à une pertinente mise à jour technique, le Captur, dont les seules faiblesses se concentrent autour du coffre (trop petit) et de la suspension (trop remuante), s'impose d'une courte tête face aux C3 Aircross et Duster, plus spacieux, confortables et abordables, mais aussi plus gourmands en carburant et construits à l'économie (finition, insonorisation, lacunes d'équipement). Suivent le 2008, très doux, mais au rapport prix/équipement médiocre, puis le Kona, homogène mais au tarif ambitieux, et enfin, le Yaris Cross, aussi inconfortable qu'économique.

1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
					
Renault Captur 1.8 full hybrid Techno - 160 ch 32 300 € / 29 400 €	Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride Max - 145 ch 28 450 € / 28 660 €	Dacia Duster 1.6 Hybrid Extreme - 140 ch 28 500 € / 27 700 €	Peugeot 2008 1.2 Hybrid Allure - 145 ch 33 550 € / 30 500 €	Hyundai Kona 1.6 Hybrid Intuitive - 129 ch 34 350 € / 31 600 €	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Design - 130 ch 32 250 € / 29 750 €
En difficulté depuis l'entrée en scène des nouveaux Duster et C3 Aircross, le Captur hybride reprend du poil de la bête grâce à son inédit 1.8 E-Tech. Ses performances, sa consommation et sa douceur de fonctionnement progressent en effet de manière assez nette. La dotation de série attractive justifiant le prix, on le retrouve logiquement aux avant-postes.	Le C3 Aircross offre davantage de confort mais aussi d'espace à bord que la plupart de ses rivaux. Il est d'ailleurs le seul à proposer 7 places en option (850 €). De plus, en dépit d'un déficit de 15 ch, ce SUV "performe" aussi brillamment que le Captur. Mais pour lui chiper sa première place, la sobriété lui fait défaut. Un écran multimédia plus évolué ainsi qu'une finition plus "chic" également.	Prix attractif, garantie de 3 ans, habitacle sympa, coffre volumineux et compromis confort/tenue de route à saluer: le Duster en donne globalement pour son argent. Mais sans plus! Equipement (même en ajoutant des options) et finition restent en effet assez sommaires. La consommation déçoit également, à l'instar des envahissants bruits d'air sur voies rapides.	Le 2008 s'enorgueillit d'une finition soignée, d'un amortissement prévenant comme d'un bel agrément de conduite, avec les meilleures reprises de ce comparatif. Peugeot s'obstine hélas à maintenir un piètre rapport prix/équipement (même le GPS et la caméra de recul sont payants), auquel vient s'ajouter une habitabilité arrière médiocre.	Généreux aux entournures et agrémenté d'un coffre taillé pour les grandes familles, le sud-coréen jouit également d'un équipement généreux. Sobre, doux à conduire (amortissement excepté), plutôt bien fini, ce SUV a hélas deux gros défauts: un système d'info-divertissement trop alambiqué et un prix élevé. Les 5 ans de garantie aident à faire passer la pilule!	Hormis en ville, où le silence règne à bord, la conduite de ce SUV reste d'un ennui redoutable (châssis peu agile, boîte CVT pénible, aucun brio en reprises), comme d'un inconfort assez saisissant (suspensions trop raides, moteur bruyant). Côté budget en revanche, le nippon assure, avec un bon rapport prix/équipement et un appétit mesuré.

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

NOS MESURES	Renault Captur	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster	Peugeot 2008	Hyundai Kona	Toyota Yaris Cross
Vitesse maxi	177 km/h	171 km/h	155 km/h	198 km/h	170 km/h	165 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s8 ■	30s8 ■	32s6 ■	31s1 ■	32s8 ■	33s6 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1 ■	6s1 ■	6s4 ■	6s ■	8s4 ■	8s2 ■
Consommation moyenne	5,4 l/100 km ■	6,6 l/100 km ■	6,2 l/100 km ■	5,8 l/100 km ■	5,7 l/100 km ■	5,8 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	5,1/6/5 l/100 km	5,9/7,4/6,4 l/100 km	6,3/6,5/5,7 l/100 km	5,3/6,1/6 l/100 km	5,5/6,3/5,2 l/100 km	5,8/6,7/4,8 l/100 km
Autonomie	888 km ■	666 km ■	774 km ■	758 km ■	736 km ■	620 km ■
Poids	1 385 kg ■	1 367 kg ■	1 418 kg ■	1 313 kg ■	1 484 kg ■	1 260 kg ■
Diamètre de braquage	11,4 m ■	11,3 m ■	11,3 m ■	11,3 m ■	11,4 m ■	11,3 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	66 m ■	62 m ■	64 m ■	65 m ■	64 m ■	66 m ■
Volume de coffre	334/454 dm ³ ■	460 dm ³ ■	475 dm ³ ■	421 dm ³ ■	495 dm ³ ■	436 dm ³ ■



PHOTOS: N. SOLERS

1. Banquette reculée/avancée.

LA TECHNIQUE	Renault Captur	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster	Peugeot 2008	Hyundai Kona	Toyota Yaris Cross
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne turbo, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne turbo, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 mot. électr. 49 + 24 ch	Moteur électrique 28 ch	2 mot. électr. 49 + 20 ch	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 44 ch	Moteur électrique 80 ch
Cylindrée	1 789 cm ³	1 199 cm ³	1 598 cm ³	1 199 cm ³	1 580 cm ³	1 490 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	7 CV	5 CV	7 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi combinée	160 ch	145 ch	140 ch	145 ch	129 ch	130 ch
Couple maxi combiné	205 Nm	230 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm	230 Nm à 1 750 tr/mn	265 Nm	185 Nm
CO₂/Malus	104 g/km/0 €	120 g/km/+ 210 €	113 g/km/+ 50 €	111 g/km/0 €	103 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 4+2 vitesses	Auto., 6 vitesses	Auto., 4+2 vitesses	Auto., 6 vitesses	Auto., 6 vitesses	Auto., à variation continue
Pneus	215/55 R18	215/60 R17	215/65 R17	215/60 R17	205/65 R16	215/50 R18
Réservoir	48 litres	44 litres	48 litres	44 litres	38 litres	36 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58	4,40 x 1,80 x 1,66	4,35 x 1,82 x 1,66	4,30 x 1,77 x 1,53	4,35 x 1,83 x 1,57	4,20 x 1,77 x 1,60
Durée de garantie	2 ans (km illimité)	2 ans (km illimités)	3 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	5 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

LES NOTES DU LABO	Renault Captur	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster	Peugeot 2008	Hyundai Kona	Toyota Yaris Cross
La conduite (sur 40)	31	28	27	30	26	24
La vie à bord (sur 80)	53	57	56	54	56	47
Le budget (sur 80)	56	53	54	51	52	55
	1^{er} 140/200	2^e 138/200	3^e 137/200	4^e 135/200	5^e 134/200	6^e 126/200

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

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

N° 1926 – 01.08.2025



Par Clément Raoul-Réa

HYBRIDE ESSENCE

MG EHS

1.5 Hybrid+ Luxury - 224 ch

34 490 € / 32 320 €*



LE SUV COMPACT DE MG DÉBARQUE EN HYBRIDE CLASSIQUE

L'EHS lâche la prise

Apparu fin 2024, le nouvel EHS n'était disponible qu'en hybride rechargeable. Ce SUV compact au tarif très compétitif peut désormais s'équiper d'un moteur hybride classique. De quoi en inquiéter quelques-uns.

Avec ses tarifs très affûtés, le MG EHS faisait déjà figure d'épouvantail sur le segment des SUV compacts hybrides rechargeables. Le voici qui s'allège à présent de 5 000 € avec une version hybride classique. Sur le papier, les spécialistes du genre (Renault Austral, Dacia Bigster, Peugeot 3008...) risquent d'avoir quelques sueurs froides.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: MG accorde déjà à cet EHS une remise officielle de 2 500 €. Il hérite d'un petit malus CO₂, ici de 330 €.

L'entretien: la visite est annuelle ou à prévoir tous les 24 000 km.

L'équipement: MG pratique une politique du "zéro option". A part la peinture métallisée (650 €) et la teinte de la sellerie (gratuit). Rafraîchissant ! La dotation est, dès lors, très complète : hayon motorisé, conduite semi-autonome, sièges électriques...

Jugez plutôt : disponible pour à peine plus de 30 000 € dans une finition d'entrée de gamme déjà très bien équipée, l'EHS Hybrid+ affiche 224 ch, une consommation annoncée comme très intéressante et un gabarit qui promet un bel espace habitable. Qui dit mieux ? En théorie, aujourd'hui, personne. Ses concurrents sont tous moins puissants, et surtout plus chers, à l'exception du

Dacia Bigster, qui aurait peut-être sa carte à jouer. Les autres peuvent encore espérer que cet EHS Hybrid+ ne soit qu'une fiche technique en trompe-l'œil.

Un épouvantail bien armé

Cette version hybride classique reprend en partie la mécanique de l'EHS PHEV. Le bloc thermique (1.5 turbo de 143 ch) est le même. Le moteur électrique aussi, mais sa puissance passe à 198 ch (à cause d'un changement du voltage de la batterie), même si la puissance maxi combinée, elle, baisse (224 au lieu de 272 ch). Allégé de 200 kg grâce à sa batterie de 1,8 kWh (au lieu de 21,4 kWh en PHEV) non rechargeable sur secteur, l'EHS Hybrid+ n'est pas en reste côté performances. En ville et jusqu'à environ 80 km/h, le moteur électrique tient le premier rôle sous le capot. Passé ce cap, ou en cas de relance appuyée, le thermique peut prendre le relais à titre principal. L'ensemble est

doux à l'usage. Le point faible du système reste la boîte auto. à seulement deux rapports, qui peut parfois hésiter en reprises. Mais le tout est mieux géré que sur d'autres hybrides de la marque (MG3, ZS...), et les rares "trous" sont bien lissés. De plus, une insonorisation efficace aide ce moteur à se faire oublier, surtout en conduite coulée. Même sur autoroute, les bruits d'air et de roulement sont bien étouffés. Bien mieux qu'à bord d'un Dacia Bigster ou d'un Renault Symbioz, pour ne citer qu'eux... Et, chiffres de notre labo à l'appui, la consommation est particulièrement intéressante. Sauf sur autoroute, où elle grimpe un peu... Certes, quand on est au volant, cet EHS n'a rien de fort captivant. La direction, légère, ne transmet que peu d'informations. Et l'amortissement n'évite pas le roulis, sans pour autant cacher les défauts de la route aux occupants du véhicule. Un des rares éléments rappelant que ce

NOS MESURES

Vitesse maxi	164 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route	5,5 l/100 km
Autoroute	7,3 l/100 km
Ville	5,9 l/100 km
Poids	1 670 kg
Diamètre de braquage	11,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique, 198 ch
Cylindrée	1490 cm ³
Puissance maxi	143 ch
Couple maxi	230 Nm
CO ₂ /Malus	126 g/km / + 330 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, à 2 rapports
Pneus	225/55
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,67
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le MG EHS 1.5 Hybrid+ Luxury (32 320 €*, 224 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides de plus de 150 ch, qui comprend notamment: Dacia Bigster 1.8 Hybrid Journey (32 000 €*, 155 ch), Hyundai Tucson 1.6 Hybrid Intuitive (34 500 €*, 215 ch), Kia Sportage 1.6 T-GDi Active (39 800 €*, 210 ch), Renault Austral 1.2 E-Tech full hybrid Evolution (39 700 €*, 200 ch), Toyota C-HR Hybride GR Sport (40 250 €*, 200 ch), etc.

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Consommation

Prix



Seul signe distinctif de cette version hybride classique: des bas de caisse moins proéminents que sur l'hybride rechargeable.



Grâce à des dimensions imposantes pour un SUV compact, l'EHS offre un très bel espace aux passagers à l'arrière. Seul regret: l'absence de toit vitré, même en option.



Le coffre est satisfaisant. Avec hayon motorisé de série mais ni trappe ni banquette en trois parties.



Délesté de la grosse batterie du PHEV, l'hybride classique gagne un rangement sous le plancher.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Alerte de trafic en marche arrière • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts et de l'attention...

Agrement: • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Clim' auto. bizona • Chargeur de smartphone • Ecran tactile 12,3"/31,2 cm avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Instruments numériques • Jantes alliage 19" • Sièges AV électr., etc.

En option Agrément: • Peinture métallisée (650 €).



PHOTOS: A. SAUNIER

Si son comportement est rigoureux et sans surprise, l'EHS ne mise pas sur le dynamisme pour séduire. Ses relances sont toniques, mais son châssis ne se montre pas des plus réactifs.

SUV se doit de réaliser quelques économies pour atteindre son tarif canon. Parce que, ailleurs, et notamment à bord, les coupes budgétaires sont quasiment

invisibles. La finition est tout à fait correcte, et la présentation, flatteuse, surtout avec cet intérieur caramel (sans surcoût). Les écrans et commandes ne sont

pas simples à appréhender, un défaut récurrent chez MG, mais tous les équipements sont bien là. Et l'arrière profite d'un espace énorme. Sans parler du coffre,

qui gagne un double fond. Cet EHS Hybrid+ n'est pas parfait, mais son rapport prix/prestations l'excuse.

SUITE PAGE 30



POSTE DE CONDUITE



Les sièges en similicuir de l'EHS se révèlent particulièrement confortables et accueillants.

Sur cette finition Luxury, ils sont électriques et

à mémoire, de série. Autre bon point : la visibilité, y compris vers l'arrière. Mais l'ergonomie générale des commandes n'est pas idéale : il faut naviguer dans plusieurs menus des écrans pour certains réglages.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

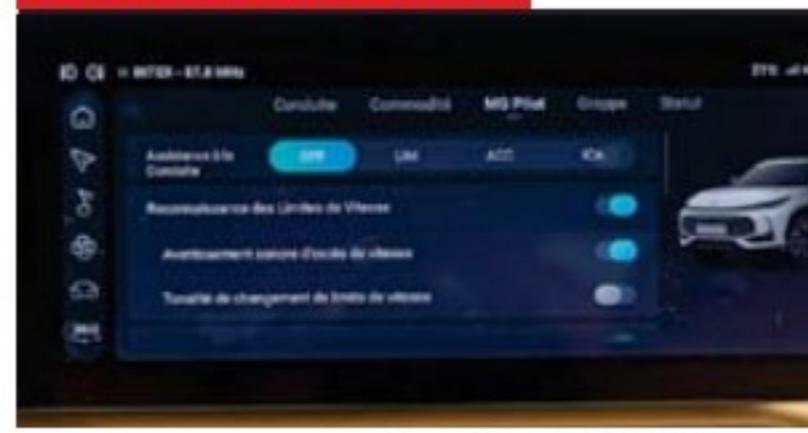
Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Dès le premier niveau de finition, et a fortiori sur ce haut de gamme, la plupart des équipements modernes sont de série. L'EHS ne propose de toute façon d'aucune option, hormis le choix de la peinture. On y retrouve donc, entre autres, la conduite semi-autonome, la caméra de recul à 360°, la surveillance des angles morts... Le seul grief concerne les différentes alertes, qui font parfois preuve de zèle et sont surtout compliquées à désactiver à chaque démarrage.

Freinage automatique

Série

Maintien dans la voie

Série

Régulateur de vitesse adaptatif

Série

Allumage auto. des phares

Série

Passage codes/feux de route

Série

Assistance au créneau

Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Taille (12,3"/31 cm) et résolution sont très satisfaisantes. Mais la partie logiciel déçoit. Difficile de se repérer parmi les nombreux sous-menus, et l'ensemble ne brille pas toujours par la réactivité. C'est le point faible principal de l'EHS.

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

■

BIEN VU

Assise moelleuse et bien taillée avec réglages électriques de série : les sièges de l'EHS sont très confortables.

RATE

Pensez à votre câble : Android Auto et Apple CarPlay ne sont pas disponibles en mode sans fil à bord de l'EHS.

**FINITION****CHAUFFAGE/CLIM'**

Pas de touches physiques : il faut passer par l'écran pour changer la température ou ajuster la soufflerie. La climatisation bizona est de série.

