

OCCASION

Dacia Duster 2010-2025



P. 42
LE BILAN SUR TROIS GÉNÉRATIONS

+ Renault Clio 4 essence restylée
Dès 6 000 €
P. 46
Les bonnes versions... et les autres



Actu P. 6

Leasing social



Quels modèles ? Pour qui ?

Découvrez les règles du jeu

Exclusif

Peugeot

2008



Nos dernières infos sur le futur SUV
P. 16

Dossier essais P. 24

Les meilleures hybrides selon votre budget



Essai panoramique P. 30

Smart #5



La folie des grandeurs !

Notre saga de l'été...

Les grands hommes de l'automobile

Cette semaine

Kiichiro Toyota
Père de l'auto japonaise
P. 48

Une semaine en Renault 4 E-Tech



Le SUV "4L" à l'épreuve du quotidien

Match P. 34



MG EHS

Encore plus fort que le Dacia Bigster?

L 14629 - 1927 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORTCONT: 3 € CAN: 4,50 \$ CAN - MAR: 320H - TOMS: 5500FP - CH: 5FS - TUN: 5,800TU

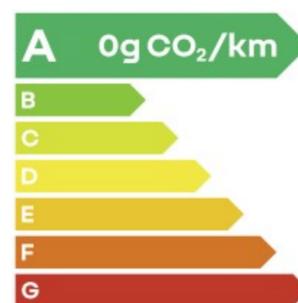


RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

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⁾

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





éligible au dispositif Mon Leasing Electrique⁽⁶⁾

(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 wltc. (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> (6) seul modèle éligible R4 e-tech électrique : evolution autonomie urbaine rouge carmin hors options. sous réserve : validation conditions finales du dispositif, éligibilité au dispositif aide à location véhicule électrique 2025, disponibilité stocks et aides. vous disposez délai de rétractation. valable dans réseau Renault participant pour toute commande R4 neuve à partir **du 30/09/25** jusqu'à fin du dispositif. conditions sur [renault.fr](https://www.renault.fr). offres à particuliers non cumulables. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 14,7/15,6. émissions de co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon norme wltc.** [renault.fr](https://www.renault.fr)

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



www.skoda.fr

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

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

ACTU

- 6 **L'événement** Leasing social: quels modèles et pour qui ?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news**
- 14 **La photo de la semaine**
- 16 **Les nouveautés** Le futur 2008 dévoilé
- 21 **Les voitures** de la semaine: la Ferrari Amalfi

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Spécial hybrides: 15 modèles au top
- 30 **Panoramique** Le Smart #5 Brabus de 646 ch
- 34 **Match** Le MG EHS 1.5 Hybrid+ Luxury de 224 ch contre le Dacia Bigster 1.8 Hybrid Journey de 155 ch
- 38 **Testée au quotidien** Le Renault 4 E-Tech

GUIDE PRATIQUE

- 41 **Les coachs Auto Plus** Décryptez les voyants du tableau de bord
- 42 **Acheter une voiture d'occasion** Dacia Duster: le bilan sur trois générations
- 45 **Ça vous est arrivé**
- 46 **Les stars de l'occasion** Une Renault Clio 4 phase 2 essence à moins de 9000 €

MAGAZINE

- 48 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 6: Kiichiro Toyoda
- 50 **Auto Plus Classiques** La Porsche 911 Turbo (1974)
- 52 **Le prix des voitures neuves**



R. DEMARETS

Page 16



D. MEUNIER

Page 30



A. SAUNIER

Page 34



N. SOLER

Page 46

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Diplomatie du golf et douche écossaise

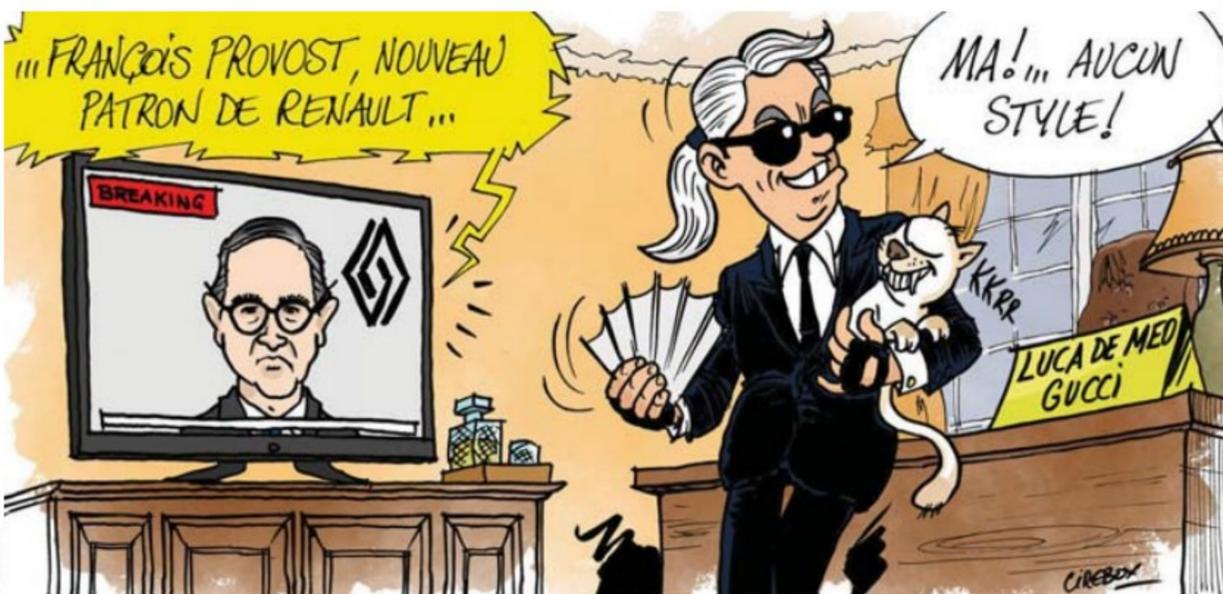
Bienvenue à Turnberry, petite bourgade de quelques centaines d'habitants, située dans le sud-ouest de l'Ecosse. Un lieu paisible dont on n'aurait probablement jamais entendu parler si Donald Trump n'avait pas décidé d'aller y jouer au golf... Et, accessoirement, d'y signer l'accord sur les droits de douane pour l'Europe! Il faut dire qu'il est chez lui, à Turnberry, le complexe sportif et ses deux parcours de 18 trous appartenant à l'une de ses sociétés. Quoi de mieux qu'une bucolique partie de golf pour sceller l'avenir des relations commerciales entre l'Europe et les Etats-Unis? La salle de réception de Turnberry, la "Donald J. Trump Ballroom", a ainsi été le théâtre de l'épilogue d'une phase de négociations – si tant est qu'il soit possible de les qualifier ainsi – intercontinentales. L'illustration parfaite de la "diplomatie du golf" qu'apprécie le président, sans avoir peur du mélange des genres. Entre deux parcours, il a donc reçu Ursula von der Leyen et a imposé des droits de douane à 15% sur les produits européens exportés outre-Atlantique. Un taux que la présidente de la Commission a tenté de présenter comme un compromis limitant les dégâts pour le Vieux Continent... sans arriver à convaincre. Il s'agit, en réalité, d'un mauvais "deal" – la meilleure preuve est la satisfaction de Trump qui parle de "plus grand accord [...] jamais signé" – mais pas uniquement pour le taux obtenu. Pour le signal envoyé également.

La stratégie du milliardaire est pourtant désormais connue: commencer par frapper fort, discuter un peu ensuite. Au début de l'année, il avait ainsi porté les droits de douane de manière unilatérale à 27,5%, laissant planer le doute d'une pérennisation d'un taux à 30% à partir du 7 août. Les 15% obtenus sont effectivement moins pénalisants, mais il faut rappeler qu'avant l'administration Trump, ce taux était fixé à 2,5%... La situation est-elle désespérée au point de devoir se réjouir d'une mauvaise nouvelle? Une chose est sûre, l'Europe, par l'entremise d'Ursula von der Leyen, n'a pas choisi la bonne voie pour défendre ses intérêts. Elle vient de se ranger dans la mauvaise catégorie face à un président américain qui est fort avec les faibles (l'Europe, l'Amérique du Sud, le Japon) et faible avec les forts (la Chine et la Russie). De quoi l'encourager, lui qui doit visiblement encore travailler ses dossiers: "On va vendre de super voitures américaines comme des pick-up, des SUV. Avec nos voitures, les Européens seront contents."

Mathieu

Trait d'humeur

Changement radical à la tête de Renault



CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46484877 (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.

Quelle frénésie !



Fort du succès de la première édition, le gouvernement relance, comme promis, le leasing social. Remanié et annoncé indolore pour les finances publiques, le millésime 2025, qui revient le 30 septembre, fait déjà l'objet d'un fort engouement. A commencer par celui des constructeurs.

Tout est parti d'une annonce d'Emmanuel Macron, alors candidat à sa réélection en 2022 : celle d'une voiture électrique accessible pour 100 € par mois. Une promesse qui aura mis presque deux années à se concrétiser. Dès janvier 2024 sont ainsi ouvertes les commandes de ce qui s'appelle alors officiellement le "leasing social". L'objectif est de permettre aux foyers modestes de pouvoir prendre le volant d'une électrique neuve, durant trois ans, contre un loyer modéré, variant, selon les modèles, entre 50 et 150 €/mois. Succès fulgurant : en à peine six semaines, plus de 50 000 commandes ont été enregistrées. Deux fois plus qu'escompté, obligeant le gouvernement à tirer le frein à main du jour au lendemain. Il faut dire qu'avec une aide pouvant atteindre 13 000 € par véhicule (bonus compris), l'opération n'a pas été sans douleur pour les finances publiques : 650 millions d'euros engloutis !

A l'heure où on nous annonce plusieurs dizaines de milliards d'euros d'économies à réaliser, il n'était donc plus envisageable de renouveler cette opération telle quelle.