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

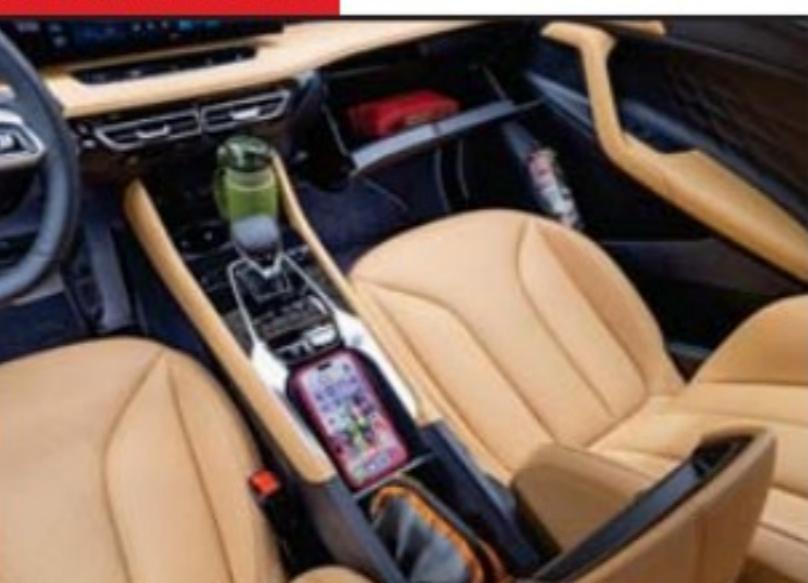
SYSTÈME AUDIO

Encore une fois, les menus confus de l'écran central compliquent la tâche. Le système audio est suffisant, et profite du silence ambiant.

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

Difficile de croire que l'on se trouve à bord d'un SUV dont les tarifs flirtent avec le low cost. Les matériaux sont soignés, les assemblages aussi. Quelques plastiques durs et brillants subsistent, mais ils restent discrets. Et cet intérieur caramel du plus bel effet est une option gratuite.

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

RANGEMENTS

La boîte à gants est de bonne taille, et les rangements sont par ailleurs corrects. Mais vu le gabarit de l'auto, on pourrait en attendre un peu plus. La console centrale accueille un imposant levier de vitesses qui prend de la place.

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

Le verdict *Auto Plus***Une référence !**

Consommation et tarif réduits, équipement complet, finition réussie, habitabilité généreuse... Ce MG EHS Hybrid+ semble difficile à battre. Notons tout de même un châssis trop placide et une ergonomie confuse.

LES PLUS

Rapport prix/équipement
Moteur hybride sobre
Habitabilité généreuse

LES MOINS

Utilisation des écrans
Filtrage des suspensions
Sensations de conduite



Par Guillaume Jean

La nouvelle Citroën C3

ESSENCE

1.2 Turbo
Max
100 ch - 6,3 l/100 km
20050 € / **18800 €***

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Citroën C3 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Estelle, Adrien et Elwyn nous livrent leurs impressions.

**ESTELLE** Commerciale, Evry-Courcouronnes (91)

Elle possède une **Citroën C3**
1.2 PureTech Max
23350 € - 110 ch - 6,1 l/100 km



La nouvelle C3 réussit sa métamorphose

**ADRIEN** Responsable logistique, Nanterre (92)

Il possède une **Peugeot 208**
1.2 PureTech Allure
22750 € - 100 ch - 5,9 l/100 km



Cette C3 a le sens de la polyvalence

Le design

La C3 change totalement ! Son look de SUV l'éloigne de l'esprit originel de citadine. Excepté le nouveau logo, trop imposant aussi bien devant qu'à l'arrière, je reconnais qu'elle est sympa. Je remarque qu'elle a perdu ses protections latérales. Cela dit, j'aime bien les détails rappelant les chevrons de Citroën, répartis tout autour de la carrosserie.



plus de place que dans ma C3. Idem dans le coffre, malgré un seuil de chargement trop haut.

La vie à bord

Le petit volant ainsi que le bloc compteurs en hauteur procurent une meilleure visibilité. Bon point aussi pour les vrais boutons de clim' (photo), plus logiques que les commandes intégrées à l'écran tactile. Le multimédia est d'ailleurs bien plus réactif ! Il y a aussi plus d'espaces de rangement. En revanche, l'absence d'accoudoir central est regrettable. D'autant que le confort Citroën est bien là, et qu'il y a

Au volant

Finalement, j'apprécie la sensation de conduite en hauteur, tout comme la maniabilité du petit volant ! La douceur de la commande de boîte et de la pédale d'embrayage facilite aussi la conduite en ville. Je note juste qu'un compte-tours m'aurait servi, sachant que le moteur est discret. L'évolution de la C3 reste toutefois évidente, soulignée par un appréciable effort de la marque du côté du prix !

Le design

C'est sûr qu'elle est plus agréable à regarder que l'ancienne C3... Le nouveau logo Citroën et le style des leds de jour rajeunissent l'image de la marque. Cependant, pour moi qui aime les lignes dynamiques, son style typé SUV me renvoie un esprit trop familial face à ma 208.

La vie à bord

Je dirais que le coffre correspond à la norme des citadines. Par contre, à l'arrière, j'ai de la place et quel confort ! Idem à l'avant, en particulier au niveau des jambes. Vu le moelleux du



siège, le confort de conduite est remarquable, dommage qu'il n'y ait pas d'accoudoir (photo)... Reste que le style horizontal et épuré de la planche de bord est agréable. Et, ici, le petit volant "façon Peugeot" ne vient pas cacher certaines infos de conduite ! En bref, c'est bien pensé, et d'un point de vue rationnel, le tarif de cette C3 joue nettement en sa faveur.

Au volant

Ma première perception due au style familial de cette C3 se confirme en mouvement : le confort de suspension est nickel ! Pour la vie quotidienne avec des enfants, elle fait clairement mieux le job que ma 208. En revanche, le comportement pataud incite à conduire tranquillement. C'est finalement une philosophie qui colle parfaitement à l'image que l'on se fait d'une Citroën.



PHOTOS: A. PAJIMARD



ELWYN Assistante achats, Trappes (78)

Elle possède une **Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe Expression**
17250 € - 90 ch - 6,3 l/100 km



Une alternative fort séduisante à ma Sandero

Le design



J'aime bien ce style carré, d'aspect robuste. Le dessin des leds lui donne de la gueule, à l'avant. L'idée des petites baguettes interchangeables de couleur (rouge-jaune-blanc) est sympa aussi. L'arrière me fait penser à Volkswagen. Les feux travaillés différencient toutefois cette C3.

La vie à bord



L'ambiance est cossue et épurée. C'est original de voir le compteur au-dessus du volant! La dalle centrale tactile est, elle, plus moderne. Mieux, la connexion sans fil Apple Car-Play et la zone de charge du téléphone par induction font la différence avec ma Sandero. Je note cependant que la boîte à gants est petite. Mais le plus remarquable tient au confort des sièges et de la banquette. Je m'y sens vraiment à mon aise, et les deux ports USB à l'arrière

prouvent le souci du détail. De quoi compenser son coffre un peu juste face à celui de ma Sandero Stepway.

Au volant



Le petit volant est un véritable atout, tant pour la maniabilité que pour le champ de vision (photo). J'éprouve aussi une sensation de conduite très fluide, sûrement due à la suspension bien moins sèche que celle de ma Sandero Stepway. Son haut niveau de confort rend indéniablement la C3 plus polyvalente. Dans ces conditions, son prix me semble franchement correct.



Trompée par le look typé SUV de ce nouvel opus, Estelle a d'abord tiqué à l'idée de perdre la maniabilité de sa C3 (seuls 2 cm de long les séparent). Une fois au volant, sa crainte s'est envolée ! Dans le détail, elle apprécie le dessin des feux, ainsi que les rappels aux chevrons Citroën appliqués autour de la carrosserie.



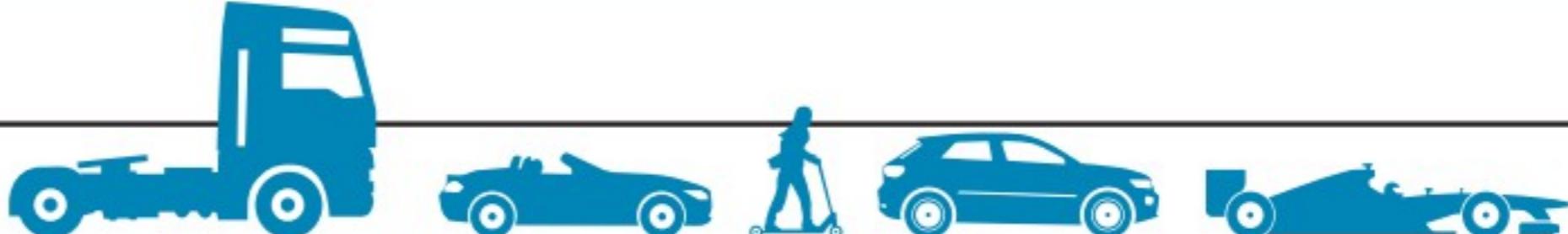
Pour Elwyn, le manque de profondeur du coffre constitue le seul véritable point faible de la C3 face à sa Sandero. Car tant en matière de conduite que de vie à bord, elle trouve le niveau des prestations supérieur à celui de sa Dacia.



Adrien a beau être sensible au dynamisme de conduite d'une voiture, il tient à mettre en avant le confort particulièrement poussé de la C3. Il en conclut qu'elle représente un très bon choix pour un usage familial en zone urbaine.

Le bilan Transformation réussie

Avec ses faux airs de petit SUV, la nouvelle C3 a fait une entrée remarquée parmi les citadines. Habitabilité et position de conduite légèrement surélevée complètent un habitacle joliment présenté (en finition Max) et doté d'un original bandeau de compteurs en hauteur. Le petit volant, à la prise en main agréable, s'apprécie en ville. Certes, le comportement manque de dynamisme sur route, mais le moelleux de la sellerie, ainsi que le confort de suspension font référence. Le tout pour un tarif parmi les plus bas de la catégorie.



Mini John Cooper Works

Premier essai de la version sportive de la nouvelle Mini thermique

2.0 JCW - 231 ch - 39 850 € / 40 000 €*



PHOTOS: N. SOLER

Mini-plaisir ?

Récapée parmi les citadines sportives thermiques, la Mini John Cooper Works fait de la résistance. Récemment renouvelée, la gamme de la petite germano-britannique réserve encore une belle place aux bombinettes, avec la Cooper S (204 ch) et cette JCW, forte de 231 ch. Mais les tarifs sont élevés et alourdis d'un malus (raisonnable, cela dit). Le prix à payer pour profiter de sensations en voie de disparition ? Hélas, le quatre cylindres 2 litres turbo, fourni par BMW, est bien trop discret sous le petit capot de cette Mini. A allure normale, il est presque inaudible et, dans les tours, sa sonorité n'a rien d'enthousiasmant. Il est certes performant et consomme peu pour ce genre d'auto, mais à l'heure où la vraie concurrence est électrique

(Mini Cooper SE, Alpine A290...), on en attendait bien plus de panache, pour marquer le coup. Par ailleurs, Mini a toujours la désagréable habitude de sacrifier le confort sur l'autel d'une prétendue tradition de "go-kart". Malgré les "petites" jantes de 17" de série ici, l'amortissement donne l'impression d'avoir été taillé dans du béton armé. Chaque montée et descente de ralentiisseur se font au prix de secousses importantes pour les occupants. La JCW va jusqu'à perdre en efficacité sur les petites routes dès que le revêtement n'est pas surfacé au laser. Le train arrière ricoche alors sur chaque bosse. Difficile dans ces conditions de prendre beaucoup de plaisir au volant de cette "GTI", malgré un train avant particulièrement accrocheur.

Clément Raoul-Réa



NOS MESURES

250 km/h⁽¹⁾

Accélération 1 000 D. A.

26s 3

Reprises 80 à 120 km/h en Drive

3s 3

Poids

1 352 kg 3

Diamètre de braquage

11,1 m 3

Consommation cycle mixte

6,6 l/100 km 3

Freinage 130 à 0 km/h

70 m 3

1. Donnée constructeur

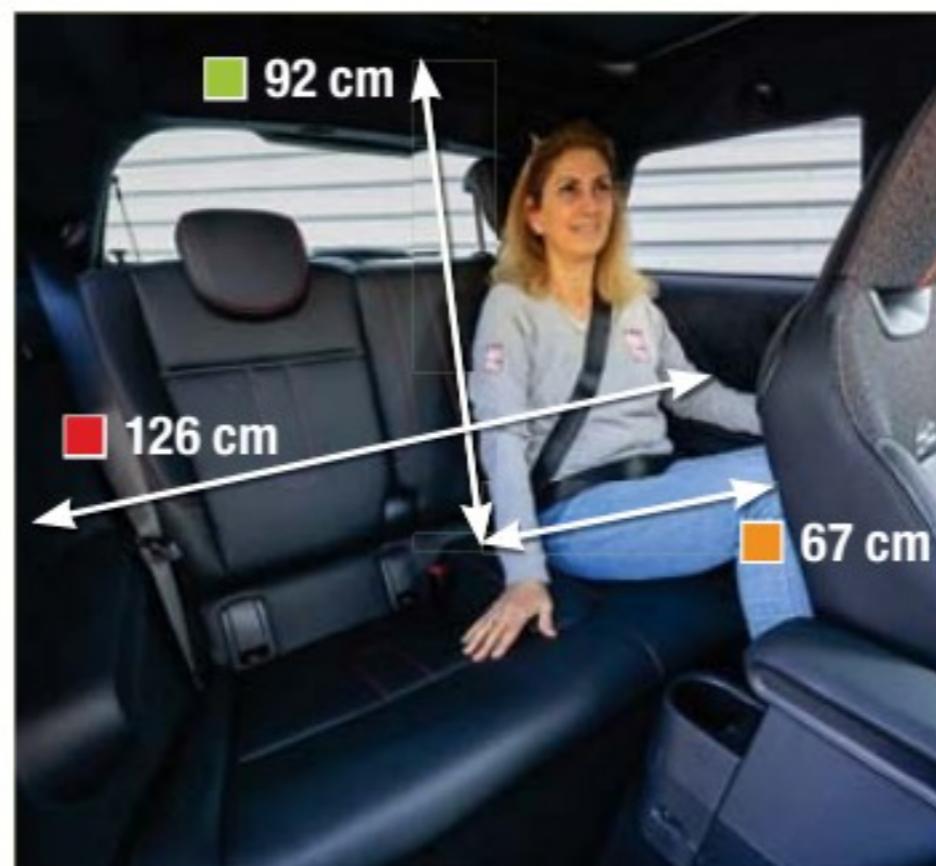
LA TECHNIQUE

Moteur	turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation		Non
Puissance maxi	231 ch à 5 000 tr/mn	
Couple maxi	380 Nm à 1 500 tr/mn	
CO ₂ / Malus	147 g/km / + 2 544 €	
Transmission		Aux roues AV
Boîte		Automatique, 7 rapports
Pneus		215/45 R17
Réservoir		44 litres
Dim. L x l x h, en m		3,88 x 1,75 x 1,46
Durée de garantie		2 ans (km illimités)

Le verdict



Décevant



A deux, les places arrière sont une bonne surprise, avec un espace suffisant pour les adultes, du moins sur de courts trajets. Mais elles sont difficilement accessibles, et le coffre, lui, est petit (222 dm³).

Peu de différences à bord par rapport aux versions classiques, si ce n'est la couleur de l'habillage en tissu et les sièges. L'écran rond trône au centre, avec un simple affichage tête haute sous les yeux.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE



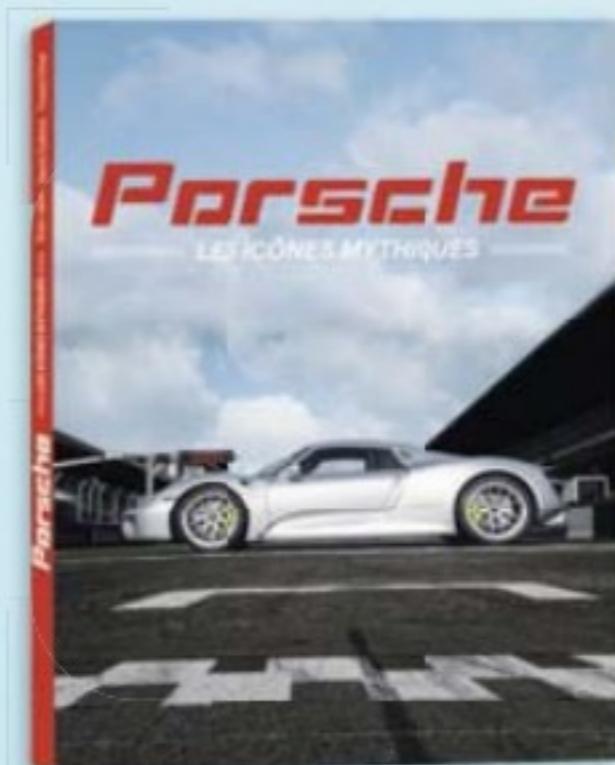
+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS

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

+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE

+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES

2,67
SEULEMENT*
par mois



EN + EN CADEAU
un hors-série PORSCHE
LES ICÔNES MYTHIQUES
(176 pages, valeur 16.90€)

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

#M047 #D1397116

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : ___ / ___ / ___

Signature :

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN _____

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : _____ Ville** :

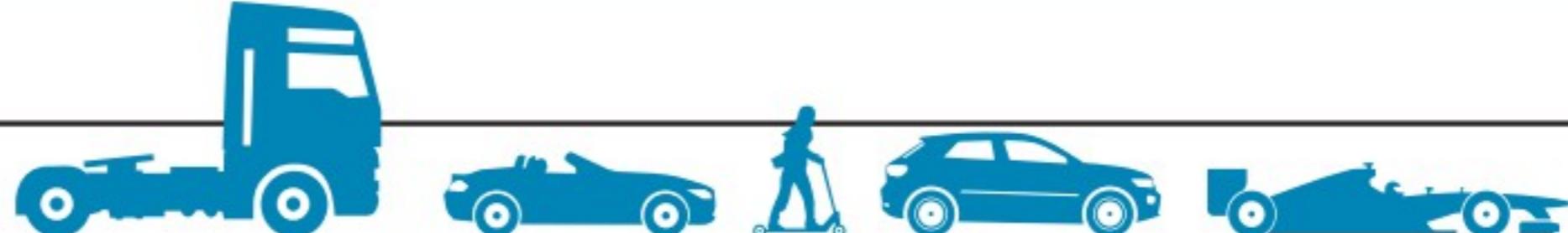
Tél. (de préférence portable) : _____ (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

E-mail. :

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

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** Remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 octobre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@eworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>***. Le nom et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





Venturi Astrolab Flex Il roulera sur la Lune en 2027 !

4 x 2 kW électriques - Plus de 100 000 000 €*

En mode extraterrestre



VENTURI SPACE

Née en 1984 près de Cholet (49), Venturi fabriquait des GT dont l'ambition était de concurrencer les marques de prestige. Après quelques succès, elle a connu une trajectoire commerciale tourmentée, puis elle a été rachetée en 2000 par l'homme d'affaires monégasque Gildo Pallanca Pastor. Sous son impulsion, Venturi est devenue pionnière du véhicule électrique haute performance. Aucun modèle de série ne sera commercialisé, mais des records de vitesse sont battus et des expéditions (Paris-Shanghai en Citroën Berlingo avec un moteur électrique Venturi ou l'Antarctique avec la chenillette polaire à batterie Antartica) sont menées à bien. Loin de ses prérogatives, la marque remporte un appel d'offres visant à électrifier des Peugeot Partner et Citroën Berlingo pour La Poste. L'aventure continue sur circuit, en Formule E, dont la première course a lieu en septembre 2014. Le constructeur aurait d'ailleurs pu marquer l'Histoire en la remportant, si son pilote Nick Heidfeld n'avait pas été

envoyé dans le décor par la Renault de Nicolas Prost à l'entame du dernier virage, alors que les deux hommes se battaient pour la victoire. En 2020, Venturi Racing revend sa licence, et le groupe tout entier opère un virage radical. En un temps record, Gildo Pastor fonde Venturi Space, signe un accord avec SpaceX – l'entreprise d'Elon Musk – pour envoyer des rovers (le nom générique d'un véhicule lunaire) dans l'espace, et remporte un appel d'offres de la NASA dans le cadre du programme Artemis. Montant du contrat: 1,9 milliard de dollars pour, dans un premier temps, créer un véhicule capable de rouler sur la Lune. C'est ce dernier, baptisé Flex, dont nous avons pris le volant... enfin, le joystick.

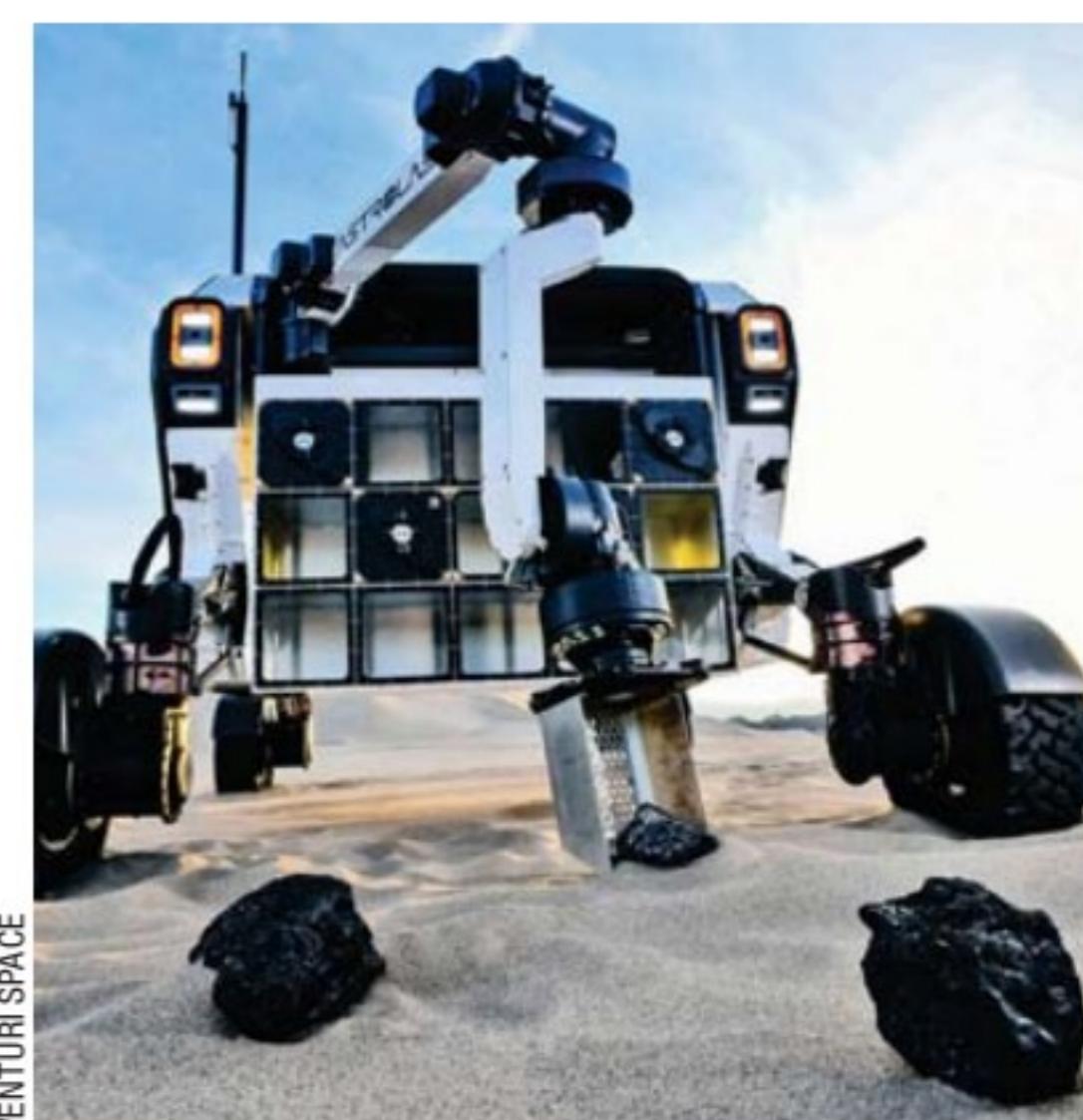
Le plein de sensations... imaginaires

Sur Terre, nous avons des SUV. Le Flex, lui, est un LTV: Lunar Terrain Vehicle. Evidemment, il ne ressemble à rien de ce que l'on croise habituellement sur notre planète. Même à



B. HATHAWAY/VENTURI

Avec une puissance limitée et une vitesse de pointe de 20 km/h, les sensations sont différentes de celles offertes par la vitesse pure. Mais, en étant debout, en hauteur, sans ceinture ni pare-brise, l'appréhension est ailleurs. La conduite est ludique et demande de l'attention.



VENTURI SPACE

Le Flex peut être équipé d'un bras articulé pour collecter des éléments lunaires ou, à l'inverse, déposer des objets terrestres. Il embarque jusqu'à 1 500 kg de cargaison dans ses cavités amovibles.



Plus de 3 m de large, une hauteur dépassant les 3,50 m : le Flex est taillé pour les grands espaces, pas pour les rues de nos villes, même celles de Los Angeles. La version prévue pour la Lune aura des roues plus imposantes, de 93 cm de diamètre.



Le rover (véhicule lunaire) peut également être piloté dans l'autre sens, offrant ainsi une meilleure vue sur les roues avant en terrain accidenté. L'écran ne sera pas utilisé sur la Lune : les informations seront projetées sur la visière du casque des astronautes.



Hawthorne, en proche banlieue de Los Angeles, à deux pas du siège de SpaceX, nous ne passons pas inaperçus. Anguleux, dépouillé, l'engin détonne. Compte tenu de sa puissance et de sa vitesse maximale, nous ne nous attendons pas à des sensations décoiffantes. Mais en prendre les commandes impressionne, car il mesure plus de 3,5 mètres de haut et presque autant de large. Monter dans le poste de pilotage est déjà une expérience en soi : pas de vraie porte, pas de siège, pas de confort. On se tient debout devant des commandes minimalistes et un grand écran de contrôle. Difficile d'imaginer que des astronautes seront un jour à cette place à la découverte de la Lune, à 384 400 kilomètres de nous. Au démarrage, pas de rugissement. Le Flex progresse avec précaution, en fonction de l'allure programmée, comme s'il négociait déjà les cratères de la mer de la Tranquillité (une mer lunaire située sur la face de la Lune tournée vers la Terre). Le comportement est singulier : chaque mouvement semble décomposé et lent, chaque changement de direction est une aventure. Les roues agissent de manière indépendante. L'engin est équipé de 12 moteurs électriques : quatre servent à la propulsion, quatre

autres à l'orientation des roues (jusqu'à 270°), et les quatre derniers à ajuster la hauteur de la suspension (qui n'est pas pilotée). La vitesse ne s'exprime pas en kilomètre-heure, mais en mètre par seconde : jusqu'à 1,9 m/s lors de notre essai, soit un maximum de 6,84 km/h. Et franchement, c'est largement suffisant. On sent aussi que l'accent a été mis sur les roues déformables. Ces dernières intègrent de nombreuses innovations technologiques, de l'invention d'un matériau spécial capable de fonctionner entre - 240 °C et + 130 °C aux 192 câbles qui servent de rayons et se déforment avec la jante pour absorber les aspérités du sol. Ainsi équipé, le Flex est capable d'attaquer des pentes de 30°, ou de 20° lorsqu'il est muni de son bras articulé qui sert à déplacer des charges. Il peut être piloté à distance, suivre un itinéraire préprogrammé de manière autonome, ou être confié à des astronautes. En janvier prochain, Flip, le petit frère de Flex, plus simple technologiquement, sera envoyé vers la Lune par une fusée Falcon 9 de SpaceX. Son but ? Défricher le terrain et tester les matériaux qui seront utilisés sur Flex, qui arrivera un an plus tard pour une mission exploratoire de dix ans. On a hâte. **Didier Laurent**

LES CHIFFRES (données constructeur)	
Vitesse maxi	20 km/h
Autonomie	8 heures de travail/déplacement
Recharge	16 h, via des panneaux solaires qui se déplient sur les côtés
Températures extrêmes de fonctionnement	De - 240 °C à + 130 °C
Poids ⁽¹⁾	500 kg

LA TECHNIQUE	
Moteurs électriques	4 (1 par roue)
Batterie lithium-ion	4 packs de batterie de 12 kWh chacun
Puissance maxi	2 kW par moteur
Transmission	Intégrale ⁽²⁾
Boîte	Pas de boîte de vitesses
Roues	930 mm de diamètre, 230 mm de large (bande de roulement)
Dim. L x l x h, en m	4,20 x 3,17 x 3,63

Le verdict 

Un vrai Orni !⁽³⁾


 UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Chargeur de batterie Ultimate Speed, 12 V ou 24 V



Chargeur de batterie Ultimate Speed,
12 V ou 24 V (référence: ULGD 10 A1),
34,99 € chez Lidl.

La durée de vie d'une batterie dépend de son entretien. Si l'usage ne permet pas sa recharge régulière, celle-ci s'affaiblit et c'est la panne. Mieux vaut donc s'équiper d'un chargeur pour préserver ses performances. Lidl, via sa marque automobile Ultimate Speed, commercialise un modèle compatible 12 et 24 V, avec fonction charge rapide... du moins sur le papier.

Comment ça marche ?

Le chargeur (22 x 10 x 5,8 cm) se raccorde sur secteur avec un câble de 2,20 m et un de 1,80 m sur la batterie avec deux options de branchement: pinces ou cosses à visser. Il accepte les batteries plomb-acide de 12 ou

24 V, de 20 à 300 Ah, mais pas celles au lithium. Plusieurs modes sont proposés: charge lente, rapide, hivernale, maintien de charge et fonction réanimation pour batterie à plat. Tout s'affiche sur l'écran rétroéclairé.

Au final

L'appareil fonctionne, mais ses limites se font vite sentir. Le mode rapide atteint 10 A, mais seulement quelques minutes. Il retombe autour de 3,3 A en moyenne, sans doute pour éviter la surchauffe car le boîtier, sans ventilation, grimpe vite à 65 °C. Le mode réanimation n'a pas su récupérer une batterie à 7 V que d'autres parviennent à relancer. Enfin, la navigation dans les menus est peu intuitive.

Bien ● Moyen ● Décevant ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Les moteurs électriques à flux axial



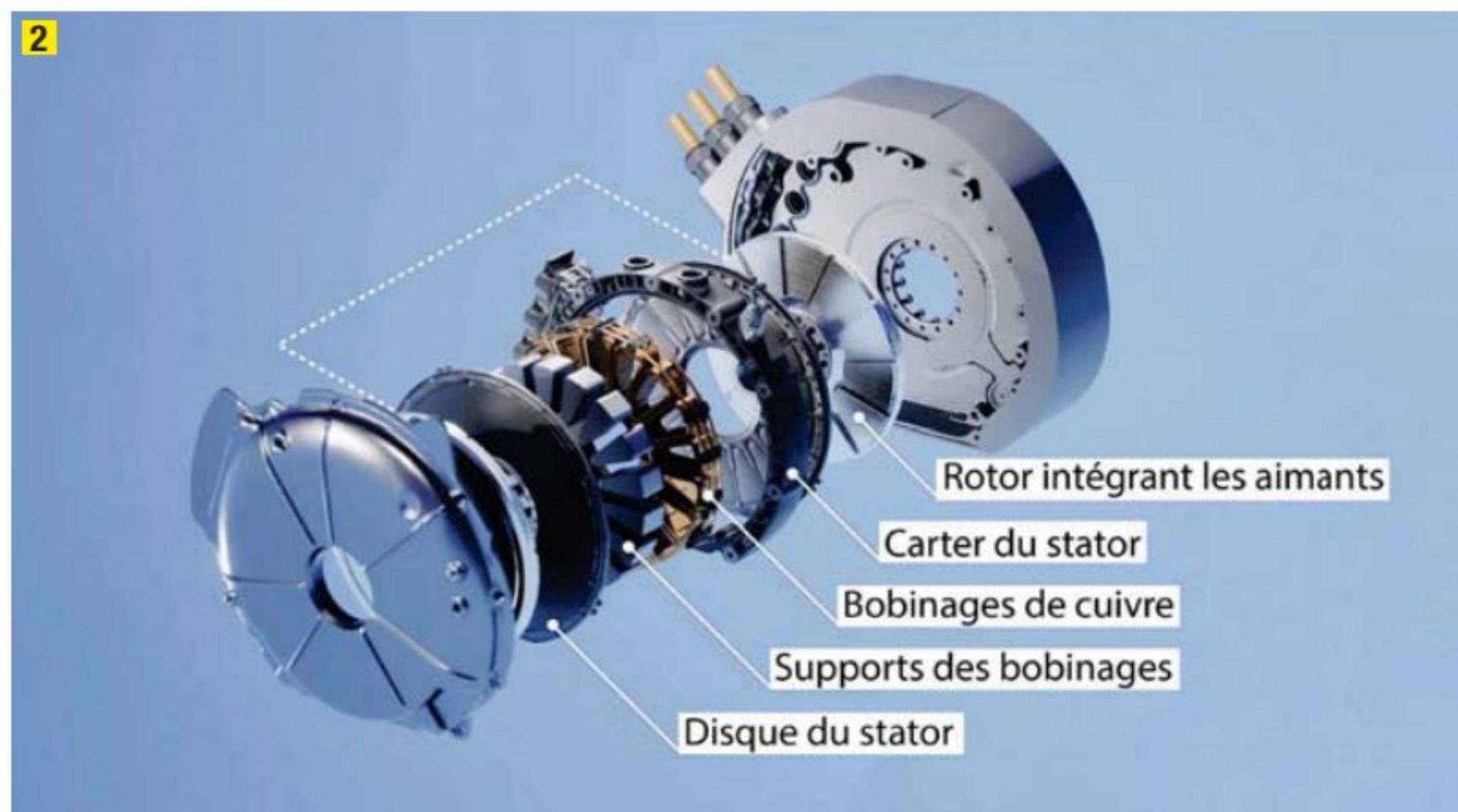
Grâce à son architecture particulière, le moteur à flux axial **1** et **2** délivre des puissances très élevées, tout en restant remarquablement compact.