Mécanisme public, financement privé

Le changement qui saute le plus aux yeux sur cette édition 2025, c'est le montant de l'aide maximale accordée. Elle est presque divisée par deux, puisque désormais limitée à 7 000 €, et n'est pas cumulable avec le bonus. Et pas question, donc, de "taper" allègrement dans le tiroir-caisse du pays. A l'instar du bonus écologique, le leasing social est désormais financé par les fournisseurs d'énergie, via les certificats d'économies d'énergie (CEE). Si l'argent provient du privé (qui en répercute le coût sur nos factures d'énergie), c'est bien l'Etat qui fixe les règles du jeu. Comme en 2024, le leasing social sera réservé aux personnes dont le revenu fiscal de référence (RFR) par part est de 15 400 € maximum. Il faudra aussi pouvoir justi-

fier que le véhicule loué sera utilisé dans un cadre professionnel ou, au moins, pour se rendre sur son lieu de travail. Enfin, ne seront éligibles que des modèles répondant au score environnemental minimal (c'est-à-dire ceux qui ont aujourd'hui droit au bonus). Pas question, donc, que ce dispositif profite, sauf très rares exceptions comme le Hyundai Inster, à des autos assemblées à l'autre bout du monde.

Plus de souplesse pour les acheteurs et de latitude pour les réseaux

Autre évolution majeure de la version 2025, la durée du contrat n'est plus figée à 36 mois. Désormais, il sera possible de souscrire une location dans le cadre du leasing social pour 48 ou 60 mois, renouvelables de surcroît. Une bonne chose pour les futurs locataires, qui ne se retrouveront ainsi plus sans voiture après seulement 3 ans, mais également pour les distributeurs. En effet, l'un des principaux reproches faits à la mouture 2024, c'est



L'électrique à moins de 100 €/mois, ce sera toujours possible avec la Citroën ë-C3 et la Fiat Grande Panda, proposées dès 95 €/mois.



Des familiales, comme la Renault Megane E-Tech, sont éligibles, mais avec des loyers à la limite de la ligne rouge (200 €/mois maximum).



Près de 30 modèles déjà éligibles...

qu'elle entraînera le retour massif de voitures électriques d'occasion chez les concessionnaires qui les ont livrées neuves, entre janvier et septembre 2027. De quoi plomber les finances de réseaux qui ne se portent déjà, pour la plupart, pas très bien.

Pour éviter cela, la version 2025 du leasing social impose clairement aux constructeurs adhérents au dispositif de mettre en place un système de rachat centralisé des voitures en fin de contrat. Si, chez eux, on réfléchit encore à l'application de cette règle, elle devrait toutefois déboucher sur des engagements de reprises en fin de contrat signés par la marque, et non plus par le concessionnaire vendeur.

De la citadine au SUV, un choix large

Du côté des loyers, les règles du jeu ont également changé. Pour qu'un constructeur – au sens d'un groupe et non pas d'une marque seule – soit éligible au dispositif, il doit proposer au moins un modèle à moins de 140 €/mois sans apport. S'il répond à ce critère, tous ses contrats à 200 €/mois maximum sont également éligibles. Nous sommes donc maintenant très loin de la voiture à "moins de 100 €". Selon Guillaume Sicard, directeur général de Renault France, "la baisse du coup de pouce [NDLR: de 13000 € à 7000 €] ne permet plus de proposer des loyers à 100 €". Mais le Losange est confiant dans sa capacité à séduire massivement avec ses offres sur les R5 et R4 (voir tableau). Pourtant, des loyers à moins de 100 €/mois, on en trouve... chez le rival Stellantis. En effet, Citroën et Fiat affichent des mensualités à 95 € pour les ë-C3 et Grande Panda. Le groupe franco-italo-américain est d'ailleurs très agressif dans sa communication. Depuis que le leasing social 2025 a été confirmé et bien avant d'en connaître les modalités, le géant annonçait déjà des dizaines d'offres sur des modèles aussi variés que la Grande Panda et l'E-2008, en passant par l'Alfa Romeo Junior, le Jeep Avenger et la Lancia Ypsilon. L'enjeu est de taille pour Stellantis qui, en 2024, avait raflé plus des deux tiers de ce "marché". En interne, certaines sources

Modèle	Version	Loyer (à partir de)
Alfa Romeo Junior	Elettrica Speciale	199 €/mois
Citroën ë-C3	113 You	95 €/mois
Citroën ë-C3 Aircross	113 You	119 €/mois
Citroën ë-C4	136 You	179 €/mois
Citroën ë-Berlingo	136 Plus	149 €/mois
Fiat Grande Panda	Electrique 113 (Red)	95 €/mois
Fiat 500e	95 (Red)	129 €/mois
Fiat 600e	156 Pop	145 €/mois
Ford Puma Gen-E	Standard Range	139 €/mois
Ford Explorer	Standard Range Style	159 €/mois
Jeep Avenger	Electrique 156 Altitude	179 €/mois
Lancia Ypsilon	Elettrica LX	179 €/mois
Opel Frontera	Electric 113 Edition	139 €/mois
Opel Mokka	Electric 156 Edition	149 €/mois
Peugeot E-208	136 Allure	135 €/mois
Peugeot E-2008	156 Style	150 €/mois
Peugeot E-308	156 Style	200 €/mois
Peugeot E-Rifter	136 Allure	155 €/mois
Renault 5 E-Tech	Autonomie Urbaine 95 Five	120 €/mois
Renault 5 E-Tech	Autonomie Urbaine 120 Evolution	139 €/mois
Renault 5 E-Tech	Autonomie Urbaine 120 Techno	170 €/mois
Renault 5 E-Tech	Autonomie Confort 150 Evolution	170 €/mois
Renault 4 E-Tech	Autonomie Urbaine 120 Evolution	170 €/mois
Renault Megane E-Tech	Autonomie Urbaine 130 Equilibre	195 €/mois
Skoda Elroq	50 City	149 €/mois
Skoda Elroq	60 Element	189 €/mois
Volkswagen ID.3	Pure Life Max	139 €/mois
Volkswagen ID.4	Pure Life Max	169 €/mois

■ En annonçant, plus de trois mois avant le "top départ" officiel, la plupart de ses offres, le groupe Stellantis (Peugeot, Citroën, Fiat, Jeep, Lancia, Opel) a obligé ses rivaux, Renault en tête, à sortir du bois rapidement. A ce jour, tout le monde n'est toutefois pas prêt. Chez Cupra, l'offre qui concernera la Born One n'est pas finalisée. Il en est de même chez Hyundai où l'on sait juste que les Inster et Kona seront éligibles.

■ Du côté des marques premium, on ne semble pas décidé "à manger de ce pain-là". Trop populaire, le leasing social ? Pas assez rentable ? Ou incompatible avec des modèles plus chers que ceux des généralistes ? Toujours est-il qu'Alpine, Audi, BMW, DS, Mercedes et Mini ont décidé de passer leur tour. Chez Tesla, où la Model Y d'entrée de gamme pourrait être éligible à ce dispositif, c'est, pour l'heure, silence radio.

nous ont même confié que ce dispositif était crucial pour le groupe. "Ce sera un moyen de faire tourner les usines qui produisent nos modèles électriques et qui sont aujourd'hui au ralenti, faute de demande suffisante." Qui a dit "perfusion" ?

Le 30 septembre, il sera peut-être trop tard

La course à l'échalote est donc (re)lancée avec, en première ligne de front, Renault contre Stellantis puisque, près de deux mois avant le lancement officiel de cette opération, prévu le 30 septembre, plus d'une dizaine de marques ont déjà dégainé leurs offres et

n'hésitent pas à inciter les clients potentiels à se rapprocher d'elles fissa. Officiellement, il n'est cependant pas possible de passer une commande ferme avant fin septembre ! Les constructeurs et leurs concessionnaires en sont donc réduits à prendre les coordonnées des clients intéressés. Si certains vendeurs que nous avons contactés anonymement se contentent, en effet, de promettre de vous rappeler dès le top départ donné, d'autres se montrent plus offensifs et indiquent qu'il est d'ores et déjà possible de fournir les documents permettant de monter le dossier (dont l'avis d'imposition 2024), de signer un bon de commande et de déposer un chèque d'acompte... qui ne sera encaissé que si le dossier est validé. Car tous s'accordent sur un point : à ce stade, ils sont incapables de s'engager fermement sur l'acceptation d'un dossier. En clair, il risque d'y avoir des déçus, l'enveloppe budgétaire du leasing social "2" (environ 390 millions d'euros) pouvant, a priori, financer 50000 voitures électriques, dont 5000 réservées aux personnes habitant ou travaillant dans une ZFE. Le risque ? Dès la mise en ligne du site permettant la saisie des dossiers, des centaines de concessionnaires enregistreront frénétiquement les demandes qu'ils ont recueillies en amont. En toute logique, ils devraient le faire par ordre chronologique, ce qui réduira les chances d'obtenir une voiture pour les clients qui auront réfléchi trop longuement. ■

Et si vous n'y avez pas droit ?

■ Que vos revenus soient trop élevés ou que votre dossier n'ait pas fait partie des 50000 premiers validés, vos chances de louer une voiture électrique pour un montant raisonnable ne sont pas complètement nulles. Certaines des marques qui ne sont pas éligibles au leasing social ont ainsi décidé de se montrer, malgré tout, offensives. BYD, par exemple, annonce sa citadine Dolphin Surf à partir de 199 €/mois, sans apport. Chez MG, il faudra viser un peu plus haut, avec une MG4 dès 259 €/mois (sans apport, mais sous conditions de reprise).

■ Autre option, le marché de l'occasion qui regorge désormais d'électriques. Conscient qu'il s'agit d'un levier pour convaincre une part importante de la clientèle de basculer vers l'électrique, Renew (ex-Renault Occasions) a ainsi mis en place une offre de LOA à partir de 99 €/mois (avec apport de 1500 € pour une Twingo E-Tech), déclinable sur plusieurs milliers de véhicules disponibles, toutes familles confondues. Chez Spoticar, label occasions de Stellantis, on trouve le même genre de proposition à partir de 129 €/mois, mais sans apport. La véritable bataille de l'électrique pourrait donc bien se jouer aussi sur le terrain de la seconde main.



SHUTTERSTOCK

Nouveau bonus "CEE", leasing social...

Un manque d'information flagrant

Intéressé par l'achat d'une électrique, j'ai voulu me renseigner sur les conditions d'éligibilité du "nouveau" bonus, mais aussi savoir si je serai éligible à la prochaine version du leasing social. Las, aucun site officiel du gouvernement n'est à jour. C'est tout de même dingue!