Ce type de moteur électrique commence à apparaître sur l'hybridation des modèles les plus sportifs. En quoi se distingue-t-il?

Comment ça marche ?

Dans les moteurs électriques classiques (dits "à flux radial"), la partie mobile du moteur (le rotor) est insérée à l'intérieur de la partie statique (le stator),

l'ensemble ayant une forme cylindrique allongée. Ces blocs génèrent un flux magnétique dont l'axe est perpendiculaire à l'axe de rotation du rotor, d'où l'appellation "flux radial". Un moteur à flux axial a plus l'aspect d'une pile de pancakes, avec deux stators encadrant le rotor (architecture type Whylot) ou avec un double rotor et un stator (type Yasa, ici en photo).



PHOTOS: YASA / MERCEDES-BENZ

Beaucoup plus court qu'un moteur à flux radial, il affiche en revanche un diamètre supérieur, et son flux magnétique est parallèle à l'axe de rotation du rotor. D'où le nom "flux axial".

A l'usage

Son principal atout est d'offrir une forte densité de puissance et de couple: une machine grosse comme une boîte à chaussures

(onduleur et réducteur compris) peut développer plus de 400 ch. Il possède aussi une meilleure efficience et sa compacité facilite son intégration. Mais il est plus complexe à assembler, à cause des contraintes mécaniques extrêmes subies par le bobinage du rotor. Ce qui explique que ce type de moteur reste l'apanage de supercars comme les Ferrari 296 et Lamborghini Temerario...



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

TUTO

Par J. Palaz



20 mn

Difficulté



Clé de secours pour les vacances: où la cacher?

Partir loin de la maison avec une seule clé est risqué. Car si vous la perdez, à la plage par exemple, cela pourrait vous coûter du temps et de l'argent. Deux bonnes raisons de dissimuler un double hors et dans le véhicule.

AVANT DE VOUS LANCER...

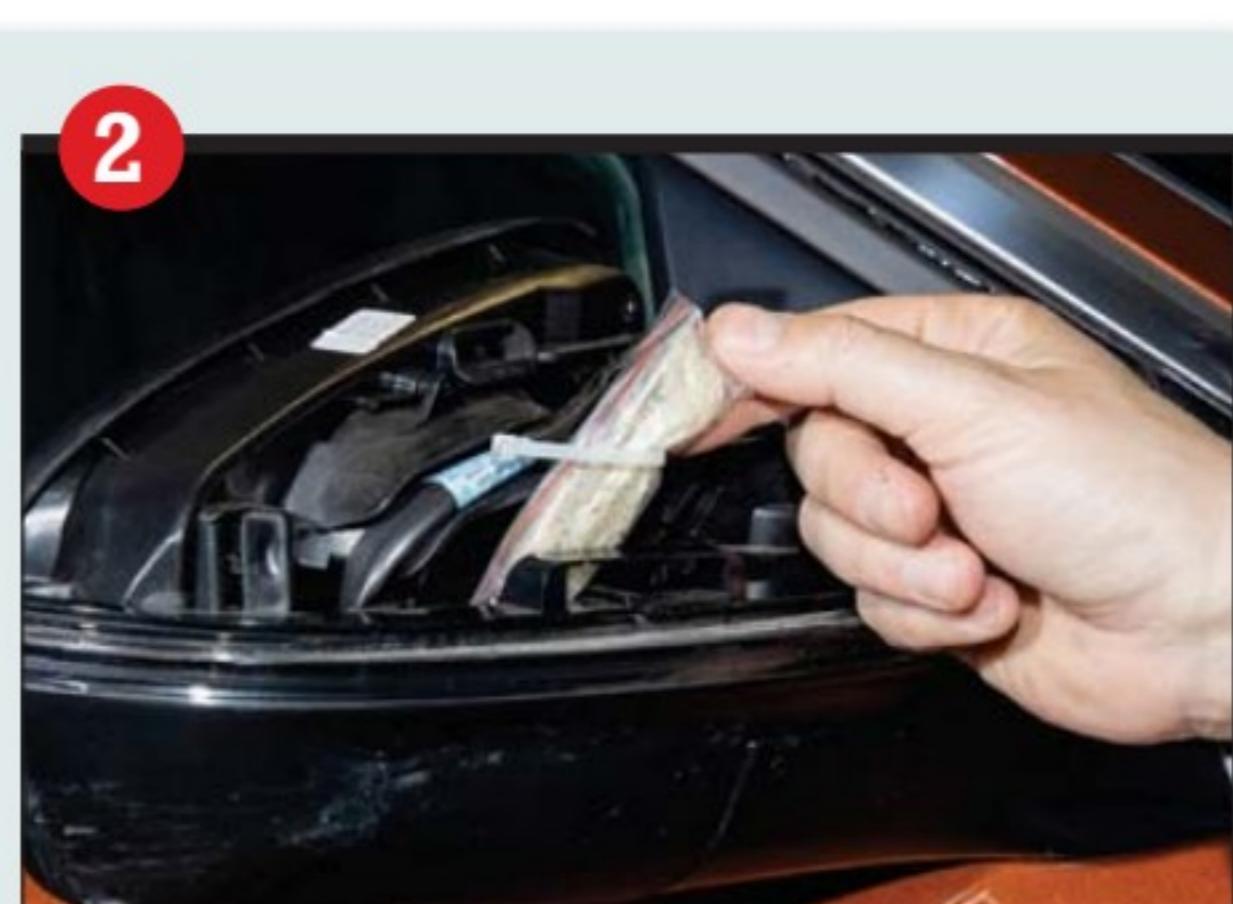
■ Ne vous contentez pas de cacher votre clé au hasard. Choisissez un emplacement sûr mais protégé des projections d'eau, des fortes montées en température et relativement éloigné de pièces en mouvement. La coque de rétroviseur est, de ce point de vue, un logement idéal. Avant le grand départ, faites tout de même un test pour vérifier que la coque est solidement reclipsée.

■ Attention aux clés mains libres. Si la pile n'est pas retirée et que la clé est à proximité ou dans le véhicule, elle continuera de communiquer avec lui. Dans ce cas, le risque de décharger totalement la pile est à craindre et le verrouillage des portes sera empêché.

■ Avec des clés électroniques de plus en plus coûteuses (de 90 à plus de 300 €) et un délai de 4 à 10 jours pour obtenir un duplicata, inutile de prendre le risque de les perdre à la plage. Des étuis aimantés spécifiques, prisés des surfeurs notamment, permettent de coller la clé sous le véhicule pendant les baignades (exemple: boîte à clé aimantée Ryde, 5,50 € sur Flysurf.com).



Retirez l'insert mécanique. Même les clés électroniques actuelles comportent un insert métallique permettant d'ouvrir la portière côté conducteur. Celui-ci doit être retiré puis glissé dans une pochette hermétique. Si vous craignez qu'il subisse l'accumulation d'humidité, ajoutez un peu de riz ou un sachet absorbeur d'humidité.



Trouvez la cache parfaite. Logement du crochet de remorquage, cavité derrière un pare-boue ou traverse arrière accessible... Chaque modèle dispose d'un endroit qui vous permettra d'accéder à votre clé sans outil. Mais quel que soit l'emplacement, sécurisez le maintien de la clé au véhicule avec un collier de serrage.



Retirez la pile de la clé électronique. Si vous emportez une carte mains libres ou une clé avec télécommande, ouvrez le boîtier et ôtez la pile bouton. Ainsi, elle n'empêchera pas l'autre clé de verrouiller la fermeture des portières et évitera, si elle est trouvée par quelqu'un d'autre, de démarrer.



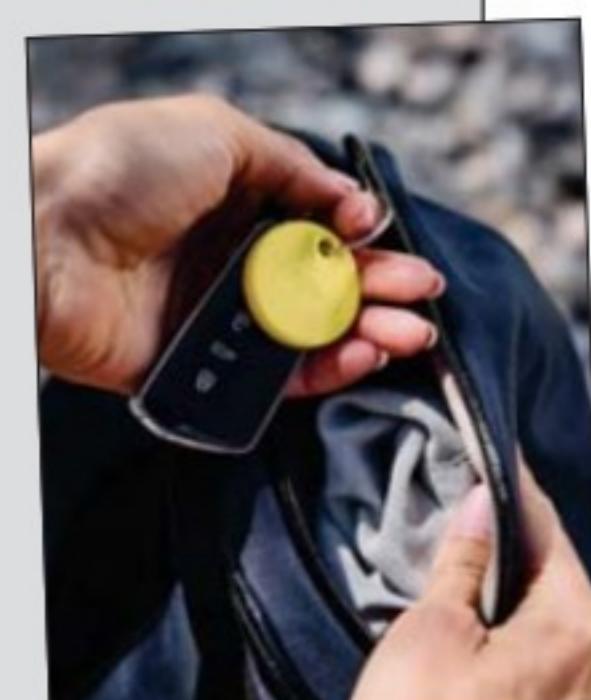
Dispersez les éléments dans le véhicule. Cachez le transpondeur sous le plancher du coffre, dans le logement du kit anticrevaison ou du triangle, dans le double fond de la boîte à gants... Puis, placez la pile dans un sachet hermétique fermé et mettez-la dans un endroit discret et hors de portée d'un nettoyage à l'aspirateur.



Anticipez en cas de perte ou vol. Si vous devez commander une nouvelle clé, certains éléments doivent être en votre possession. Ainsi, avant le départ, photographiez ou scannez la carte grise, le code clé et vos papiers d'identité et envoyez-les à un tiers de confiance pour les avoir à disposition, même si vous vous faites voler votre smartphone.

Retrouvez l'aiguille dans une botte de foin !

Grâce au Bluetooth et aux nombreux objets connectés, récupérer une clé de voiture perdue dans le sable n'est pas sans espoir. Apple AirTag (35 €), Tile Pro (35 €), Galaxy SmartTag2 (35 €) ou encore Chipolo One (35 €) font partie des modèles qui dominent le marché. Ces dispositifs se fixent sur le porte-clés et se localisent via l'application smartphone dédiée. Outre une portée Bluetooth jusqu'à 120 mètres, selon le modèle, ils permettent de connaître le dernier emplacement enregistré.





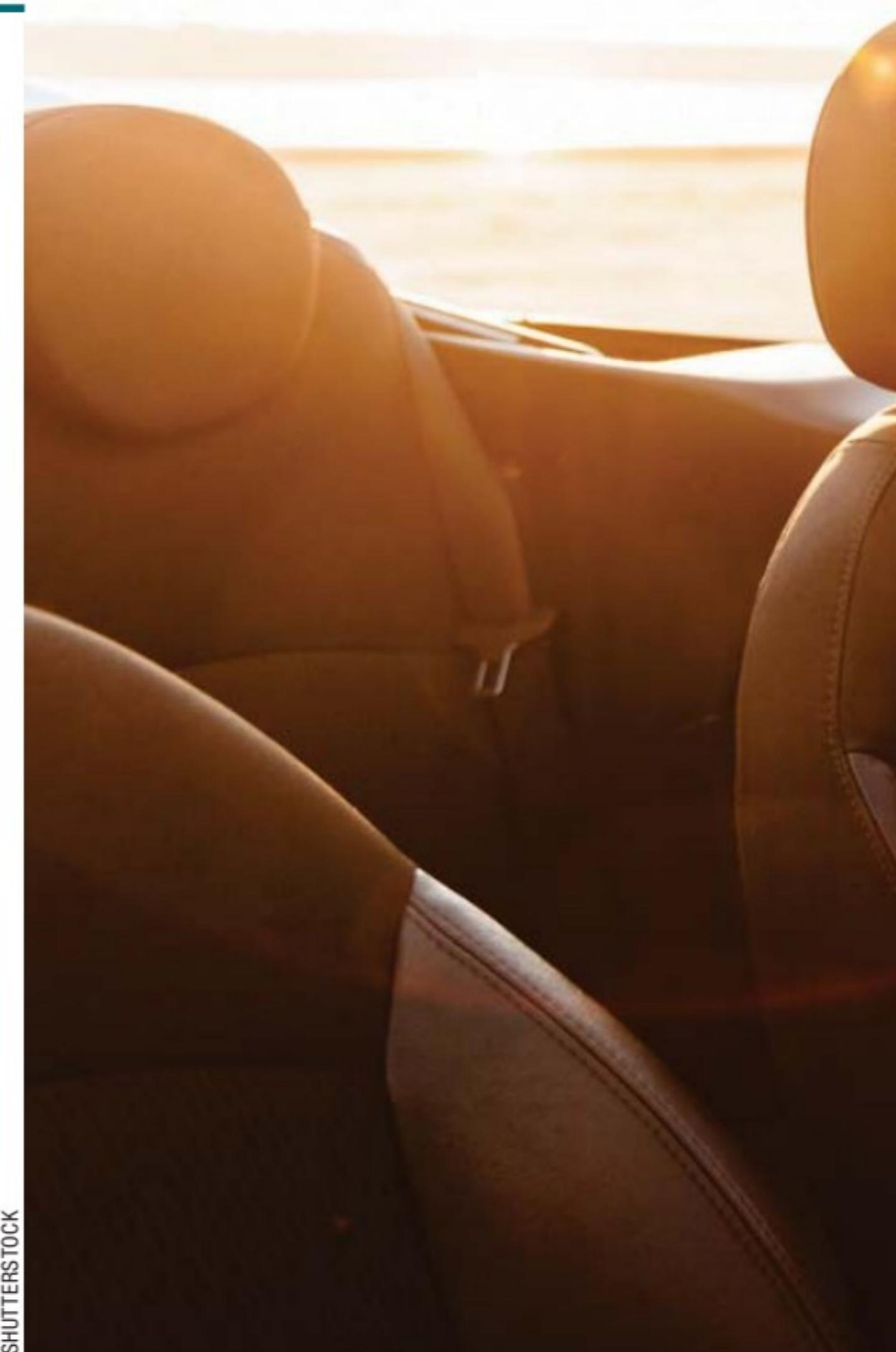
— SPÉCIAL VOITURES PLAISIR —

Notre sélection

Le climat général a tendance à l'occulter mais une voiture n'est pas qu'un simple mode de locomotion, souvent c'est aussi un objet de désir. Et nos 15 élues ont de quoi transformer chaque trajet en un moment de pur bonheur.

Prix d'achat qui flambent, taxes telles que les malus CO₂ et au poids toujours plus nombreuses, offre qui se raréfie... La voiture plaisir est hors de portée du plus grand nombre. Du moins en neuf, car en occasion, on trouve des milliers d'autos dont la principale vocation est de "donner la banane" à leur conducteur. Et, souvent, à des tarifs très mesurés. Que, pour vous, les joies de l'automobile passent par les performances d'une sportive rageuse, les sensations procurées par la conduite cheveux au vent ou le feulement d'une grosse cylindrée, il y a forcément un moyen pour que vous trouviez votre compte sans mettre à mal votre budget. Avant de vous engager, outre les vérifica-

tions habituelles concernant les antécédents et l'entretien, il faudra vous focaliser sur des points spécifiques à ces autos. Ainsi, une GTI ou un six cylindres auront nécessité des lubrifiants haut de gamme. De même, une bombinette qui aura été exploitée sur circuit aura plus rapidement mis à mal ses freins, ses suspensions... et même son moteur et sa boîte de vitesses. Quant aux découvrables, il faudra traquer d'éventuelles traces d'humidité à l'intérieur, preuve que la capote n'est pas totalement étanche. Mais, croyez-nous sur parole, le jeu en vaut la chandelle. Et pour orienter plus facilement votre choix, nous avons sélectionné 15 bonnes affaires qui s'avèrent aussi des plus fiables. *Par Pierre Audemar*



SHUTTERSTOCK

Les sportives

Renault Twingo R.S.