Ludovic G. Domblans (39)

François Tarrain. Nous aussi, on a eu beau chercher, on n'a rien trouvé de probant. Le site "historique" Primealaconversion.gouv.fr (mal nommé depuis que la prime a disparu) est à la ramasse. Le portail officiel Jechangemavoiture.gouv.fr évoque les anciens barèmes. Service-public.fr: sur le bonus, une page "présentant l'aide via

le dispositif de CEE [...] sera prochainement disponible". Un certain laisser-aller qui n'émeut pas le ministère de la Transition écologique. Selon lui, le bonus "a simplement été renforcé à partir du 1^{er} juillet". Une évolution qui "n'entraîne aucun changement pour l'acquéreur, de nombreux concessionnaires proposant déjà des offres CEE..."

Pourtant, l'aide étant devenue plus avantageuse pour certains profils, une information claire et mise à jour serait la bienvenue pour convertir à l'électrique de nouveaux adeptes. Mais promis, à la rentrée, le leasing social "fera pour sa part l'objet d'une communication dédiée, à la fois sur le site du ministère et sur celui de l'Ademe". On a hâte...

Nuance sur le lavage auto à domicile

A propos du lavage auto qui serait autorisé, selon vous, à domicile (n° 1923). Il faut savoir que la norme d'assainissement, ce sont les réseaux séparatifs: les eaux usées (WC, cuisine...) collectées dans un égout qui va à la station d'épuration; les eaux pluviales (qui tombent du toit, ou sur la dalle en béton) finissent, elles, dans la rivière, sans épuration, via un autre tuyau. Donc, si on lave son auto devant son garage, l'eau sale file directement dans les cours d'eau. Et ça, ça n'est pas un cadeau pour les poissons!

Christian Jourdain, Courlaoux (39)

François Tarrain. Vous avez raison d'apporter cette précision... qui ne concerne pas tout le monde. Si la norme actuelle d'assainissement est bien celle que vous décrivez, seul un tiers des communes possédaient, en 2020, un réseau 100% séparatif. Dans les autres, il est soit mixte, soit unitaire, c'est-à-dire que les eaux usées et pluviales finissent toutes dans la station d'épuration. Ensuite, encore faut-il que le raccordement individuel des logements arrive bien sur le tuyau dédié. Et ça, c'est loin d'être le cas, la séparation des eaux usées et pluviales dans les constructions neuves n'étant devenue la norme qu'à partir de 2006. En somme, le plus prudent pour ne pas polluer les cours d'eau: vérifier sa propre configuration avant de laver son auto chez soi.



F. TARRAIN

L'affaire des airbags Takata est décidément partout: même sur les autoroutes, il y a des messages invitant à faire vérifier sa voiture!

Louis C., Prissac (36)



REPORTER AUTO PLUS

Hors délai?

Je viens de découvrir que notre voiture, qui reste toute l'année sur le terrain de notre maison de campagne, a été grêlée, a priori en mai dernier. Est-ce trop tard pour déclarer le sinistre à mon assurance?

Solange T., de l'Aveyron

Pascale Gétin. Le délai de cinq jours accordé par les assureurs pour déclarer un sinistre ne court pas à compter de la survenue de l'événement déclencheur, mais de la découverte de ses conséquences. Vous n'êtes donc pas "hors délai": prévenez votre assureur des dégâts, il doit les prendre en charge!

Ça vaut le détour

Dans votre sélection de musées du n° 1925, vous auriez pu citer l'époustouflant Louwman Museum de La Haye (Pays-Bas).

Eric Lund, Courbevoie (92)

François Tarrain. Effectivement, cette collection privée, l'une des plus anciennes au monde, vaut le détour tout comme le Coligny Car Museum, situé dans l'Ain, signalé par Robert Moiroux. Et si le musée des 24 Heures du Mans est absent de notre article – comme le fait remarquer un autre lecteur, Olivier J. –, c'est parce qu'il est fermé pendant un an pour agrandissement.



LOUWMAN MUSEUM



REPORTER AUTO PLUS

La grande muette

L'autre jour, j'ai croisé ce drôle de 4x4 sur la N118. Vu son immatriculation, ça semble être un véhicule de l'armée. En revanche, pour ce qui est du modèle, je sèche...

Jules R., Vierzon (18)

Julien Sarboraria. Il s'agit de l'un des 4 400 véhicules légers tactiques polyvalents (VLTP-NP) fournis, essentiellement à l'armée de terre, par la société Arquus. Remplaçant du Peugeot P4, le VT4 repose sur un 4x4 Ford Everest (version fermée du Ranger produite en Thaïlande) largement modifié dans l'usine Arquus (ex-Acmat) de Saint-Nazaire. Un engin qu'Auto Plus avait eu l'occasion d'essayer en 2019 (n° 1634) et que l'on croise désormais fréquemment.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

Chez les autres, quel comportement vous agace le plus cet été:

- Le défaut de clignotant.
- Les conducteurs qui téléphonent.
- Les squatteurs de la file du milieu.
- Ceux qui vous collent au pare-chocs.



PEUGEOT E-2008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 406 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

JUSQU'À
8
ANS PEUGEOT
CARE
GARANTIE ⁽¹⁾

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

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

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



M. WIRTZ/LE RÉPUBLICAIN LORRAIN/MAXPPP

Dès 2026, les plaques WW, destinées notamment à circuler en France au volant d'un véhicule importé en attente d'une immatriculation définitive, changeront de couleur et comporteront (a priori à droite), une date de validité. Quelle sera leur teinte ? Bleue, comme notre illustration le suggère ? A moins qu'elles restent à fond blanc avec lettrage de couleur... A confirmer.

IMMATRICULATION PROVISOIRE, DÉMARCHES...

Du micmac sur les plaques

C'est un chantier de l'ombre colossal, complexe et dont personne n'entend parler : la refonte du système d'immatriculation des véhicules (SIV), lancée en 2021, s'apprête à produire ses premiers effets notamment sur certaines plaques.

En 2009, le vieillissant et quasi obsolète fichier national des immatriculations (FNI) a été remplacé par le SIV avec, pour effet visible, l'arrivée de plaques au format "AA-123-AA". Une petite révolution qui, seize ans et près de 88 millions d'immatriculations distribuées plus tard, s'est transformée en système boiteux et, surtout, bourré de failles de sécurité, allègrement exploi-

tées par les escrocs. Une vraie passoire qui impose une refonte totale du système. La promesse du SIV 2 ? "L'immatriculation plus performante au service de la sécurité et de la mobilité durable." Un programme pharaonique, qui mobilise un budget de 97 millions d'euros sur sept ans et une centaine de personnes. Outre les mises à jour informatiques, invisibles pour le public, un premier chantier est en cours : le grand

ménage dans les habilitations SIV, qui permettent à environ 30 000 prestataires privés d'effectuer des opérations au cœur du système.

Limiter la fraude et les prestataires véreux

Il faut dire que, depuis la fermeture des guichets de préfectures (en 2017), cet accès ultra-sensible a parfois été accordé sans grand contrôle de l'administra-

tion. En théorie, seuls les professionnels ayant une activité avérée dans la vente de véhicules pouvaient obtenir cette habilitation. Dans les faits, nombre de sociétés sans lien avec le secteur et d'officines véreuses ont aussi décroché le sésame. Créant ainsi tout un "business" autour de la carte grise. Pour le meilleur chez les pros sérieux, pour le pire chez les autres : manipulations du SIV, blanchiment de voitures volées, escroqueries aux subventions publiques, magouilles pour éviter malus et PV... L'ampleur et la variété des fraudes sont vertigineuses ! Raison

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 1^{er} août 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,661 € ↘
1 ^{er}	E.Leclerc	1,563 €
2 ^e	Hyper / Super U	1,598 €
3 ^e	Netto	1,599 €
4 ^e	Intermarché	1,606 €
5 ^e	Auchan	1,609 €
6 ^e	Carrefour	1,612 €
7 ^e	Intermarché Contact	1,619 €
8 ^e	Carrefour Market	1,621 €
9 ^e	Auchan Supermarché	1,622 €
10 ^e	Total Access	1,630 €

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,694 € ↘
1 ^{er}	E.Leclerc	1,599 €
2 ^e	Hyper / Super U	1,626 €
3 ^e	Netto	1,636 €
4 ^e	Auchan (hypers)	1,639 €
5 ^e	Intermarché	1,641 €

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	0,752 € ↘
1 ^{er}	E.Leclerc	0,642 €
2 ^e	Super U	0,695 €
3 ^e	Intermarché	0,698 €

⁽²⁾ | SP95: 1,707 € ↘ | SP98: 1,794 € ↘ | GPL: 0,978 € → | Baril de Brent: 62,92 € ↗

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.

Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

RAPPEL DES AIRBAGS TAKATA

Le gouvernement fixe un ultimatum

Si le concessionnaire responsable du changement de l'airbag n'est pas capable de le faire sous 15 jours, il devra proposer un véhicule de remplacement à son client ! C'est l'un des points clés de l'arrêt, publié fin juillet, visant à mettre un coup de pression sur les constructeurs.

Objectif : que tous les "airbags tueurs" aient été changés d'ici fin 2026. Pour cela, le gouvernement donne un mois aux marques pour prévenir les propriétaires qui ne l'auraient pas déjà été*, deux mois maximum pour leur fixer un rendez-vous... Et si un véhicule soumis à un "stop drive" est pris en charge sous un délai supérieur à quinze jours, "une mise à disposition gratuite de solutions de mobilité" doit obligatoirement être proposée jusqu'à la réparation (véhicule de prêt, même issu du parc d'occasions, voiture de location...). Le risque pour les marques qui ne joueraient pas le jeu : des astreintes qui pourraient atteindre des millions d'euros !

F. T.



L. LE SAUX / LE TÉLÉGRAMME/MAXPPP



Permis. Pour réduire le délai moyen de 80 jours entre un échec au permis et un second passage (contre 45 jours maximum selon la loi), le gouvernement s'engage à recruter 108 nouveaux inspecteurs et à ouvrir 80 000 places supplémentaires à l'examen d'ici la fin de l'année. **Mercato.** Le remplaçant de Luca de Meo à la tête du groupe Renault a pris ses fonctions le 30 juillet. Il s'agit de François

pour laquelle l'administration souhaite remettre le secteur à plat. Ainsi, un arrêté du 1^{er} juillet 2025, modifiant celui du 9 février 2009 "relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules", (re)fixe les conditions strictes pour être habilité. La première, cardinale, est la définition de ce qu'est un professionnel de l'automobile: il s'agit d'une société "exerçant, à titre principal et de manière effective, une activité professionnelle directement liée à la construction, à l'aménagement, à l'importation, à la réparation, à l'achat et à la vente, au financement, à la location ou à la destruction de véhicules automobiles ou remorqués". Pour prétendre à une habilitation, il faut, en outre, justifier d'une activité régulière dans le domaine depuis au moins un an et un casier judiciaire vierge. Voilà le cadre légal exigé pour pouvoir "taper" dans le SIV. Encore faudra-t-il, à l'avenir, mettre en face les moyens de contrôle nécessaires pour débusquer les brebis galeuses. Et peut-être limiter, enfin, les fraudes à l'immatriculation.

De nouvelles règles pour les plaques provisoires WW

Paradoxe de l'arrêté du 1^{er} juillet, il risque de faciliter la vie des escrocs. Et pour cause, son article 2 modifie les règles d'obtention d'une immatriculation provisoire "WW". Utilisées pour circuler temporaire-

ment au volant d'un véhicule importé, les plaques WW ne pouvaient jusqu'à présent être accordées qu'en présence d'un contrôle technique valide, d'un certificat de conformité et d'un quitus fiscal. Eh bien, depuis le 1^{er} août, c'est beaucoup plus simple: si ces documents ne sont pas disponibles au moment de la demande, alors ils ne sont pas obligatoires. Du pain béni pour qui voudrait importer des voitures "bancales" et les revendre en France en plaques WW (ce qui est en théorie interdit). Un boulevard, également, pour les filous qui veulent esquiver les lourds malus frappant les grosses cylindrées importées: une immatriculation WW coûte 13,76 €, est valable quatre mois et, même si c'est en principe impossible, certains savent très bien comment la renouveler plusieurs fois. Ultime paradoxe, ces mêmes plaques – qui seraient, selon AAA-Data au nombre de 217 592 en France à fin juillet – seront modifiées en 2026... afin de faciliter les contrôles de police. Nouvelle couleur (non définie à ce stade), mais aussi présence de leur date limite de validité (comme les plaques export allemandes). Si le changement est visuellement notable, suffira-t-il à éviter les dérives du système? Pas sûr. Quant à la refonte du SIV, qui doit être achevée en 2027, elle risque de nous réserver encore des surprises... **François Tarrain**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le cabriolet que l'on croise le plus fréquemment sur la route ?

PEUGEOT 206



Sur environ 690 000 cabriolets dans le parc roulant, c'est la pionnière des "coupés cabriolets" à toit rigide qui domine. Avec 40 364 exemplaires, la 206 CC est la première cause de coups de soleil au volant, devant la 207 CC (38 605 potentielles insulations), la Mazda MX-5 (34 126), la 307 CC (28 338) et la Mercedes SLK (27 733). Plus globalement, Peugeot est la marque reine du décapulage avec un cabriolet sur quatre à son actif.



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

Provost, précédemment directeur des achats, des partenariats et des affaires publiques, dans la maison depuis 23 ans. **Beurk.** Ça n'est pas du propre: selon Vinci, 22% des conducteurs jettent encore leurs déchets par la fenêtre sur l'autoroute et 37%, plus généralement, sur la voie publique.

L'été très studieux des futurs radars des villes

Si les Français profitent de la période pour faire un break, le développement des futurs "radars collectivités", lui, n'a pas pris de vacances. Il faut dire que la perspective d'installer, dès 2026, des radars urbains commandés par les maires semble aiguïser l'appétit de tout le gotha du secteur.

Selon nos informations, au moins cinq sociétés (souvent associées à plusieurs partenaires) se seraient portées candidates à l'appel d'offres de la centrale d'achat Ugap pour la fourniture de "services de contrôle automatisé de vitesse et de franchissement de feu rouge". Et toutes sont connues par les conducteurs pour au moins un fait d'armes: Fareco, ce sont les voitures radars et certains radars de covoiturage; Idemia, on leur doit les tourelles et les cabines fixes "historiques"; Jenoptik, les jumelles laser des forces de



F. SPEICH/LA PROVENCE/MAXPPP

l'ordre; Parifex, les radars discriminants; Vitronic, les autonomes... En somme, que des as du flash, qui seront fixés sur leur candidature en novembre prochain, soit avec deux mois de retard sur le calendrier initial.

L'enjeu est de taille, étant donné qu'une seule société attributaire sera retenue. Avec, à la clé, un énorme gâteau: jusqu'à 5 000 radars à fournir – sur une durée de dix ans et non de six ans, comme prévu initialement – aux collectivités locales, pour un montant qui pourrait atteindre, selon des estimations, 400 millions d'euros.

F. T.

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Bouches-du-Rhône (13)

A55, ce Citroën C5 Aircross (GT-620-TY) privatisé, mais aussi d'autres voitures radars, fréquente assidûment les voies de l'autoroute A55 entre Fos-sur-Mer et Marseille.

Voiture radar privatisée - Lot-et-Garonne (47)

D911, Ford Mondeo (FZ-139-LE), croisée ici entre Sainte-Livrade-sur Lot et Villeneuve-sur-Lot, avant qu'elle ne fasse demi-tour pour repartir en sens inverse. 44°23'20.6"N 0°34'40.0"E



REPORTERS AUTO PLUS



REPORTERS AUTO PLUS

Contrôle aux jumelles - Puy-de-Dôme (63)

RD65, la gendarmerie postée sur le parking du bar *Le White* surveille les véhicules qui dépassent les 50 km/h sur la petite route de Saint-Pardoux. 45°33'03.9"N 3°43'48.2"E

Hibou débarqué - Sarthe (72)

RD323, attention à ce radar planqué derrière un muret en béton dans la ligne droite qui longe l'aéroport du Mans entre la sortie 7 "Circuit des 24 H" et la sortie 8 "Aéroport". 47°57'01.4"N 0°11'43.0"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HF - 123 - DB 03



(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/37 500 km, sans apport, et 6 230€ 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, R5 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, R5 techno autonomie urbaine et autonomie confort, noir étoilé, Megane equilibre autonomie urbaine noir étoilé et R4 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, 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,**** renault.fr
*selon norme wltp. **à l'usage, hors pièces d'usure.



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⁾



Opération "car glace" en Afghanistan

Pour affronter des températures qui dépassent régulièrement les 40 °C, les conducteurs qui circulent à Kandahar, en Afghanistan, ne peuvent pas toujours compter sur la clim' d'origine de leur véhicule. Faiblarde, défectueuse, trop chère à réparer, voire tout simplement absente, elle est alors remplacée par un système de "rétrofit" artisanal que n'aurait pas renié MacGyver : un refroidisseur d'air par évaporation installé sur le toit et relié à l'habitacle par un énorme flexible ! Taxi, tuk-tuk, utilitaire... Le système s'adapte sur tout type de véhicule. Seules contraintes ? Il faut le recharger en eau deux fois par jour et les passagers installés devant l'arrivée d'air doivent se passer de la vue...



Vos images

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



Heureusement que le prix de la course n'est pas indexé sur la consommation de carburant.

Par Rémi



Flûte, ça s'est joué à trois fois rien pour que cette Volkswagen ID.3 rentre au millimètre... Croisé à Vertou (44).

Par Hervé



Immatriculation pour le moins atypique pour ce Land Rover Defender! Son origine la plus probable: l'île de Guernesey, où les plaques ne comportent que cinq chiffres maximum (mais sur fond noir, normalement).

Par François



S'il fallait encore une preuve que le gabarit des voitures a légèrement augmenté en l'espace de 45 ans... Comparé à Majorque, aux Baléares.

Par David Mirassou

PHOTOS: QUORATULLAH RAZWAN/EPA/ MAXPPP

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



LANCEMENT REPOUSSÉ, MODÈLE ACTUEL PROLONGÉ...

Futur 2008 : dernière

Initialement prévu en 2026, le nouveau 2008 n'arrivera finalement pas avant trois ans. La baisse des ventes de voitures électriques a poussé Peugeot à revoir ses plans. Deux versions de ce SUV sont désormais prévues. Voici nos dernières infos.

Déjà près de six ans de carrière pour la deuxième génération du 2008. Un parcours couronné de succès pour ce modèle devenu une valeur sûre de Peugeot. Ces dernières années, il s'est imposé comme la meilleure vente de son segment en France, et l'un des petits SUV les plus populaires en Europe. Aujourd'hui encore, il continue de séduire. Tant mieux, car la relève n'arrivera pas de sitôt. Selon nos informations, le futur 2008 n'est pas attendu sur le marché avant début 2028. Ce n'était pourtant pas le plan initial. Il devait débarquer dès l'an prochain, amorçant un virage vers le 100% électrique. Le départ surprise de Carlos Tavares, ex-patron de Stellantis, et la réorganisation interne du groupe qui a suivi ont forcément eu un impact sur le calendrier. Mais c'est surtout l'essoufflement de la demande pour les voitures électriques qui a bouleversé les plans de la marque. Un temps, Peugeot aurait même envisagé d'ajouter une version thermique à ce troisième opus du 2008

pour répondre à la demande. Selon nos sources, le constructeur aurait finalement opté pour une autre voie : maintenir le futur modèle en tout électrique, mais prolonger la durée de vie de l'actuel pour conserver une offre thermique. Une stratégie déjà adoptée par Porsche avec son futur Cayenne Electric. Si le 2008 d'aujourd'hui doit jouer les prolongations, il bénéficiera d'une importante mise à jour. Pas question d'en faire une version dépouillée, comme par le passé avec les 206+ et 207+. Il s'agira d'une profonde mise à jour, portant sur le design, mais aussi sur les aides à la conduite, les équipements technologiques et, espérons-le, le système multimédia (aujourd'hui un peu dépassé). Ce programme, baptisé "Long Life" en interne, pourrait aussi être l'une des raisons du report du futur modèle.