RENAULT

Essence | 8 CV | 133 ch | 194 km/h | 7,6 l/100 km | Coffre: 285 dm³



Pour transformer la petite citadine en bombinette, les ingénieurs de Renault Sport ne se sont pas contentés de glisser le "gros" 1.6 atmosphérique de 133 ch sous son capot. Un travail important a été réalisé sur le châssis, la boîte de vitesses et la direction, ce qui lui permet de s'affirmer comme la digne petite sœur des Clio et Megane R.S. Son moteur "à l'ancienne" se révèle d'une fiabilité exemplaire et boit assez modérément. Si les chronos de cette Twingo n'impressionnent plus aujourd'hui (0 à 100 km/h en 8s7), son poids plume (1 049 kg) lui permet de se montrer bien plus agile que des modèles plus récents. Et l'on peut même envisager les longs trajets à son bord, l'amortissement se révélant confortable. **Vu une Gordini de 2011 avec 152000 km à 6990 €**

Peugeot 208 GTI



Essence | 11 CV | 208 ch | 218 km/h | 7,6 l/100 km | Coffre: 352 dm³



Si Peugeot a parfois galvaudé ces trois lettres mythiques, la première génération de 208 s'est avérée digne de son ancêtre, la 205 GTI. Tout aussi efficace que puissante, elle ravira les amateurs de conduite sportive. Dans cette configuration, l'i-Cockpit – parfois décrié – et son petit volant peuvent laisser croire que l'on se trouve à bord d'un modèle de compétition. Naturellement, la présentation est à l'avenant, avec des jantes spécifiques et de nombreux inserts rouges. Avec l'arrivée de la version restylée en 2015, reconnaissable à ses feux arrière presque entièrement rouges et intégrant trois "griffes" de leds, le 1.6 Turbo passe à 208 ch et se défait de ses problèmes de fiabilité. **Vu une GTI de 2015 avec 133000 km à 8500 €**



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Volkswagen Golf GTI



PH. TISSIER / PILOU

Essence | 12 CV | 220 ch | 238 km/h | 8 l/100 km | Coffre: 431 dm³

1
100

LABO
Auto
Plus
LABO

Au fil des décennies, la mère de toutes les GTI s'est assagie. Mais, les choses étant relatives, cette septième génération est loin d'être ennuyeuse à conduire. Son 2.0 turbo adore prendre des tours et propulser cette petite familiale d'une courbe à l'autre en un éclair. Le châssis, à la hauteur, fait preuve d'un dynamisme réjouissant. Malgré ce caractère, la Golf met un point d'honneur à offrir un comportement routier imperturbable. Et cela sans que l'amortissement ne maltraite les vertèbres des occupants. Rouler en Golf GTI n'est pas un plaisir égoïste, quatre adultes de bonne taille y trouvant sans peine leurs aises. Ils n'auront pas non plus de difficulté à caser leurs bagages, la malle étant généreuse.
Vu une GTI 5 portes de 2016 avec 100000 km à 16900 €

BMW M135i



BMW

Essence | 21 CV | 320 ch | 250 km/h* | 9,4 l/100 km | Coffre: 358 dm³

1
100

LABO
Auto
Plus
LABO

Avec une telle cavalerie sous le capot d'une berline qui pèse "seulement" 1,5 tonne, naturellement, les accélérations et les reprises ne sont qu'une formalité. Parfaitement secondé par une transmission automatique à 8 rapports, le 3.0 turbo parvient à concilier ce caractère rageur avec une douceur fort appréciable lorsqu'il s'agit de se déplacer en ville. Toutefois son principal atout, c'est, contrairement à ses rivales, de faire appel à un six cylindres en ligne dont la mélodie est un ravissement pour les oreilles. Pour un usage familial, la version à quatre roues motrices xDrive, forcément liée à la boîte automatique, assure un comportement sécurisant et néanmoins joueur sur demande.
Vu une xDrive auto. 5 portes de 2014 avec 135000 km à 24000 €

*Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Les découvrables

Fiat 500C 1.2

Essence | 4 CV | 69 ch | 155 km/h | 6,7 l/100 km | Coffre: 212 dm³

Avec son "simple" toit en toile, la petite italienne parvient à concilier les avantages de la berline à ceux du cabriolet. Côté pile, une habitabilité préservée, des coûts d'assurance contenus et des performances peu dégradées par la hausse limitée du poids. Côté face, le plaisir de la conduite cheveux au vent est à peine entaché par les montants latéraux. Commercialisée durant plus de quinze ans, la 500C est disponible en grand nombre sur le marché de la seconde main. Mais attention à ne pas vous tromper parmi les multiples motorisations et finitions. Pour un usage urbain et périurbain, le 1.2 est suffisant, d'autant qu'il est assez sobre et très fiable. Mais évitez les boîtes Dualogic, lentes et sources de pannes.

Vu une Lounge de 2010 avec 103000 km à 5000 €

MAZDA

Mazda MX-5 1.8 MZR

Essence | 8 CV | 126 ch | 193 km/h | 7,8 l/100 km | Coffre: 188 dm³

Des roues arrière motrices, un poids plume (1 075 kg), une position de conduite très près du sol... Comme les deux générations qui l'ont précédée, la MX-5 type NC connaît la recette idéale pour garantir des sensations de conduite oubliées des cabriolets récents. Comme cela a presque toujours été le cas au long de la carrière de cette héritière des roadsters britanniques des années 1960, c'est le moteur d'entrée de gamme qui est le plus recommandable. Si sa cavalerie peut sembler mesurée sur le papier, elle suffit amplement à bord de ce cabriolet léger. D'autant qu'elle est transmise aux roues arrière par une boîte de vitesses à la commande précise et ferme. A ces qualités s'ajoute une fiabilité rassurante.

Vu une Elegance de 2012 avec 95800 km à 13000 €

BMW 118i Cabriolet

Ess. | 8 CV | 143 ch | 210 km/h* | 6,5 l/100 km* | Coffre: 282/322 dm³

Avec 10000 € en poche, pas facile de trouver un véritable cabriolet qui puisse supporter sans problème le temps et les kilomètres qui défilent. La Série 1 Cabriolet, basée sur le premier opus de la berline compacte, est de ceux-ci. Sa finition soignée (sur les versions restylées, reconnaissables à leurs antibrouillards carrés), sa carrosserie rigide et sa capote doublée, qui lui permet de rester étanche, expliquent cette capacité à bien vieillir. De plus, la béhème joue sur ses roues arrière motrices pour se montrer agile et dynamique. Grâce à ce châssis réussi, le plaisir de conduite est de la partie, quel que soit le bloc présent sous le capot. Notre préférence va à l'entrée de gamme 18i, peu gourmande.

Vu une Confort de 2011 avec 137000 km à 9800 €

Fiat 124 Spider 1.4 MultiAir

Essence | 8 CV | 140 ch | 209 km/h | 7,1 l/100 km | Coffre: 140 dm³

Cette 124 Spider est un clone technique de l'actuelle Mazda MX-5. Cela se remarque peu de l'extérieur, la Fiat ayant droit à une carrosserie presque entièrement redessinée, mais plus à l'intérieur, la planche de bord étant commune à celle de la japonaise. Le moteur, 100 % italien, est quant à lui spécifique. Cela ne pose pas de problème, car ce 1.4

42

N° 1926 - 01.08.2025

SPÉCIAL VOITURES PLAISIR

Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI DSG



U. SONNTAG / VOLKSWAGEN

Essence | 8 CV | 150 ch | 203 km/h | 7,5 l/100 km | Coffre: 310 dm³

1

LABO
Auto
Plus
LABO

Si plusieurs constructeurs se sont essayés au SUV cabriolet, seul Volkswagen peut se targuer d'en avoir fait un (demi) succès. L'important "réservoir" de clientèle que constituent les propriétaires de Golf et Beetle Cabriolet a sans doute aidé, mais force est de reconnaître que ce T-Roc décapsulé ne manque pas d'atouts. Ainsi, l'espace à bord est plutôt généreux, pour un petit cabriolet s'entend, tandis que le couple 1.5 TSI/DSG à 7 rapports déplace sans peine les plus de 1 500 kg et s'avère très agréable à mener. La dotation de série est solide sur toutes les finitions avec, notamment, une capote entièrement électrique qui se rétracte en seulement 15 secondes, la clim' auto. bizona, les jantes alliage...

Vu un Style de 2021 avec 83000 km à 23000 €

Nissan 370Z Roadster



NISSAN

Essence | 23 CV | 328 ch | 250 km/h* | 11,2 l/100 km* | Coffre: 192 dm³

2

LABO
Auto
Plus
LABO

Ne vous fiez pas à ses airs de brute et à son rapport poids/puissance de GT (328 ch pour 1 530 kg): ce roadster préfère les balades – même à rythme soutenu – aux enchaînements de virages parcourus façon spéciale de rallye. Lorsque l'on écrase la pédale de droite, la poussée est pourtant bien réelle (0 à 100 km/h effectué en 5s5). Mais son gros V6 atmosphérique se distingue davantage par l'agrément qu'il délivre que par la sonorité qui s'en dégage. On trouve certes plus performant sur le marché, mais c'est (beaucoup) plus cher, tant à l'achat qu'à l'entretien. Reprenant une vieille tradition japonaise, le 370Z joue la carte du suréquipement: sellerie cuir, sièges électriques et chauffants, phares bixénon...

Vu un Pack de 2010 avec 122000 km à 23500 €



Mercedes SLC 180



N. SOLER

Essence | 8 CV | 156 ch | 226 km/h* | 5,8 l/100 km* | Coffre: 208/322 dm³⁽¹⁾

1

LABO
Auto
Plus
LABO

Inabordable en six cylindres, le petit roadster Mercedes n'a quasiment été écoulé qu'avec des "4 pattes" pas franchement taillés pour taper des chronos. Pour des promenades cheveux au vent mais à allure de sénateur, le 1.6 Turbo suffira donc amplement. Et il aura le bon goût de consommer sensiblement moins que ses frangins 1.8 et 2.0. Avec son toit rigide escamotable, le SLC, nom donné à la version restylé du SLK 2, est parfaitement adapté à un usage tout au long de l'année. Les habitués de la marque à l'étoile apprécieront sa finition, digne de la réputation Mercedes. Les autres pesteront contre l'équipement de série limité. Mieux vaut prendre le temps de dénicher un exemplaire bourré d'options.

Vu un Sportline de 2016 avec 109800 km à 25900 €

turbo est largement éprouvé et se montre fiable. La 124 joue la carte de la Dolce Vita avec un moteur moins rageur, mais des suspensions plus confortables que celles de la nippone. En occasion, elle pâtit de l'image moins flatteuse de Fiat et, à exemplaire équivalent, se montre donc moins coûteuse à l'achat. Une bonne nouvelle pour les acquéreurs.

Vu une "base" de 2018 avec 79900 km à 18500 €

*Donnée constructeur.

1. Décapoté/capoté.

Acheter une voiture d'occasion

Les luxueuses

SPÉCIAL VOITURES PLAISIR

MERCEDES-BENZ

Mercedes CLS 350 CDI



3

Diesel | 14 CV | 224 ch | 225 km/h | 9,1 l/100 km | Coffre : 500 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Enlevez les étoiles disposées à l'intérieur et à l'extérieur, et l'on aura du mal à croire que ce long et élégant coupé quatre portes est une Mercedes. Ce dessin aérien dissimule en effet une austère Classe E. Cela n'a rien d'une critique étant donné le comportement routier sécurisant et la qualité de fabrication au-dessus de tout soupçon de cette voiture. Un bon point pour la planche de bord spécifique qui n'hésite pas à s'habiller généreusement de boiseries et de cuir. Sous le long capot, le six cylindres diesel n'est pas avare d'agrément, et ne consomme pas exagérément. Combiné à un confort et un silence de premier plan, il donne envie d'enchaîner les kilomètres.

Vu une Grand Edition de 2010 avec 143000 km à 15500 €

Jaguar XJ 3.0 D



2

Diesel | 17 CV | 275 ch | 231 km/h | 8,2 l/100 km | Coffre : 482 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Si son design très moderne et presque sportif rebute les puristes, cette dernière génération de la limousine Jaguar mérite que l'on s'intéresse à elle, car ses prix en occasion sont largement inférieurs à ceux des BMW Série 7 ou Mercedes Classe S. Pour le reste, elle est largement au niveau de ses rivales et son doux six cylindres diesel y est pour beaucoup. Capable de se mouvoir en douceur et presque sans bruit à basse vitesse, ce félin peut également bondir, afin d'assurer des dépassemens éclair, grâce à ses 600 Nm de couple. A bord aussi, la XJ a jeté la tradition aux orties. Oubliez les boiseries et le cuir crème. Ici règnent les écrans haute définition, les inserts en alu et les équipements high-tech.

Vu une Supersport de 2011 avec 139500 km à 18400 €

N. SOLER

Audi A8 3.0 TDI



2

Diesel | 16 CV | 262 ch | 236 km/h | 8,2 l/100 km | Coffre : 462 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Si, à vos yeux, la rondeur d'un six cylindres, la douceur d'une boîte automatique, le soin porté à l'insonorisation et le moelleux de l'amortissement sont des qualités essentielles, ce troisième opus de l'A8 est fait pour vous. Avec sa suspension pneumatique livrée de série, il survole tous les défauts de la chaussée. Et puisque les sièges assurent maintien et confort à l'avant comme à l'arrière, on ne sent pas défiler les kilomètres. Cela tombe bien car, avec son gros réservoir de 82 litres, cette voiture peut parcourir 1 000 km sans avoir à ravitailler. Autre bonne surprise, avec ce "petit" moteur, répandu dans la gamme Audi, l'entretien courant (tous les 24 mois ou 30 000 km), n'est pas aussi coûteux que l'on s'y attend.

Vu une "base" de 2016 avec 165000 km à 19600 €

BMW 540i xDrive



1

Essence | 22 CV | 340 ch | 250 km/h* | 9,6 l/100 km | Coffre : 519 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Si vous n'avez jamais conduit de six cylindres BMW, quelques kilomètres au volant de cette version risquent de vous rendre accro. Performant, mais moins brutal et beaucoup moins assoiffé que le V8 de la M5, le six cylindres 3.0 biturbo reste une référence en matière d'agrément. C'est l'incontournable et très réussie boîte automatique à 8 rapports qui se charge de transférer la cavalerie aux quatre roues. En effet, si ce moteur était aussi proposé en simple propulsion, la variante xDrive est presque la seule disponible en occasion. C'est une bonne chose car, quelle que soit la météo, elle assure une tenue de route neutre à cette grande et lourde berline qui s'avère presque aussi confortable que sa grande sœur Série 7.

Vu une M Sport de 2017 avec 132900 km à 32000 €

*Donnée constructeur.

Ça vous est arrivé

Audi Q3 Sportback

Christophe Villemain reste très circonspect face à l'attitude d'Audi.

Il ne comprend pas pourquoi la défaillance de son Q3 Sportback, parfaitement entretenu, reste intégralement à sa charge.



F. GROUT

3 322 € pour remplacer le Mecatronic à 83 400 km !

La fin de l'année 2023 avait des airs de fête pour Christophe Villemain, d'Orsay (91). Ce lecteur profite, en effet, de cette période propice aux cadeaux pour s'en faire un beau : un Audi Q3 Sportback 35 TFSI S tronic de 2020 dont le compteur affiche 60 500 km et qui a toujours été parfaitement entretenu dans le réseau de la marque aux anneaux. Christophe est ravi de son acquisition, mais quelques mois plus tard, une alerte s'allume au tableau de bord. Après

un redémarrage du véhicule, celle-ci disparaît, puis revient par intermittence... jusqu'à ce que la boîte du Q3 reste temporairement bloquée sur le deuxième rapport.