Design inédit à l'avant

Si le projet a pris du retard, le style du 2008 électrique de nouvelle génération serait, lui, déjà figé depuis quelque temps. Et à moins que Gilles Vidal – futur ex-designer de Renault, attendu chez Stellantis cet automne pour superviser le style des marques européennes du groupe – ne décide d'y mettre son grain de sel, il est peu probable que le dessin évolue en profondeur d'ici au lancement. Ce prochain modèle marquera en tout cas >>>

En Bref

Lancement: début 2028

Longueur: 4,35 m environ

Moteurs électriques:
de 120 à 280 ch (GTI)

A partir: de 36 000 €*



Toujours produit en Espagne, le futur 2008 reposera sur une nouvelle base technique, qu'il partagera avec les prochaines 208 et 308. Entièrement électrique, il ne signera pas la retraite du modèle actuel, qui restera au catalogue après une importante mise à jour, afin de maintenir une offre thermique sur le segment des petits SUV.

ères infos exclusives

ILLUSTRATION **Auto Plus**



L'actuel Peugeot 2008



F. GROUT

Les nouveautés de la semaine

La gamme débiterait par un moteur électrique de 120 ch, associé à une batterie d'environ 40 kWh. Deux versions plus puissantes (150 et 180 ch) bénéficieraient d'un pack de 55 kWh, capable d'approcher les 500 km d'autonomie sur le papier. Enfin, une déclinaison E-2008 GTI pourrait également être à l'étude.



ILLUSTRATION

Auto Plus

» une véritable rupture, différente de celle prévue pour la future 208, attendue à l'automne 2026. Peugeot chercherait en effet à mieux distinguer les deux véhicules au sein de sa gamme. Le 2008 adoptera un style plus fluide que l'actuel, inspiré par le concept-car Inception (2023). Parmi les éléments distinctifs, on retrouvera le "Fusion Mask" : un bandeau noir traversant tout l'avant, et qui évoque les Peugeot des années 1970, notamment la 505. Ce dernier intégrera les optiques et le logo rétroéclairé. Ce masque sera repris à l'arrière, tandis qu'une lunette plus inclinée, dans l'esprit du 3008, accentuera le dynamisme.

La révolution aura lieu aussi dans l'habitacle. Et elle porte déjà un nom : Hypersquare. Il s'agit d'un volant rectangulaire, dépourvu de toute liaison mécanique avec les roues. Dans le jargon, on parle de "steer-by-wire". Peugeot promet une prise en main plus naturelle qu'avec un modèle classique, ainsi qu'une maniabilité améliorée, notamment en ville ou

lors des manœuvres grâce à une rotation réduite. Mais la marque avance avec prudence. Selon nos infos, l'objectif serait désormais de n'équiper qu'environ la moitié des véhicules de ce volant du futur (les autres conservant un volant traditionnel). Loin des 80% visés à l'origine...

Un 2008 "intelligent"

Ce 2008 reposera sur une toute nouvelle plate-forme, baptisée STLA Small, qui coïncidera avec l'arrivée de batteries LFP, plus abordables que les packs NMC utilisés jusqu'ici par la marque (ce qui devrait faire baisser les prix). Avec une capacité comprise entre 40 et 55 kWh environ, ces piles offriront une autonomie (théorique) pouvant atteindre près de 500 km contre 406 km maxi revendiqués par l'actuel E-2008. Cette base technique autorisera aussi de réels progrès sur le plan technologique : système multimédia enrichi par l'IA, mises à jour à distance, sans oublier de nouveaux services connectés facilitant les trajets en électrique. ■

Peugeot réinvente le volant



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

■ Généralement, lorsqu'un constructeur lance une nouvelle technologie, il l'introduit d'abord sur un modèle haut de gamme, avant de l'étendre progressivement au reste de sa production. Pas Peugeot. Il lancera

son nouveau volant rectangulaire (ici dans une version proche de la série) sur les 208 et 2008. Un choix osé car, outre sa forme, il cache une technologie "steer-by-wire" – sans liaison mécanique entre le volant et les roues – qui pourrait aussi dérouter une partie de la clientèle. La confiance accordée à la marque sera un élément clé de l'acceptation de cette innovation...

L'actuel Peugeot 2008



F. GROUT



R. DEMARETS

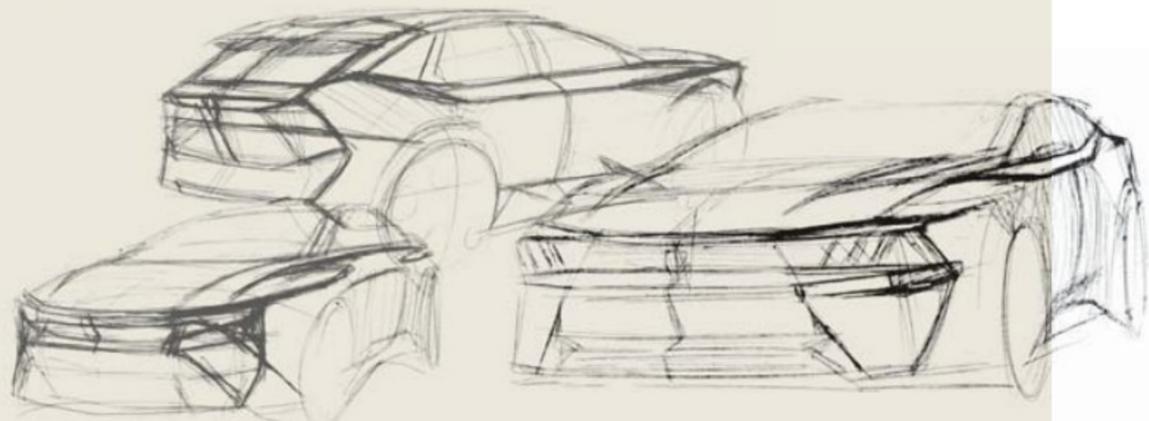


René Demarets, notre expert design

Futuriste, avec un petit coup d'œil dans le rétroviseur



DESSINS R. DEMARETS



Le prochain 2008 s'inscrit dans une tendance contemporaine à plus de simplicité formelle, par l'usage de grandes surfaces lisses et de rares plis, à l'instar des BMW Neue Klasse, par exemple. Mais cette modernité ne l'empêche pas, par sa proue, d'évoquer – voire d'invoquer – les Peugeot à succès d'antan, comme la 505 dont on retrouve le “regard” derrière le bandeau continu reliant les phares et figurant une calandre entre eux. Le lien avec l'actuel 2008, lui, se crée par l'épaulement marqué dans les portes – signifiant la sécurité des passagers – qui remonte dans la custode.



Après les California, Portofino et Roma, place désormais à l'Amalfi. Son V8 biturbo de 640 ch lui permet d'atteindre les 100 km/h en seulement 3s3. D'abord lancée en Coupé, la version Spider devrait logiquement suivre.

PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS : FERRARI

VOICI LA NOUVELLE **FERRARI AMALFI**

Une évolution de la Roma

Le dernier modèle d'entrée de gamme chez Ferrari se nomme Amalfi. Il prend la suite de la Roma, par rapport à laquelle il évolue par petites (re)touches.

Elle aurait logiquement dû s'appeler Roma M (pour Modificata) comme la Portofino avant elle. Mais Ferrari a préféré donner à sa nouvelle GT à moteur central avant un tout nouveau patronyme. Alors, va pour Amalfi! Cette nouvelle venue partage pourtant de nombreux éléments techniques avec la Roma (toujours disponible en version découvrable Spider), à commencer par le "cœur" de la voiture: son V8 biturbo. Allégé de quelques kilogrammes, il gagne

20 ch pour atteindre 640 ch à 7 500 tr/mn. De quoi rapprocher l'italienne de ses deux principales rivales en matière de puissance: l'Aston Martin Vantage (665 ch) et la Porsche 911 Turbo S (650 ch). Le reste des évolutions est d'ordre esthétique. La silhouette, fluide, reste proche de celle de la Roma, mais l'Amalfi arbore une face entièrement redessinée: optiques plus fines et reliées par un mince bandeau noir, absence de calandre supérieure, bouclier plus ajouré. La planche de bord

L'actuelle **Ferrari Roma**



reste inchangée, si ce n'est le petit écran vertical qui cède la place à une dalle horizontale au centre, plus large (10,25"/26 cm) et compatible Apple CarPlay et Android Auto, mais visuellement moins bien intégrée au mobilier. Enfin, bonne nouvelle pour les puristes: Ferrari a remis le bouton rouge de démarrage du moteur à gauche du volant et supprimé les commandes à retour haptique.

En Bref

- Lancement:** début 2026
- L x l x h:** 4,66 x 1,97 x 1,30 m
- Moteur essence:** V8 biturbo de 640 ch
- A partir de:** 240 000 €*

* Tarif pour le marché européen.



Trois écrans au menu: 15,6"/40 cm derrière le volant, 10,25"/26 cm au centre, 8,8"/22 cm pour le passager. Ce dernier affiche notamment la vitesse, le régime moteur et les forces en G.

SUBARU UNCHARTED

Nouveau terrain de jeu

Qu'elle semble loin l'époque où Subaru brillait en rallye. Aujourd'hui, la marque japonaise maintient une présence discrète chez nous grâce à une gamme 100 % électrique, développée en partenariat avec Toyota. Ce SUV coupé, attendu au printemps 2026, ne fait pas exception: il reprend les caractéristiques du nouveau C-HR+ (de 167 à 338 ch en 4x4). Il s'en distingue néanmoins par un design extérieur spécifique.

PHOTO OFFICIELLE



SUBARU

Et aussi...

Xpeng G6 restylé: pas plus cher, mais...

La marque chinoise ouvre les commandes de son SUV coupé restylé. Deux bonnes surprises à la clé: les tarifs restent inchangés (46 990 € en Grande Autonomie, 50 990 € en Performance), et Xpeng annonce un temps de charge amélioré (12 mn pour passer de 10 à 80%, contre 20 mn avant) grâce à l'arrivée d'une nouvelle génération de batteries LFP. Seul bémol: l'autonomie annoncée recule à 535 km maxi, soit 35 km de moins que l'ancienne version équipée d'une batterie NMC.



XPENG

Le Mercedes GLC électrique en balade

Tandis que certains profitent des vacances, Mercedes continue de faire rouler ses futurs modèles cet été. L'un de nos lecteurs, Michel G., a surpris un prototype camouflé du futur GLC électrique sur l'autoroute A51, près d'Aix-en-Provence. Derniers réglages avant sa présentation à la rentrée...



REPORTER AUTO PLUS

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de juillet

1	Renault Clio	5202	+ 2%
2	Dacia Sandero	5090	- 23%
3	Peugeot 208	4909	- 4%
4	Peugeot 2008	3764	+ 20%
5	Citroën C3	3350	-
6	Peugeot 2008	2816	- 5%
7	Dacia Duster	2348	- 24%
8	Toyota Yaris Cross	2307	- 35%
9	Peugeot 308	2285	- 20%
10	Dacia Bigster	2073	-

Malgré des électriques à + 15% (portées par les flottes), le marché termine juillet à - 8%. Pas de surprise dans le top 10, sinon l'arrivée du Bigster...

Avec notre partenaire **AAA DATA**



Auto Plus

Sur la route des VACANCES!



Votre abonnement à

3€

LE 1^{er} MOIS

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1927
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670363

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

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

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

Formule ANNUELLE **5 mois OFFERTS**

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

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1927 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/09/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@rewordmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





D. MEUNIER

P. 24, HYBRIDES, 15 MODÈLES AU TOP : notre sélection par tranche budgétaire, avec les **Citroën C3**, **Dacia Jogger**, **Honda Civic**, **MG3** et **ZS**, **Peugeot 5008**, **Renault Symbioz** et **Rafale**, **Skoda Kodiaq**, **Toyota Prius**... sans oublier les **MG EHS Hybrid+** et **Dacia Bigster Hybrid** qui s'affrontent p. 32 et suivantes.

◀ P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : le **Smart #5**, nouveau SUV familial électrique.

P. 34, MATCH : le **MG EHS Hybrid+** s'en prend au **Dacia Bigster Hybrid**.

P. 38, VIE QUOTIDIENNE : une semaine en **Renault 4 E-Tech**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmots



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

4s6

de 80 à 120 km/h en D

MG EHS Hybrid+ (224 ch)



N. SOLER

Dans ce numéro, nous nous intéressons aux hybrides dans un grand dossier (voir p. 22), mais aussi dans un match (voir p. 32) qui oppose le tout nouveau MG EHS hybride (non rechargeable) au Dacia Bigster. Le SUV compact chinois se distingue par sa puissance généreuse (224 ch), obtenue grâce à la combinaison d'un 1.5 turbo de 143 ch et d'un moteur électrique de 198 ch. Malgré son poids assez élevé (1 670 kg), il se démarque par ses bonnes reprises : 4s6 de 80 à 120 km/h. Un résultat qui lui vaut la 12^e place de la catégorie, juste devant le Renault Austral full hybrid E-Tech, numéro un tricolore (15^e avec 4s7). Le MG n'est qu'à 1s1 du champion de la catégorie, le Mini Countryman JCW All4, qui se contente de 3s5 pour réaliser l'exercice, mais profite de 76 ch supplémentaires. Le podium est complété par les BMW X1 xDrive30e et... MG EHS PHEV (le même en hybride rechargeable, donc), ex æquo à la 2^e place avec 3s6. Preuve que l'EHS n'a pas que son petit prix pour séduire...
Vincent Desmots



N. SOLER

TOP 20

Le MG EHS Hybrid+ face aux autres SUV compacts

Reprises de 80 à 120 km/h en Drive

Rang	Modèle (Puissance)	Temps
1 ^{er}	Mini Countryman JCW All4 (300 ch)	3s5
2 ^e	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	3s6
2 ^e ex æq	MG EHS PHEV (272 ch)	3s6
4 ^e	Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 (280 ch)	3s8
4 ^e ex æq	Suzuki Across Hybride Rech. (306 ch)	3s8
4 ^e ex æq	Toyota Rav4 Hybride Rech. (306 ch)	3s8
7 ^e	Cupra Formentor 1.5 eHybrid (272 ch)	3s9
8 ^e	BMW X1 xDrive25e (245 ch)	4s2
8 ^e ex æq	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (272 ch)	4s2
8 ^e ex æq	Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (272 ch)	4s2
11 ^e	Jeep Compass 4xe (240 ch)	4s4
12 ^e	Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Plug-in (253 ch)	4s6
12 ^e ex æq	Lynk & Co 01 (280 ch)	4s6
12 ^e ex æq	MG EHS Hybrid+ (224 ch)	4s6
15 ^e	Renault Austral full hybrid E-Tech (200 ch)	4s7
16 ^e	Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride (210 ch)	4s8
16 ^e ex æq	Toyota C-HR Hybride Rech. (223 ch)	4s8
18 ^e	Nissan Qashqai e-Power (190 ch)	5s
18 ^e ex æq	Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 ch)	5s
20 ^e	Mercedes GLA 250e (218 ch)	5s1

◀ Fort du couple généreux de son 2.0 turbo (400 Nm), parmi les SUV compacts, le Mini Countryman JCW All4 est le champion des reprises.



SPÉCIAL HYBRIDES



Y. LEFEBVRE

15 modèles au top

A l'heure où les électriques patinent et où le diesel est en voie d'extinction, les hybrides font figure de valeur refuge. Mais il est difficile de s'y retrouver dans une offre devenue foisonnante. Voici une sélection qui ne devrait pas vous décevoir !

Les modèles hybrides ont franchi un cap : pour la première fois, ils ont représenté plus de la moitié des immatriculations en France au premier semestre. Ces mécaniques se sont arrogé 50,5 % du marché sur les six premiers mois de 2025, contre 42,8 % en 2024, et seulement 14,8 % en 2020 ! Un chiffre qu'il convient de légèrement nuancer, car ces données incluent aussi les micro-hybrides (à hybridation légère ou mild hybrid). Il n'empêche : en cinq ans, les ventes d'hybrides en tout genre ont été multipliées

par 3,5. Un véritable boom, à comparer au marasme que connaissent les autres motorisations. En cinq ans, l'essence est ainsi passée de 46,9 à 23,1 % de part de marché, le diesel descendant, lui, sous la barre des 5 % au premier semestre 2025... contre 77,3 % en 2008, au plus fort de la "diesel mania" !

Rechargeable ou non ?

Et les électriques dans tout ça ? Elles plafonnent : 16,8 % des ventes en 2023, 16,9 % en 2024 et 17,6 % au premier semestre 2025. Et ce, en dépit d'une offre

qui s'enrichit avec, notamment, des modèles plus abordables. Néanmoins, les automobilistes préfèrent opter pour des hybrides, moins coûteuses à l'achat et plus polyvalentes sur les longs trajets. Outre les micro-hybrides, dont le moteur électrique n'est pas assez puissant pour faire avancer le véhicule sans l'aide du bloc thermique (nous n'abordons pas ces modèles dans ce dossier), le choix se résume à rechargeable ou non ? Si vous optez pour une hybride classique, vous ne changerez rien à vos habitudes. Il vous suffira de faire le plein de carburant en station, comme auparavant. En revanche, une hybride rechargeable embarque une batterie plus grosse (plusieurs dizaines de kilowattheures de capacité, contre 1 kWh en moyenne pour une hybride classique), ce qui

permet de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans boire une goutte d'essence, à condition de recharger à domicile ou au travail. Une fois la batterie vide, ces "PHEV" fonctionnent comme des hybrides classiques, avec parfois une consommation un peu plus élevée. Mais ces prestations se paient cash à l'achat : les grosses batteries coûtent cher...

Notre sélection pour...

20000 €	P. 25
25000 €	P. 26
30000 € (le match)	P. 34
35000 €	P. 27
40000 €	P. 28
50000 €	P. 29

La douceur avant tout

HYBRIDE CLASSIQUE



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Citroën C3 1.2 Hybride Plus - 110 ch

20 950 € / 20 400 €*

Après l'essence et l'électrique, voici la C3 hybride! Elle reprend le désormais bien connu 1.2 turbo (à distribution par chaîne), associé à une boîte auto. à double embrayage intégrant un moteur électrique de 28 ch. Les 10 ch supplémentaires⁽¹⁾ par rapport à la version 1.2 turbo de base profitent aux accélérations (6 dixièmes de mieux sur le kilomètre départ arrêté), tandis que le gain moyen en consommation s'établit à 0,3 l/100 km. Cette version permet aussi d'accéder à l'automatisme sur la C3. Au prix néanmoins d'un surcoût assez élevé

(2 900 €), à relativiser toutefois en considérant les tarifs désormais alignés sur ceux de Dacia, cette nouvelle génération de C3 visant davantage la Sandero que les Peugeot 208 et Renault Clio. La transmission fait preuve de douceur, même si les redémarrages du moteur sont ponctués de vibrations. Cet automatisme se conjugue bien avec le confort général (sièges, suspensions), malgré quelques réactions un peu sèches du train arrière. On apprécie également la bonne habitabilité, ainsi que la présentation joyeuse.

1. En puissance maxi combinée.



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S, 100 ch
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi combiné	205 Nm
CO ₂ /Malus	114 g/km / + 75 €
Transmission	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,5/5,9 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57
Coffre	310 dm ³

LES POINTS FORTS

Boîte auto. douce
Confort de suspension
Présentation chaleureuse



L'habitacle se veut chaleureux (mais les plastiques restent de qualité basique) et le confort élevé.