Puni pour infidélité

Intrigué, Christophe confie donc son SUV à son concessionnaire. Après quelques jours de recherche et d'analyse, ce dernier conclut à une défaillance, bien connue sur la boîte S tronic (elle s'appelle DSG chez les autres marques du groupe

Volkswagen), du Mecatronic. Le cerveau électronique de la transmission doit être remplacé. Etonné qu'une telle panne survienne à seulement 83 400 km, Christophe l'est encore plus lorsqu'il apprend qu'Audi refuse de prendre en charge les réparations, car la dernière révision n'a pas été réalisée chez un représentant de la marque. Pourtant, facture détaillée à l'appui, cette maintenance a bien été effectuée dans le strict respect des préconisations du constructeur.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Cela faisait longtemps que nous n'avions pas été informés d'un refus de prise en charge dû à une révision effectuée dans les règles de l'art, mais hors du réseau constructeur. Et pour cause, puisque ce motif de refus n'est pas conforme à la loi. Une position surprenante de la part d'Audi d'autant que cette défaillance du Mecatronic est assez récurrente. Le Q3 Sportback de Christophe ayant 5 ans et moins de 85 000 km, la marque doit dès lors assumer 75 % du coût des réparations.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Ford Fiesta

Panne en série

Sur ma Ford Fiesta 1.0 Flexifuel 95 de 2022, qui a 115 000 km, je dois faire remplacer les injecteurs, sachant que cela a déjà été effectué à 63 000 km sous garantie. Sur le devis de 644 €, Ford n'a accordé que 17 % de participation.

Eric Vonner, 47300 Le Lédat

NOTRE CONSEIL Votre dossier confirme la faiblesse des injecteurs des moteurs Ford fonctionnant au bioéthanol E85. Ici, ils n'ont tenu que 52 000 km, bien loin de leur durée de vie normale de 200 000 km. En tenant compte de l'âge et du kilométrage de votre Fiesta, vous pouvez réclamer une prise en charge à hauteur de 80 % sur le total.

Seat Ateca

Hayon capricieux

Bien que mon Ateca 2.0 TDI 190 de 2018 n'ait que 45 000 km, un problème de vérins motorisés empêche l'ouverture correcte du hayon. Le devis pour les changer se monte à 708 €. Est-ce que Seat doit payer tout ou partie de cette facture ?

Gilles Sérillon, 07160 Belsentes

NOTRE CONSEIL La prise en charge de tels éléments doit normalement être intégrale jusqu'à 60 000 km. Toutefois, votre Ateca ayant presque 7 ans, il est normal que Seat applique un taux de vétusté. Vous êtes néanmoins en droit de les mettre en demeure, par lettre recommandée avec AR, de vous octroyer une participation de 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 65 % de la pompe à vide

Voici une histoire qui débute par une grosse frayeur et se termine par une bonne nouvelle.

Au printemps dernier, Julien Robin, d'Envermeu (76), nous a contactés, car le système de freinage de sa Peugeot E-208 136 de 2022 (93 500 km) était défaillant. En cause, la pompe à vide qui devait être changée (587 €). Ce lecteur nous envoie alors son dossier, afin de savoir si Peugeot doit participer aux frais. Une démarche gagnante car, quelques jours après que nos experts se sont saisis du dossier, Peugeot lui accordait un rabais de 65 %.



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@reeworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE

Alfa Romeo Giulietta diesel (2010-2020) à moins de 8 000 €

Une compacte sexy, abordable en occasion et raisonnable à la pompe, cela vous tente ? La Giulietta flatte les rétines, tout en offrant du plaisir au volant. Alors quel diesel choisir ? Nous faisons le point.

Des formes sensuelles, un regard charmeur et une irrésistible caillandre triangulaire : la séduisante Giulietta n'a pas pris une ride, malgré les quinze années passées. Les deux discrètes remises à jour tout au long de sa longue carrière (dix ans) ne changent rien à ses capacités d'attraction. D'autant qu'elle se révèle abordable. En raison d'une image de marque (nettement !) moins forte que celle d'une référence comme la Golf, elle permet de réaliser de bonnes affaires en occasion.

A condition de ne pas rechercher une compacte habitable ! Les passagers arrière manquent cruellement d'espace aux jambes, le coffre n'est guère pratique au moment de charger d'imposants objets et les aspects pratiques sont anecdotiques. Connectivité et aides à la conduite trahissent également leur âge, même si la nouvelle interface disponible à partir du premier restylage fin 2013 arrange un peu les choses. La qualité générale progresse et la très intéressante finition intermédiaire Distinctive gagne un GPS.

La planche de bord a quelque peu vieilli, mais les matériaux sont plutôt flatteurs et l'ergonomie, correcte.



La meilleure place se trouve toujours derrière le grand volant trois branches, avec un comportement sûr et cette pointe d'agilité que l'on est en droit d'attendre d'une Alfa Romeo. Le tout dans un confort correct, à condition de ne pas opter pour le châssis sport disponible sur certaines séries spéciales comme la Super (entre 2011 et 2012) et de ne pas aller au-delà des jantes de 17".

Des diesels modernes

Seule ombre au tableau, le programme de conduite DNA se révèle indolent en mode Normal et trop brutal en Dynamic, indispensable pour profiter des pleines performances de l'auto. C'est d'autant plus dommage que tous ces diesels sont enjoués et toniques, même si le 1.6 JTD de 105 ch se montre évidemment

plus juste en utilisation routière intensive. Les 2.0 sont performants, mais sujets à des casses du volant moteur et de l'embrayage avant le premier restylage (140 et 170 ch) de fin 2013.

Les versions avec l'excellente boîte automatique TCT sont hélas bien plus compliquées à trouver. Les JTD 170 qui en sont équipés en option se négocient généralement 8 500 €, même si le prix plancher pour un modèle de moins de 160 000 km débute à 7 500 €. Les JTD 175 TCT, apparus à la première remise à jour, ne rentrent pas dans le budget, pas plus que le récent 1.6 JTD 120, disponible depuis le second restylage (mars 2016). A moins d'aller chercher des exemplaires affichant près de 200 000 km.

Par Jacques Warnery



Volume : 358 dm³

Avec un espace central inutilisable et une longueur aux jambes parfois en deçà de celle des catégories inférieures, les places arrière sont peu accueillantes. Et le coffre pâtit d'un seuil de chargement étroit et haut perché.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

En dix ans, la Giulietta a souvent changé les noms de ses finitions, mais conserve trois niveaux d'équipements. Zappez le premier, dépouillé. Le deuxième est plus complet: Bluetooth, phares et essuie-glaces auto. et radar de recul. Le troisième est plus valorisant mais pas indispensable, d'autant que la sellerie est plus ferme avec le cuir. Plusieurs séries spéciales (Sprint, Trofeo ou Super), basées sur la finition intermédiaire, ajoutent un look sportif et des jantes de 17".

LA DOTATION DE SÉRIE

Impulsive (Progression en 2012, Impression dès 2013, Giulietta depuis 2016): • Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux • Clim' auto. • ESP • Modes de conduite DNA

• Ordinateur de bord • Radio-CD MP3 • Régulateur de vitesse • Rétros électr. et dégivrants • Vitres électriques.

Distinctive (Super depuis mars 2016): • Accoudoir AR • Aide au stationnement AR • Antibrouillards • Bluetooth • Jantes alu 16" • Phares et essuie-glaces auto. • Siège passager réglable en hauteur • GPS (dès fin 2013).

Selective (Exclusive dès novembre 2011, puis Lusso depuis mars 2016): • GPS • Jantes 17" • Sellerie cuir partielle.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.6 JTDm Fap 105	1.6 JTDm 120	1.6 JTDm 120 TCT	2.0 JTDm 140	2.0 JTDm 150
Vitesse maxi	175 km/h	185 km/h	187 km/h	194 km/h	197 km/h
Accélération 1000 m D. A.	34s7	32s8	32s6	31s7	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	9s1/10s3/12s3	7s8/9s2/11s4	7s3 en Drive	6s6/8s5/12s1	6s2/7s4/9s6
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	5,8 l/100 km	5,8 l/100 km	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/5,9/6,8 l/100 km	5,7/5,9/5,9 l/100 km	5,5/5,7/6,2 l/100 km	5,8/5,9/6,7 l/100 km	6/5,9/6,6 l/100 km
Poids	1 398 kg	1 444 kg	1 465 kg	1 455 kg	1 477 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m	65 m	66 m	67 m	64 m
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16 S				
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 956 cm ³	1 956 cm ³
Puissance maxi	105 ch à 4000 tr/mn	120 ch à 4000 tr/mn	120 ch à 4000 tr/mn	140 ch à 4000 tr/mn	150 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 500 tr/mn	380 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	114 g/km/2	99 g/km/2	99 g/km/2	119 g/km/2	110 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Auto., 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

L'offre est vaste en Giulietta diesels à ce tarif, avec deux blocs disponibles en deux niveaux de puissance.

1.6 JTDm 105: la plus abordable en occasion propose des prestations suffisantes dans l'absolu, mais un peu justes par rapport à ce que l'on attend d'une Alfa. On trouve des modèles de 2011-2012 totalisant 150 000 km, à partir de 6 500 € en Impulsive.

1.6 JTDm 120: remplaçant le JTD 105 à partir du second restylage de mars 2016, ce bloc de 120 ch est plus récent donc plus cher. Il se

révèle très agréable et particulièrement tonique vu son niveau de puissance.

Dommage, les modèles de 160 000 km se négocient autour de 9 000 €, et il faut passer 200 000 km pour rester sous les 8 000 €. L' excellente boîte automatique à double embrayage TCT implique un supplément de 500 €.

2.0 JTDm 140 ch: disponible jusqu'au premier restylage, ce cœur de gamme est assez diffusé en occasion. Le prix plancher démarre à 7 000 € en finition Distinctive, avec

160 000 km. Performant, il souffre toutefois d'un système stop/start perfectible et se montre un peu sonore. Attention à la fiabilité.

2.0 JTDm 150 ch: proposé à partir du restylage d'octobre 2013, ce moteur qui remplace le 140 ch gagne en discrétion, en agrément et s'avère encore plus efficace à mi-régime. Il est aussi plus fiable, mais un peu plus cher et donc plus difficile à trouver. Malgré de nombreuses offres à 9 000 €, certains modèles respectent notre budget initial en finition Distinctive avec 160 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte de vitesses: synchros fragiles, première parfois difficile à passer (4 500 €).

Coupelles de suspension arrière: peu solides, elles engendrent des grincements au démarrage et en manœuvres. Prévoyez 200 € pour les remplacer.

Embrayage: usure prématuée (dès 30 000 km) sur les premiers 2.0 JTD 140 et 170 ch (1 300 €) d'avant le restylage de septembre 2013. Elle est parfois due à la défaillance du volant moteur (claquements et à-coups, 2 100 €).

Faisceau électrique: soucis d'ouverture du coffre et de l'éclairage arrière.

Fap: il a tendance à se colmater. Un parcours à haut régime hebdomadaire de 30 km permet d'éviter une régénération forcée à l'atelier (de 120 à 150 €).

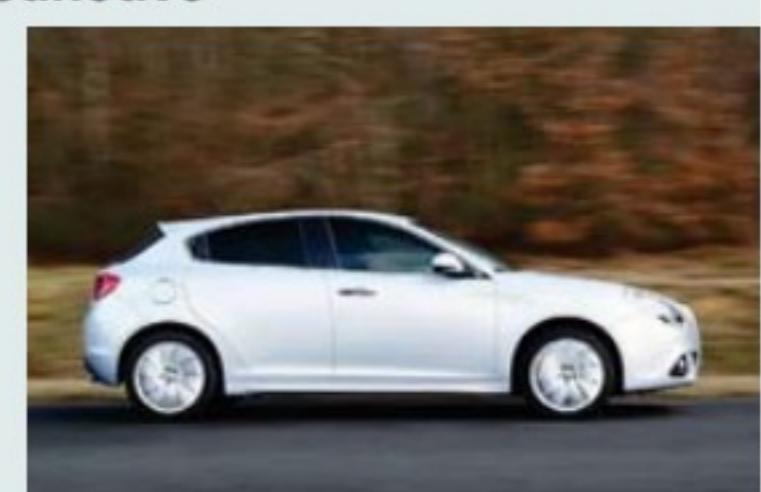
Stop/start: fonctionnement erratique nécessitant une reprogrammation (150 €).

Turbo: quelques avaries prématuées ont été constatées.

Nous vous conseillons

Une 2.0 JTDm 150 Distinctive

Ce 2.0 JTD, arrivé au premier restylage, corrige les défauts de fiabilité des versions 140 et 170 ch, tout en se montrant agréable. Il est possible de dénicher un modèle de 2014 totalisant au moins 150 000 km pour 8 000 €, dans une finition Distinctive suffisamment étoffée. Le jeu en vaut la chandelle.



PH. TISSIER/PILOU



LES GRANDS HOMMES
QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine Armand Peugeot

L'ingénieur centralien... anticonformiste



L'AVENTURE PEUGEOT

Quand Armand naît en 1849, les Peugeot sont déjà des industriels bien établis. Mais ils ne se doutent pas que cet enfant fera de leur famille l'une des dynasties les plus renommées du monde.

L'histoire d'Armand Peugeot est indissociable de celle de sa famille franc-comtoise et luthérienne. Beaucoup de ses membres ont été entrepreneurs, maires de villages, voire députés, dès le règne de Louis XIV. Dans les années 1730, un certain Jean-Jacques Peugeot était meunier à Hérimoncourt, dans le Doubs. A l'heure de la Révolution, ses fils, Jean-Pierre et Jean-Frédéric, dit Fritz, créent les premiers Etablissements Peugeot Frères, reprennent le moulin et le transforment en 1810 en une petite fonderie d'acier. Au fil des décennies, le nom de l'entreprise évoluera d'ailleurs à plusieurs reprises. Mais la fonderie se révèle peu rentable. Alors, en 1812, les deux frères changent leur fusil d'épaule et se lancent, toujours à Hérimoncourt, dans la fabrication

de lames de scie, un outil très utilisé dans cette région forestière. Particulièrement inventif, Fritz conçoit même, en 1818, un procédé de laminage à froid qui va donner à ces lames une qualité supérieure au point que la notoriété des scies Peugeot grandit rapidement. Quelques années plus tard, les fils de Jean-Pierre, Jules et Emile, reprennent l'entreprise. Lui aussi très ingénieur, Jules met au point un nouveau procédé de laminage qui va rendre les scies Peugeot encore plus performantes. Nous sommes en 1839, celles-ci conquièrent la planète, assurant la fortune de la famille. Mais les deux frères ne s'arrêtent pas en si bon chemin et se lancent dans une importante diversification de leur production, tout en poursuivant bien entendu la fabrication de leurs scies magiques. Dès 1840 vont sortir de l'usine toutes sortes d'outils, des machines à coudre, des fers à repasser, des baleines de parapluies... et le premier moulin à café de la marque. Celui-ci atteindra rapidement une production annuelle de 400 000 exemplaires!

Armand, petit fripon devenu... Centralien

En 1847, Emile pense que la marque devrait avoir une signature, un logo comme on dit aujourd'hui. Il demande à l'un de ses amis, Justin Blazer, orfèvre à Montbéliard, de dessiner un félin, dont les qualités lui semblent correspondre à celles de l'incontournable scie Peugeot : la résistance des dents, la souplesse de la lame, et la rapidité de la coupe. C'est finalement un lion, vu de profil et marchant vers la gauche sur une flèche, qui sera retenu. Peu après, Emile voit naître son fils Armand, le 18 juin 1849, à Valentigney, dans la maison familiale. Luthérien profondément pieux, Emile Peugeot va être précurseur dans le domaine social. Il fonde un hôpital attenant à l'usine où les ouvriers et leur famille sont soignés gratuitement. Il crée des assurances sociales, une mutuelle, une pension pour les veuves, une caisse de retraite, et fait construire des logements sociaux. Enfin, il instaure pour ses ouvriers la journée de "seulement" 10 heures, ce qui était très progressiste à l'époque. Quant au petit Armand, le futur fondateur des automobiles Peugeot, il manifeste très tôt

beaucoup d'intérêt pour les nouveautés, un goût prononcé pour l'aventure, et même un certain anticonformisme. Une personnalité attachante, certes, mais peu compatible avec l'éducation stricte d'une famille luthérienne. On dit même que dans l'entourage familial, certains le considéraient comme un fantaisiste qui n'apporterait rien de positif à la dynastie. Mais Armand n'en a cure. Il s'attelle à ses études, et le "fantaisiste" sort diplômé de l'Ecole centrale de Paris !