La grande braderie

HYBRIDE CLASSIQUE



PHOTOS: N. SOLER

MG3 Hybrid+ Standard - 195 ch

19 990 € / 19 600 €*

En alourdissant la fiscalité sur leurs modèles électriques, la France et l'Europe espéraient chasser les constructeurs chinois. Mais ceux-ci reviennent par la fenêtre avec des hybrides qui échappent aux pénalités, à l'image de cette très compétitive MG3 Hybrid+. Malgré un positionnement tarifaire très agressif (moins de

20 000 € en premier prix), elle offre une puissance de petite GTI (195 ch), même si les performances – très bonnes dans l'absolu – n'ont rien de sportif. C'est plus par son excellente sobriété que cette mécanique se distingue. L'équipement affiche par ailleurs complet, les places arrière sont accueillantes et



NOS MESURES



Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S, 102 ch
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi	128 + 250 Nm
CO ₂ /Malus	100 g/km / 0 €
Transmission	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51
Coffre	306 dm ³

LES POINTS FORTS

Rapport prix/prestations sans égal
Sobriété remarquable
Garantie de 7 ans

le comportement routier se montre agréable. En plus, la MG3 est garantie 7 ans! Certes, l'auto manque de stabilité sur les freinages appuyés, et ne brille ni par son ergonomie, confuse, ni par sa finition. Des défauts à relativiser, la MG3 Hybrid+ coûtant au bas mot 2 000 € moins cher qu'une Renault Clio full hybrid comparable.

Le break polyvalent pour la famille

HYBRIDE CLASSIQUE



Dacia Jogger 1.6 Hybrid Extreme 7 places - 140 ch 27 600 € / 27 000 €*

Lancé en 2022, le Jogger reste dans le coup, notamment grâce à son bon rapport encombrement/habitabilité : il loge correctement sept personnes dans 4,55 m de longueur, avec des assises confortables et un coffre géant (en configuration cinq places). A l'avant, la planche de bord revêtue de tissu présente plutôt bien (malgré les inévitables plastiques durs), et cette finition Extreme offre une dotation technologique qui restait jusqu'alors inédite chez Dacia (instrumentation numérique, clé mains libres, caméra de recul, clim' auto., etc.). Il s'agit ici de la variante la plus chère

de la gamme, mais la version hybride se distingue des autres motorisations par sa boîte auto. (le modèle à crabots, sans embrayage, douce mais un peu lente) et des performances à la hauteur d'un usage familial en charge. Les longs trajets ne seront donc pas une punition, et le budget carburant restera maîtrisé grâce à une consommation moyenne de 6,4 l/100 km. Notez cependant qu'il sera impossible de rentabiliser cette version par rapport aux autres motorisations de la gamme, spécialement face à un 1.0 Eco-G 100 au coût d'utilisation particulièrement bas (GPL).



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S, 94 ch
Hybridation	2 moteurs électriques 49 + 20 ch
Couple maxi	205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	107 g/km/0 €
Transmission	Automatique, 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8 ■
Consommation moyenne	6,4 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,1/5,7 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68
Coffre ⁽¹⁾	625/805 dm ³ ■

LES POINTS FORTS

Rapport prix/prestations
7 places, coffre spacieux
Sobriété et polyvalence

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

C3 Aircross Hybride Plus 7 places - 145 ch
26 350 € / 26 300 €*



Le petit C3 Aircross offre lui aussi 7 places... à condition de se serrer ! Moteur vif, suspensions moelleuses, mais comportement pataud.

L'ennemi numéro 1 du Duster

HYBRIDE CLASSIQUE



MG ZS 1.5 Hybrid+ Comfort (2) - 197 ch 25 490 € / 25 590 €*

Après le coup de semonce de la MG3 (voir page précédente), le ZS est le deuxième étage de la fusée MG ! Ce grand SUV citadin démarre en effet à 22 990 € avec une motorisation hybride de 197 ch, un équipement très complet (GPS, caméra de recul, conduite semi-autonome) et même

une garantie de sept ans. Voilà de quoi donner des sueurs froides au Dacia Duster Hybrid qui débute, lui, à 26 900 € avec 140 ch et une dotation plus sommaire ! Pire : le MG ZS affiche une présentation soignée, une finition d'un très bon niveau, une belle sobriété et un comportement routier rassurant. Il n'a même

pas à rougir de son confort ! En résumé, voilà un cocktail détonnant, certes loin d'être parfait (on s'agacera sur le système d'info-divertissement farci de bugs et peu intuitif, les aides à la conduite capricieuses ou la motricité limitée sur le mouillé par les pneus premier prix), mais unique sur le marché.



NOS MESURES

Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S, 102 ch
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi	128 + 250 Nm
CO ₂ /Malus	115 g/km/+ 100 €
Transmission	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s7 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6 ■
Consommation moyenne	6,5 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	5,7/7,6/6,1 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64
Coffre	432 dm ³ ■

LES POINTS FORTS

Prix attractif
Équipement complet
Belle sobriété

La juste synthèse des SUV compacts

HYBRIDE CLASSIQUE



Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech Techno - 160 ch 36 300 € / 34 100 €*

Au premier semestre 2025, le Symbioz a réussi à se hisser dans le top 10 des ventes en France. Un succès mérité pour un modèle qui se distingue par son sens du compromis. A commencer par son habitabilité très correcte (sauf en largeur), notamment rapportée à son gabarit. Côté tarif aussi, le Symbioz a su raison garder (même si l'on a pu constater une légère inflation), d'autant qu'il offre un bel équipement de série (GPS, régulateur adaptatif, banquette coulissante...). Compromis judicieux également côté châssis : le SUV Renault conjugue direction

précise, amortissement efficace et bon confort. Tout juste déplorera-t-on quelques bruits d'air sur autoroute. Enfin, côté mécanique, le Symbioz reçoit une nouvelle motorisation hybride 15 ch plus puissante (moteur thermique 1.8 au lieu de 1.6), au bénéfice des performances (1s1 de moins sur le 1 000 m départ arrêté), sans augmenter la consommation, qui reste remarquablement basse. La cure de vitamines profite aussi à l'agrément, avec un niveau sonore mécanique mieux maîtrisé, même si la boîte auto. à crabots a toujours tendance à hésiter entre deux rapports...



NOS MESURES



Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S, 109 ch
Hybridation	2 moteurs électriques 49 + 24 ch
Couple maxi	170 + 205 Nm
CO ₂ /Malus	99 g/km/0 €
Transmission	Automatique, 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/6,3/5,6 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Coffre ⁽¹⁾	De 480 à 610 dm ³

LES POINTS FORTS

- Sobriété remarquable
- Dotation de série
- Compromis confort/tenue de route

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Ford Kuga 2.5 FHEV E85 Titanium⁽³⁾ - 180 ch
39 490 € / 35 700 €*



Dernier SUV hybride pouvant carburer à l'E85, ce Kuga se distingue par son coût d'utilisation très bas, mais aussi par son agrément et son habitacle accueillant.

3. Modèle photographié en finition Active X.

La plus sympa des hybrides ?

HYBRIDE CLASSIQUE



Honda Civic 2.0 e:HEV Sport - 184 ch 39 020 € / 36 300 €*

Si vous rechignez à passer à l'hybride par crainte de devoir tirer un trait sur l'idée même de plaisir de conduite, jetez un œil à la Civic e:HEV, qui gagne à être connue. Tout en se contentant de 5,8 l/100 km en moyenne, elle affiche des performances plus que correctes, une transmission à variation continue efficace

(pas de "moulinage" façon Toyota) et un comportement routier précis. Un dynamisme qui n'a pas été obtenu en sacrifiant le confort : les suspensions procurent une bonne filtration et l'insonorisation apparaît soignée. En outre son gabarit XXL pour une berline compacte permet à la Civic d'afficher une habitabilité



NOS MESURES



Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S, 143 ch
Hybridation	Moteur électrique 184 ch
Couple maxi combiné	315 Nm
CO ₂ /Malus	113 g/km/+ 50 €
Transmission	Automatique, à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,4/5,3 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,56 x 1,81 x 1,41
Coffre	440 dm ³

LES POINTS FORTS

- Agrément et performances
- Sobriété
- Habitabilité et coffre

arrière ainsi qu'un coffre fort généreux. En contrepartie, son encombrement sera pénalisant au moment de stationner. Le plus gros défaut de la Civic e:HEV reste cependant ses tarifs fort élevés, même si elle compense avec une dotation riche (GPS, clé mains libres, sièges chauffants...).

De l'espace et du confort à sept

HYBRIDE CLASSIQUE



PHOTOS: N. SOLER

Peugeot 5008 Hybrid e-DCS6 GT - 145 ch

46500 € / 42700 €*
 *Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

Seulement 145 ch (dont 28 ch électriques) pour un beau bébé qui tutoie les 4,80 m de long ? On craint le pire ! De fait, les performances sont quelconques, et le trois cylindres donne un peu trop de voix, tant il doit être fréquemment sollicité. Heureusement, la consommation n'en souffre pas, avec un très raisonnable 6,6 l/100 km de moyenne. Côté châssis non plus, le 5008 ne régale pas, avec un tempérament pataud qui tranche avec le caractère jovial de la précédente génération. Le SUV Peugeot préfère mettre

l'accent sur le confort, avec des suspensions moelleuses, des assises confortables et une belle habitabilité. Une simple banquette a certes remplacé les trois sièges indépendants en deuxième rangée, mais les places du troisième rang, faciles d'accès, pourront accueillir de grands ados. En bonus, on dispose encore de 330 dm³ de volume de coffre en configuration sept places. A l'avant, la planche de bord impressionne par son dessin et par sa finition... moins par ses interfaces peu claires et manquant de fluidité.



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S, 136 ch
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi combiné	230 Nm
CO ₂ /Malus	128 g/km / + 410 € ⁽¹⁾
Transmission	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69
Coffre ⁽²⁾	685/835 dm ³

LES POINTS FORTS

Habitabilité généreuse
Accès aisé à la troisième rangée
Consommation modérée



L'expérience parle !

HYBRIDE RECHARGEABLE



Y. LEFEBVRE

Toyota Prius Hybride Rechargeable Dynamic - 223 ch

44400 € / 38600 €*
 *Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

Toyota a eu beau s'être converti tardivement à l'hybride rechargeable, le géant nippon partait avec l'avantage de l'expérience : cela fera bientôt trente ans qu'il commercialise des véhicules électrifiés ! Dans le cas de la Prius hybride rechargeable, cela se traduit par

une sobriété époustouflante une fois la batterie vide (au bout de 60 km en moyenne) : seulement 5,1 l/100 km, et au maximum 5,7 l/100 km sur autoroute ! De quoi rendre jaloux certains diesels ! Cette cinquième génération progresse en outre en matière d'agrément, avec un



TOYOTA

NOS MESURES



Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S, 152 ch
Hybridation	Moteur électrique 163 ch
Couple maxi	190 + 208 Nm
CO ₂ /Malus	36 g/km / 0 €
Transmission	Automatique, à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	28s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7
Autonomie électrique moyenne	60 km
Consommation moyenne ⁽³⁾	5,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽³⁾	4,8/5,7/4,8 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,60 x 1,79 x 1,42
Coffre	310 dm ³

LES POINTS FORTS

Sobriété une fois la batterie vide
Comportement routier
Autonomie électrique

châssis dynamique. Pour autant, la mécanique continue de "mouliner" lors des accélérations. Par ailleurs, la Prius manque de volume intérieur (places arrière et coffre) et s'affiche à des tarifs élevés, adoucis par 13 % de remise ici et par une dotation de série complète.