Le vélo avant la voiture

En 1871, jeune ingénieur de 22 ans, il part en Grande-Bretagne étudier les nouvelles méthodes de la métallurgie anglaise. Mais ce ne sont pas les aciéries qui l'auront impressionné. Non, ce qui l'a subjugué, c'est l'engouement des Anglais pour un tout nouveau moyen de locomotion, la bicyclette. Il lui faudra cependant une vingtaine d'années pour convaincre la famille de se lancer sur ce marché. En 1886, deux nouveaux bâtiments sont construits à cet effet, l'un à Beaulieu, l'autre à Valentigney. Associé à son cousin Eugène, fils de Jules, il entame la fabrication de différents types de vélocipèdes, le Grand Bi, ce vélo à la roue avant démesurée, une bicyclette classique à trois vitesses, et un tricycle à une ou deux places. En France, Peugeot étant alors le seul fabricant, le succès ne se fait pas attendre. Mais les ventes vont littéralement exploser après qu'Armand et Eugène ont présenté leurs produits à l'Exposition universelle de Paris de 1889. En ville, dans les campagnes, citadins et paysans ne disent pas "j'ai un vélo", mais, avec fierté, "j'ai un Peugeot!". Durant des décennies, la marque sera le partenaire majeur du Tour de France.

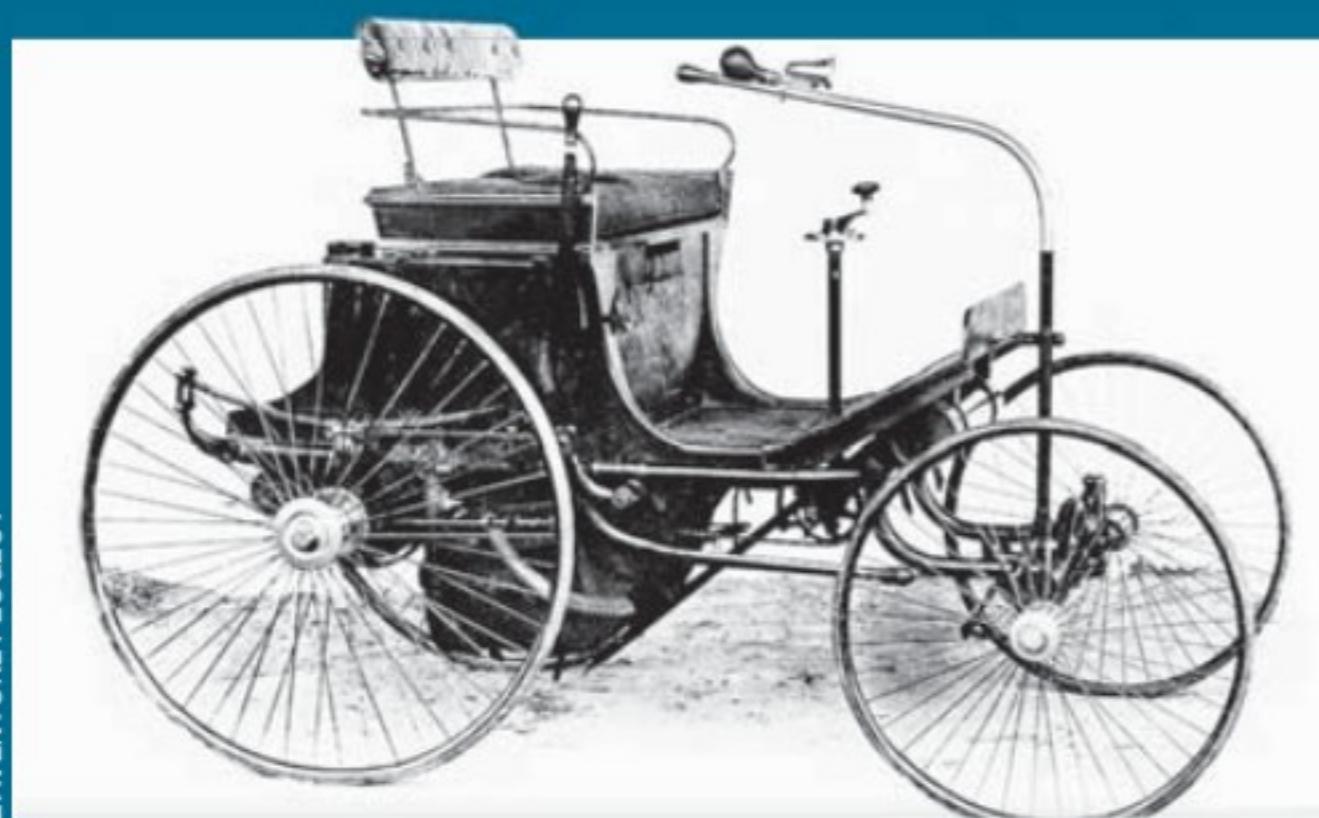
Cependant, dès 1886, tandis qu'il s'attaillait à lancer et promouvoir ses cycles, Armand, le visionnaire, s'intéressait déjà à un marché encore embryonnaire, celui de l'auto-mobile, comme on écrivait en ce temps-là. Eugène ne croyant pas du tout en l'avenir de ce moyen de transport, les deux cousins se séparent en 1889. Eugène poursuit avec un succès grandissant la fabrication de bicyclettes, tandis qu'Armand se lance à corps perdu dans son audacieux projet.



C'est en 1840 qu'est apparu le premier moulin à café Peugeot. Dénommé "moulin ordinaire", il a rencontré un succès considérable.



Dessiné par l'orfèvre Justin Blazer en 1847, le premier logo Peugeot représentait un lion marchant sur une flèche.



Avec la Panhard & Levassor Type A, la Peugeot Type 2 est considérée comme la première voiture à essence du monde. En 1890, elle ne fut construite qu'à quatre exemplaires.



Achetée par Peugeot en 1906, l'usine historique d'Audincourt a fait travailler un très grand nombre d'ouvriers. Ils posent ici en 1908.



Sorti en 1889, ce moteur en V à 2 cylindres est signé Gottlieb Daimler. Il animera la première voiture à essence, la Peugeot Type 2.



Confortablement assis à l'arrière droit d'une Type 28, Armand Peugeot s'offre une balade à bord de sa voiture, conduite par un mécanicien. Nous sommes en 1899.



En 1913, la Peugeot L76 remporte une victoire historique aux 500 miles d'Indianapolis, pilotée par Jules Goux, un ingénieur maison.

Une rencontre qui a tout changé

Avec l'appui de Léon Serpollet, grand spécialiste français du moteur à vapeur, il met au point un tricycle motorisé qui s'appellera le Peugeot Type 1. Mais, pour Armand comme pour le public, le résultat n'est pas convaincant et le modèle ne sera jamais commercialisé. Sur ces entrefaites, Peugeot rencontre, à l'Exposition universelle de Paris, un génie qui va bouleverser sa vie: l'Allemand Gottlieb Daimler, l'inventeur du moteur à explosion à essence. Très vite, les deux hommes concluent un accord permettant au Français d'utiliser ce moteur sur ses prochaines voitures. Seulement voilà, Daimler n'a pas le droit de vendre son invention en dehors de l'Allemagne. Un seul constructeur, "Panhard & Levassor", peut, sous licence, la fabriquer et la diffuser en France. Au terme d'une négociation rondement menée entre Armand Peugeot, Gottlieb Daimler et Emile Levassor, ce dernier propose à Peugeot de lui procurer ce fameux petit moteur à pétrole, appelé Daimler Type P, un V2 de 2 ch.

En 1890 sort la Panhard & Levassor Type A, qui sera fabriquée à 195 exemplaires, et sa quasi-jumelle, la Peugeot Type 2 qui, elle, ne sera produite qu'à seulement quatre unités. Ces deux modèles seront les premiers quadricycles à essence de l'Histoire. Un an plus tard apparaît la Type 3. Dotée du même moteur, elle sera construite à 64 exemplaires, jusqu'en 1894. Pour l'anecdote, c'est l'une d'elles qui, le 8 juin 1896, a été retrouvée à Asnières-sur-Seine, après avoir été la première voiture volée en France... La classe!

Un géant est né !

Définitivement convaincu que le marché des voitures va exploser, Armand, âgé de 47 ans, fonde en 1896 la Société anonyme des automobiles Peugeot, et acquerra, dix ans plus tard, une grande usine à Audincourt, près de son village natal. Celle-ci sera la première au monde à être exclusivement destinée à la construction automobile. Différents modèles en sortiront à un rythme effréné et, très tôt, notre pion-

nier mesure tout l'intérêt qu'il pourrait tirer de la compétition en matière de notoriété. Dès 1895, il engage cinq voitures dans la première course chronométrée du monde, Paris-Bordeaux-Paris. Pour l'occasion, Michelin lui fournit ses premiers pneumatiques gonflables. Si la course est remportée par Emile Levassor, sur une voiture de son cru, les trois places suivantes sont arrachées par les Peugeot de Louis Rigoulet, Auguste Doriot et Isaac Koechlin. Par la suite, les Peugeot en gagneront beaucoup, plus prestigieuses encore, comme les Grands Prix de France 1912 et 1913, ainsi que les 500 miles d'Indianapolis 1913. Celle-ci sera malheureusement la dernière qu'Armand Peugeot aura pu savourer. En effet, il meurt le 4 février 1915, à l'âge de 65 ans, non sans avoir bâti, en 1912, la gigantesque usine de Sochaux où sont toujours produites beaucoup de celles que l'on appela très tôt les "sochaliennes". L'année qui suivit sa création, la moitié du parc automobile français en était issue !



Par Jean-Rémy Macchia

Une sculpture frontale à nulle autre pareille. La découpe concave du capot, les phares ovales vus sur l'Ami 6 depuis 1961... le modelage des tôles sur les Ami est décidément bien singulier et ne fait pas l'unanimité chez les esthètes.

Moteur: 4 cylindres à plat, refroidis par air, 1 carburateur
Cylindrée: 1 015 cm³
Puissance: 53,5 ch DIN à 6 500 tr/mn
Vitesse maxi: 140 km/h
Production: 19 222 breaks (1973-1976, sur 44 820 Ami Super au total)
Cote actuelle: autour de 5 500 €



IL Y A 52 ANS, CITROËN LANCE L'**AMI SUPER BREAK**

Attention : bizarrerie et rareté !

Citroën a toujours été adepte des coups tordus. Avec l'Ami Super, la marque présente une auto visuellement identique à l'Ami 8 vieillissante, mais renouvelée à 80 % ! Elle existe également en break. Rare.

Mais qu'est-ce qui a pu inciter la direction de la marque à accoucher d'une pareille version ? Mettre au point une voiture dotée de 80 % de nouvelles pièces sous l'aspect démodé et pas très apprécié d'une auto (l'Ami 8) dont les origines datent de douze ans (l'Ami 6), c'est vraiment passer totalement à côté des attentes de la clientèle. Mais qu'importe ! Il fallait combler le gouffre abyssal qui avait longtemps existé dans la gamme entre les rustiques 2CV et 3CV d'une part et les ambitieuses DS de l'autre. La GS était apparue en 1970, mais cela ne suffisait pas. Elle allait servir de banque d'organes pour fournir une partie mécanique revisitée à une Ami positionnée plus haut de gamme. Ce n'est pas seulement le moteur qui est spécifique sur cette Ami Super. Bien sûr, elle récupère le quatre cylindres refroidi par



L'Ami 8 fait partie des rarissimes modèles qui se sont vendus davantage en break qu'en berline. Surtout en zones rurales, cette vaste carrosserie était appréciée. Dans sa version Super, la proportion s'inverse.

air de la GS, dans une version légèrement dégonflée. Mais une foultitude d'éléments sont modifiés : plancher et trains roulants revus, nouvelle boîte de vitesses, freins redéfinis, structure de caisse renforcée. Au final, tout ce qui ne se voit pas est nouveau sur la Super ! Et tout ce qui se voit reste, hélas, pratiquement inchangé par rapport à l'Ami 8. Ce qui réduit très nettement l'attrait de cette version, coûtant à l'époque la bagatelle de 1 600 francs de plus que l'Ami 8, un supplément trop ambitieux dépassant 15 %. Un prix finalement très proche de celui de la GS, autrement plus moderne et séduisante. Intrinsèquement, cette Super n'est

pas mauvaise – loin de là ! Ainsi, en prenant son volant aujourd'hui, vous apprécierez son allant et une vigueur totalement inconnue sur les versions bicylindres aussi langoureuses qu'assourdissantes...

En avant les chronos

Ici, les reprises sont toniques et votre vitesse de croisière ne va pas s'écrouler au premier faux plat. Il n'y a pas de compte-tours, toutefois, si vous poussez les intermédiaires, vous tutoierez les 7 000 tr/mn. Au détriment de vos tympans, mais pour le plus grand plaisir de vos élans rageurs. Et le comportement routier ? Il est tout à l'honneur de Citroën :



La planche de bord conserve son dessin basique et sa présentation économique. Ce n'est certes pas l'élément le plus attrayant du modèle. Surtout pour le client potentiel de l'époque.



C'est sous le capot que se situe l'originalité la plus marquée. Exit le bicylindre des 2CV, place au quatre cylindres nettement plus étoffé de la GS. Certes, la voiture fait un bond en avant côté performances. Méconnaissable !



PHOTOS: N. SOLER

En break, la façade arrière presque verticale remplace le pan incliné de la berline qui, elle, n'était pas dotée de hayon.

1973, cette année-là



Caterham (ici, son fondateur Graham Nearn, assis, serrant la main de Colin Chapman, créateur de Lotus) rachète à Lotus les droits de production de la petite sportive Seven. Une activité toujours d'actualité !

CATERHAM CARS LTD

sain, agile, équilibré. Mais décidément, l'habitacle étroit, la présentation et la finition datées et conçues au rabais, l'équipement inexistant, l'insonorisation sommaire, les vitres arrière non descendantes mais seulement coulissantes, le roulis impressionnant en virage: tout trahit tristement l'âge du modèle initial.

L'Ami Super, décalée par rapport à son époque, ne va rester que trois ans au catalogue. En collection, sa rareté et ses performances en font une version recherchée: elle est la plus cotée des Ami 8. Surtout avec sa carrosserie break qui n'a représenté que 42% de sa production !