50 000 €

Un vrai porte-drapeau

HYBRIDE RECHARGEABLE



F. GROUIT

Renault Rafale hyper hybr. E-Tech 4x4 Atelier Alpine - 300 ch 59 500 € / 57 300 €*

Outre l'hybride classique, le Rafale se décline aussi en version "hyper hybrid". Entendez par là "hybride rechargeable". Au 1.2 turbo de 150 ch couplé au moteur électrique de 68 ch et à l'alternateur de 34 ch s'ajoute une machine de 136 ch installée sur l'essieu arrière. De quoi offrir 300 ch, quatre

roues motrices et des performances vives, au service d'un châssis particulièrement affûté. Dans cette version haute Atelier Alpine, on dispose en effet de roues arrière directrices et d'une caméra qui "lit" la route pour ajuster la fermeté des suspensions. Seule la pédale de frein un peu spongieuse vient ternir le bilan.

Ce SUV coupé se distingue enfin par sa belle autonomie électrique, ainsi que par son appétit mesuré une fois la batterie vide. A l'intérieur, on apprécie la finition soignée, l'équipement riche ou l'habitabilité généreuse. Et si les tarifs paraissent élevés, les rivaux (allemands notamment) sont encore plus chers...



F. GROUIT

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S, 150 ch
Hybridation	3 moteurs électr. 68, 34 et 136 ch
Couple maxi	230 + 205 + 200 Nm
CO ₂ /Malus	14 g/km/+ 1 350 € ⁽¹⁾
Transmission	Automatique
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Autonomie électrique moyenne	79 km
Consommation moyenne ⁽³⁾	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽³⁾	6,7/7,9/7,6 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62
Coffre	535 dm ³

LES POINTS FORTS

- Comportement routier affûté
- Habitabilité et finition
- Autonomie électrique et sobriété

Le bon gros géant des familles

HYBRIDE RECHARGEABLE



SKODA

Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV Selection - 204 ch 51 820 € / 48 000 €*

Le nouveau Kodiaq ne propose qu'une motorisation hybride rechargeable et forte de 204 ch. Un ensemble qui fait preuve de douceur et de bonne volonté, même si ses performances n'ont rien d'exceptionnel. En revanche, la batterie généreuse (25,7 kWh, dont 19,7 utilisables) autorise une belle autonomie en mode électrique: 89 km en moyenne. On exploitera au mieux cette capacité, car ensuite le 1.5 se montre un poil gourmand une fois les accus vides, même si son appétit demeure contenu sur route et autoroute (respectivement 6,6 et 7,5 l/100 km). Pour le reste, le SUV familial

de Skoda affiche un caractère résolument débonnaire, avec un châssis qui donne la priorité au confort, une présentation intérieure raffinée et une habitabilité particulièrement généreuse, néanmoins, l'hybridation empêche d'accéder à la configuration sept places. Elle ne nuit, en revanche, pas au volume de chargement, tout simplement monstrueux: de 690 à... 865 dm³ suivant la position de la banquette coulissante! Terminons par noter que l'équipement est très riche dès la finition de base: GPS, conduite semi-autonome, siège conducteur électrique...



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S, 150 ch
Hybridation	Moteur électrique 115 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO ₂ /Malus	9 g/km/+ 1 370 € ⁽¹⁾
Transmission	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Autonomie électrique moyenne	89 km
Consommation moyenne ⁽³⁾	8,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽³⁾	6,6/7,5/8,1 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,87 x 1,68
Coffre ⁽⁴⁾	690/865 dm ³

LES POINTS FORTS

- Autonomie électrique généreuse
- Habitabilité et coffre XXL
- Confort, présentation et finition

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Hyundai Tucson Plug-in N Line Executive - 253 ch 54 200 € / 50 100 €*



N. SOLER

Habitable et bien présenté, le Tucson PHEV parcourt 50 km en mode électrique et reste sobre une fois sa batterie vide. Quelques trépidations des suspensions...

1. Inclut le malus au poids. 2. Banquette reculée/avancée. En 7 places: 330 dm³. 3. Consommation batterie vide. 4. Banquette reculée/avancée.



ÉLECTRIQUE

Smart #5

Brabus - 94 kWh - 646 ch

61 600 € / 61 600 €*


LE FLEURON DE LA MARQUE GERMANO-CHINOISE À L'ESSAI

Une Smart tout en démesure

Moderne, stylé et suréquipé, l'inédit vaisseau amiral électrique de Smart suscite la curiosité. En version haut de gamme Brabus, ce SUV familial de 646 ch est annoncé avec 540 km d'autonomie. Réaliste ?

Les Smart ne cessent de grandir. Après le SUV urbain #1 (4,27 m) en 2022, suivi l'an dernier du compact #3 (4,40 m), place au #5. Avec 4,70 m de long, ce modèle familial vise le Tesla Model Y, notamment. Il s'agit là de la plus grande Smart jamais construite. Et de la plus puissante aussi, avec 646 ch sous le pied droit pour la version

Brabus, le "préparateur" attitré de Smart depuis ses débuts. Extérieurement, rien ne laisse paraître une telle puissance sous le capot, excepté les énormes roues (255/40 R21) derrière lesquelles on aperçoit des étriers de frein rouges. Le reste – l'originale signature lumineuse, les ailes légèrement rebondies, les flancs épurés ou l'absence d'encadrement des vitres latérales –

représente le nouveau langage stylistique de Smart. La gamme du #5 compte six finitions, de l'entrée de gamme propulsion de 340 ch jusqu'à cette déclinaison musclée Brabus, à quatre roues motrices.

Des recharges très rapides

Cette version reçoit une batterie de 94 kWh (capacité utile) qui fonctionne en 800 volts. Une tension élevée déjà pratiquée par des modèles allemands (Audi, Porsche...) ou coréens (Kia, Hyundai), et qui permet ici de "faire le plein" (de 10 à 80% de capacité) en 18 minutes seulement, à condition de trouver une borne capable de fournir 400 kW de puissance maxi. Grâce à cette "pile" XXL, le #5 serait en mesure de parcourir 540 km (en cycle mixte WLTP) sans recharger, selon Smart. Dans la "vraie vie", c'est moins, bien sûr. Si l'on se fie à la consommation moyenne de 21,9 kWh/100 km relevée à l'ordinateur de bord à

la fin de notre essai, parcourir un peu plus de 400 km entre deux recharges paraît plausible. Une distance déjà correcte pour envisager les voyages en limitant les contraintes. Les amateurs de conduite se réjouiront quant à eux des belles qualités routières du #5. Bien posé sur ses quatre roues, ce grand SUV met tout de suite en confiance. Précis dans les trajectoires, il fait preuve aussi d'une agilité et d'une efficacité déconcertantes dans les virages, bien aidé en cela par ses quatre roues motrices. Et quel tonus ! Malgré son poids de presque 2,4 tonnes, 3s8 (selon Smart) suffisent pour passer de 0 à 100 km/h ! Violente, l'accélération vous plaque avec force au dossier du siège. Mais au moment de freiner, le manque de mordant oblige à écraser la pédale avec vigueur. Autre grief, la direction n'offre pas un assez bon ressenti de la route. En revanche, les grandes roues de 21" ne dégradent pas

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas (encore) de possibilité de négocier une remise. D'autre part, vu son tarif (largement supérieur à 47 000 €) et sa fabrication en Chine, le #5 n'a pas droit au bonus

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

L'équipement : riche dès la finition de base, il est ultracomplet sur le haut de gamme Brabus. Trois grands écrans, conduite semi-autonome, toit panoramique, jantes 21", sièges AV et AR (dossiers) électriques...



Avec 94 kWh de capacité utile, la batterie permettrait d'effectuer 540 km en moyenne selon Smart. En réalité, ce sera un peu plus de 400 km. Déjà pas mal !



Nombre de places : 5

Le #5 sait recevoir à l'arrière. L'espace aux jambes est immense. Et on peut régler l'inclinaison du dossier par une simple pression sur un petit bouton électrique.



Volume : 630 dm³ + 47 dm³

Volumineux et bien taillé, le coffre est facile à charger. Et il est complété par un petit bac à l'avant.



Le #5 accepte jusqu'à 400 kW de puissance maxi. A ce débit, sa batterie se recharge en 18 mn de 10 à 80%.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (adaptatifs Matrix Led) et essuie-glaces auto.

Agrément : • Affichage tête haute • Caméra 360° • Chargeurs de smartphone par induction (2) • Clé mains libres • Clim' auto. bizona avec pompe à chaleur • Ecran central 13"/33 cm avec Mirror Screen • Ecran passager 13"/33 cm • Sièges AV électriques et chauffants • Toit panoramique, etc.

En option Agrément : • Peinture gris mat (980 €).



PHOTOS : D. MEUNIER

Ne vous fiez pas à sa silhouette cubique, massive et peu aérodynamique, ni à son poids proche de 2,4 tonnes. Avec 646 ch en version Brabus, ce SUV familial passe de 0 à 100 km/h en 3s8. Décoiffant !

outre mesure le confort. Les suspensions, fermes mais pas dures, gommant bien les déformations de la chaussée. Les passagers apprécient, bien installés

sur une banquette à la garniture épaisse, où ils bénéficient d'un espace généreux pour étendre les jambes. Un voyage en première classe dans un habitacle

luxueux, spectaculaire avec ses trois grands écrans, et aux équipements pléthoriques. Ces derniers compensent en partie une addition certes salée, mais

finalement moins que celle de rivaux de puissance équivalente (Hyundai