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 : en mal de lancements, Peugeot s'affaire sur le futur 2008... que nous vous dévoilons.**
- **Dossier essais : les 10 meilleures hybrides selon nos essayeurs et les mesures du labo.**
- **Occasion : tout savoir pour bien acheter, parmi les trois générations, un Dacia Duster en seconde main.**

En kiosque le vendredi 15 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, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Crupenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriau (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographies :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographies : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Didier Laurent, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réabourg, François Stagnaro

En SR : Prisca Leclercq

En maquette : Patrick Cœuru

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fonteilles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur : Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

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 : août 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

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

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

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

Le barème

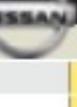
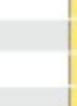
Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, 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 2400 kg. Depuis le 1^{er} juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

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

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4026 €
114 g	75 €	155 g	4279 €
115 g	100 €	156 g	4543 €
116 g	125 €	157 g	4818 €
117 g	150 €	158 g	5105 €
118 g	170 €	159 g	5404 €
119 g	190 €	160 g	5715 €
120 g	210 €	161 g	6126 €
121 g	230 €	162 g	6637 €
122 g	240 €	163 g	7248 €
123 g	260 €	164 g	7959 €
124 g	280 €	165 g	8770 €
125 g	310 €	166 g	9681 €
126 g	330 €	167 g	10692 €
127 g	360 €	168 g	11803 €
128 g	400 €	169 g	13014 €
129 g	450 €	170 g	14325 €
130 g	540 €	171 g	15736 €
131 g	650 €	172 g	17247 €
132 g	740 €	173 g	18858 €
133 g	818 €	174 g	20569 €
134 g	898 €	175 g	22380 €
135 g	983 €	176 g	24291 €
136 g	1074 €	177 g	26302 €
137 g	1172 €	178 g	28413 €
138 g	1276 €	179 g	30624 €
139 g	1386 €	180 g	32935 €
140 g	1504 €	181 g	35346 €
141 g	1629 €	182 g	37857 €
142 g	1761 €	183 g	40468 €
143 g	1901 €	184 g	43179 €
144 g	2049 €	185 g	45990 €
145 g	2205 €	186 g	48901 €
146 g	2370 €	187 g	51912 €
147 g	2544 €	188 g	55023 €
148 g	2726 €	189 g	58134 €
149 g	2918 €	190 g	61245 €
150 g	3119 €	191 g	64356 €
151 g	3331 €	192 g	67467 €
152 g	3552 €	193 g et +	70000 €

	Prix en €	Bonus (t) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (t) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (t) ou malus	Remise possible	Energie	
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+3735	0 %	D	A5 Avant (nouvelle)	62770	+3735	0 %	D	Série 2 Coupé (nouveau)	60850	+2205	4 %	E	
2.0 TDI Hybride 204 S line	54250	+3735	0 %	D	220i	54250	+3119	4 %	E	230i	54250	+47640	5 %	E	
A5 Avant (nouvelle)	47000	+5402	0 %	E	M240i xDrive	84750	+70000	0 %	E	M2	109000	nc	nc	E	
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0 %	E	M2 CS	53850	+1000	4 %	D	220d	53850	+23747	0 %	E	
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8 %	E	Série 2 Gran Coupé (nouveau)	42450	+190	5 %	E	Série 2	50100	+5200	0 %	PHEV	
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8 %	E	220 M Sport	43750	+190	5 %	E	220d M Sport	60750	+14825	5 %	E	
S5	81250	+23747	0 %	E	220d M Sport Design	45050	0	5 %	D	220d M Sport Design	46350	0	5 %	D	
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	+4700	0 %	PHEV	Série 3 (nouvelle)	318i	48750	+2205	4 %	E	318i M Sport	53100	+2205	9 %	E
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	0 %	PHEV	318i xDrive	57550	+3784	9 %	E	320i M Sport xDrive	72250	+27552	0 %	E	
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75650	+5200	0 %	PHEV	M340i xDrive	120050	+70000	0 %	E	M3 Competition M xDrive	120050	+70000	0 %	E	
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0 %	D	330e	61450	0	12 %	PHEV	330e M Sport	64450	0	12 %	PHEV	
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8 %	D	330e M Sport	50750	+450	4 %	D	318d M Sport	55100	+450	9 %	D	
Q5 (nouveau)	71000	+4700	0 %	PHEV	320d M Sport xDrive	60600	+1472	9 %	D	320d M Sport xDrive	72250	+7105	0 %	D	
Q5 Sportback (nouveau)	71000	+4700	0 %	PHEV	Série 3 Touring (nouvelle)	318i	50050	+3331	6 %	E	318i M Sport	54400	+3331	13 %	E
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6426	0 %	E	318i xDrive	73850	+39807	0 %	E	M340i xDrive	122250	+70000	0 %	E	
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67850	+6426	0 %	E	M3 Competition M xDrive	165500	nc	nc	E	M3 CS	62750	+250	3 %	PHEV	
S05	98030	+57351	0 %	E	330e M Sport	65500	+250	3 %	PHEV	330e M Sport	65500	+250	3 %	PHEV	
e-hybrid 299 Design	67800	+6125	0 %	PHEV	318d M Sport	52050	+1198	6 %	D	318d M Sport	56400	+1198	13 %	D	
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0 %	PHEV	318d M Sport xDrive	61900	+2629	13 %	D	320d M Sport xDrive	61900	+2629	13 %	D	
e-hybrid 367 S line	76400	+6625	0 %	PHEV	M340d xDrive	70850	+9176	0 %	D	M340d xDrive	70850	+7231	6 %	D	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0 %	D	Série 4 Coupé (nouvelle)	420i	54250	+1901	1 %	E	420i M Sport	58350	+42657	2 %	E
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71070	+10793	0 %	D	M440i xDrive	121050	+70000	1 %	E	M4 Competition M xDrive	121050	+70000	1 %	E	
S06	99870	0	2 %	Elec	420d xDrive	59750	+2433	1 %	D	M4 CS	162050	+70000	1 %	E	
Q6 e-tron (nouveau)	71070	+10793	0 %	D	420d M Sport xDrive	70850	+9004	1 %	D	Série 4 Gran Coupé (nouvelle)	54200	+4069	4 %	E	
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6726	5 %	E	420i M Sport	58350	+4069	6 %	E	420i M Sport	58350	+4069	6 %	E	
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70150	+6726	5 %	E	M40i xDrive	120150	+70000	1 %	E	M4 Competition M xDrive	122250	+70000	0 %	E	
S05	101130	+58131	5 %	E	420d M Sport xDrive	64750	+3824	6 %	D	420d M Sport xDrive	64750	+3824	6 %	D	
e-hybrid 299 Design	70100	+6125	5 %	PHEV	Série 4 Cabriolet (nouvelle)	420i	61750	+5202	6 %	E	420d M Sport xDrive	64750	+3824	6 %	D
e-hybrid 299 S line	76700	+6125	5 %	PHEV	M440i xDrive	121050	+70000	1 %	E	420d M Sport xDrive	64750	+3824	6 %	D	
e-hybrid 367 S line	8060														

	Prix en €	Bonus (€)	Remise ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (€)	Remise ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (€)	Remise ou malus	Remise possible	Energie			
1.8 Hybrid 155 Extreme	31700	0	0%	FHEV			37340	nc	nc	FHEV			70550	0	nc	Elec				
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0%	FHEV			47700	0	+28%	Elec			53140	+5929	6%	FHEV				
1.2 Eco-G 140 Expression	28500	nc	0%	GPL			54900	+2975	6%	FHEV			54900	+5756	5%	D				
1.2 Eco-G 140 Extreme	29300	nc	3%	GPL			57220	+48901	7%	E			60700	+5756	5%	D				
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0%	GPL			65800	+45990	7%	E			66000	+5756	7%	D				
DS AUTOMOBILES							GT						CX-60					Prix en €		
DS 3							Sorento (nouveau)						2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	80400	+3050	15%	PHEV		Bonus (€)	
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	4%	FHEV			Hybride Design						3.3 e-SkyActiv D M Hybrid 200 Prime-Line	54760	+3830	nc	D		Remise ou malus	
1.2 Hybride 145 Edition France	36850	0	4%	FHEV			Hybride Rechargeable Active						3.3 e-SkyActiv D 200 M Hybrid Exclusive-Line	56100	+3830	5%	D		Remise possible	
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	nc	FHEV			EV9						3.3 e-SkyActiv D M Hybrid 254 Exclusive-Line	56700	+5756	5%	D		Energie	
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec			Autonomie Longue 204 Air	70400	0	nc	Elec			2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	84100	+6500	12%	PHEV		
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec			Autonomie Standard 218 Air	64400	0	nc	Elec			2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	70250	+6500	12%	PHEV		
N°4 (nouveau)							Autonomie Longue 385 GT-line 4x4	87100	0	0%	Elec			3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	66000	+5756	7%	D		
1.2 Hybride 145 Pallas	30000	nc	nc	FHEV			GT	97100	0	nc	Elec			CX-80						
1.2 Hybride 145 Pallas Jules Verne	41200	nc	nc	FHEV			Revuelto						2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	84100	+6500	12%	PHEV			
E-Tense Pallas	46890	-3100	nc	Elec			Urus SE						3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	73150	+14359	8%	D			
E-Tense Pallas Jules Verne	40190	0	nc	Elec			LAMBORGHINI						3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	74200	+14359	9%	D			
DS 7							Ypsilon						MX-5 Roadster							
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	0	11%	PHEV			1.5 SkyActiv-D 323 Prime-Line	33000	+1504	5%	E			1.5 SkyActiv-D 323 Prime-Line	35500	+1504	5%	E		
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	PHEV			2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line	38500	nc	6%	E			2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	5%	E		
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65510	nc	11%	PHEV			2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70280	+360	11%	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76000	+850	11%	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
1.5 BlueHDi 130 Pallas	51250	+2205	28%	D			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
1.5 BlueHDi 130 Edition France	51950	nc	nc	D			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
N°8 (nouveau)							3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FWD Long Range 245 Etoile	70800	0	0%	Elec			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FERRARI							3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
Roma	246524	+70000	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
12Cilindri	387781	+70000	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
SF90 Spider	465714	+1818	nc	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
F80	3800000	+70000	nc	PHEV			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
Purosangue	384228	+70000	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
FIAT							3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
Panda Classic							3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E			3.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	5%	E		
1.0 70 BSG Hybrid City	15800	+50	7%	E			3.0 SkyActiv-G 													

	Prix en €	Bonus (1)	nc	Remise possible	Energie
MINI (suite)					
Cooper D Essential	40200	nc	nc		E
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D	
Cooper E Essential	39150	-3100	nc	Elec	
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec	
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec	
Cooper SE Favoured All4	46500	-3100	nc	Elec	
MITSUBISHI					
Colt					
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	12%	E	
1.6 MPI HEV 143 Intense	31000	0	14%	FHEV	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32600	0	14%	FHEV	
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24700	+240	nc	GPL	
ASX					
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV	
1.8 MPI HEV 158 Intense	35200	nc	nc	FHEV	
Outlander (nouveau)					
Invite	51500	+3050	4%	PHEV	
Invite+	55700	+3050	4%	PHEV	
NISSAN					
Micra (nouvelle)					
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec	
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec	
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec	
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec	
Juke					
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12%	E	
Hybrid 143 Acenta	30700	0	19%	FHEV	
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	19%	FHEV	
Qashqai					
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5%	E	
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2049	11%	E	
1.3 Mild Hybrid 145 N-Connecta Xtronic	38000	+1901	11%	E	
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	41200	+1901	5%	E	
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37900	nc	nc	FHEV	
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39800	nc	nc	FHEV	
Ariya					
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec	
63 kWh 218 Advance	41800	0	10%	Elec	
87 kWh 242 Advance	49300	0	10%	Elec	
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec	
87 kWh e-Force 306 Evolve	55800	0	8%	Elec	
Nismo	59300	0	11%	Elec	
X-Trail					
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11%	FHEV	
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	11%	FHEV	
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	14%	FHEV	
Townstar Combi					
1.3 Tce 130 Acenta	29100	nc	4%	E	
45 kWh Acenta	39000	-3100	4%	Elec	
OPEL					
Corsa					
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	7%	E	
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25900	0	15%	FHEV	
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27800	0	15%	FHEV	
Electric 136 Edition	32000	-3100	21%	Elec	
Electric 136 GS	33500	-3100	21%	Elec	
Electric 156 GS	35000	-3100	21%	Elec	
Frontera (nouveau)					
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26500	+170	1%	FHEV	
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1%	FHEV	
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31800	0	9%	FHEV	
Electric 156 Edition	36900	-3100	9%	Elec	
Electric 156 GS	38900	-3100	9%	Elec	
Mokka (nouveau)					
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10%	E	
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30800	+1172	10%	E	
1.2 Turbo 136 GS	28800	+360	10%	E	
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31800	0	9%	FHEV	
Electric 156 Edition	36900	-3100	9%	Elec	
Electric 156 GS	38900	-3100	9%	Elec	
Astra					
1.2 Turbo 130 GS	33250	+240	16%	E	
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36550	0	26%	FHEV	
Hybride Rechargeable 180 GS	44500	0	20%	PHEV	
GSe	48000	0	7%	FHEV	
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D	
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37450	nc	16%	D	
Electric 156 Edition	38900	-3100	12%	Elec	
Electric 156 GS	40900	-3100	12%	Elec	
Astra Sports Tourer					
1.2 Turbo 130 GS	34400	+540	6%	E	
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37700	0	11%	FHEV	
Hybride Rechargeable 180 GS	45650	0	6%	PHEV	
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38000	+450	6%	D	
Electric 156 Edition	40140	-3100	13%	Elec	
Electric 156 GS	42140	-3100	13%	Elec	
Grandland (nouveau)					
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38900	+1010	5%	FHEV	
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42300	+1010	5%	FHEV	
Hybride Rechargeable 195 GS	47900	+1710	5%	FHEV	
Electric 73 kWh 213 Edition	44480	-3100	5%	Elec	
Electric 73 kWh 213 GS	46980	-3100	5%	Elec	
Electric 82 kWh 213 GS	47900	0	5%	Elec	
Combo Life					
Electric Elegance	36850	-3100	7%	Elec	
PEUGEOT					
208					
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	12%	E	
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	12%	E	
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	10%	FHEV	
1.2 Hybrid 110 Allure	24540	0	10%	FHEV	
1.2 Hybrid 110 GT	27380	0	10%	FHEV	
1.2 Hybrid 145 Allure	26250	0	10%	FHEV	
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	10%	FHEV	
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	29650	0	10%	FHEV	
Electric 136 Style	30000	-3100	7%	Elec	
Electric 136 Allure	36100	-3100	7%	Elec	
Electric 136 GT	38000	-3100	7%	Elec	
Electric 156 Allure	37400	-3100	7%	Elec	
Electric 156 GT	39300	-3100	7%	Elec	
Electric 156 GT Exclusive	41200	-3100	7%	Elec	
2008					
1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	14%	E	
1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	16%	E	
1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	9%	FHEV	
1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	9%	FHEV	
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	9%	FHEV	
Electric 156 Style	38000	-3100	7%	Elec	
Electric 156 Allure	40000	-3100	7%	Elec	
Electric 156 GT	41700	-3100	7%	Elec	
Captur					
1.0 TCe 90 Evolution	26900	+818	19%	E	
1.0 TCe 90 Evolution	29800	+210	14%	E	
1.0 TCe 90 Techno	22700	+170	11%	E	
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	25000	+190	16%	E	
1.6 E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	11%	FHEV	
1.6 E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25700	0	11%	FHEV	
1.6 E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	11%	FHEV	
1.0 Eco-G 100 Evolution	18000	0	0%	GPL	
1.0 Eco-G 100 Allure	20700	0	14%	GPL	
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	14%	D	
1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	19%	GPL	
RENAULT					
Clio					
1.0 Sce 65 Génération	16900	+210	0%	E	
1.0 Sce 65 Evolution	19800	+210	14%	E	
1.0 Tce 90 Evolution	21200	+170	14%	E	
1.0 Tce 90 Techno	22700	+170	11%	E	
1.0 Tce 90 Esprit Alpine	25000	+190	16%	E	
1.6 E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	11%	FHEV	
1.6 E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25700	0	11%	FHEV	
1.6 E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	11%	FHEV	
1.0 Eco-G 100 Evolution	18000	0	0%	GPL	
1.0 Eco-G 100 Allure	20700	0	14%	GPL	
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	14%	D	
1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	19%	GPL	
Renault					

**400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !**



**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

Suivez-nous sur    Pour une info en continu

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde. Prix, équipements, options, fiches techniques : **5000 modèles sur plus de 400 pages.** Votre lecture indispensable de l'été !

Volkswagen T-Roc Cabriolet

À partir de **299 €/mois⁽¹⁾**

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer 4 000 €



Finalement, le meilleur moment des vacances. T-Roc Cabriolet

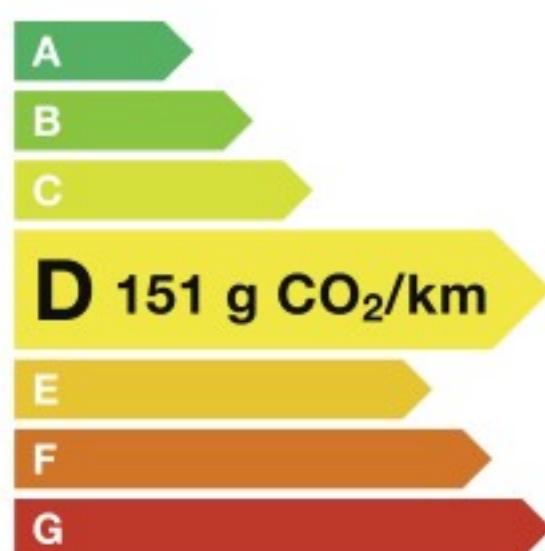


(1) T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116 ch neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté : T-Roc Cabriolet R-Line 1.5 TSI EVO2 8 CV 150 ch avec options aux mêmes conditions que T-Roc Cabriolet Style, 1^{er} loyer de 4 000 € suivi de 36 loyers de **535 €**. Valable pour toute commande d'un T-Roc Cabriolet R-Line **du 01/07/2025 au 31/07/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025** dans le réseau participant en France métropolitaine. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH, SARL de droit allemand au Capital 318 279 200 € – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Pour un T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116 ch BVM6 : consommation en cycles mixtes (l/100 km) 6,1 min – 6,5 max ; rejets de CO₂ (g/km) 139 min – 151 max (WLTP). Valeurs au 05/06/2025, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer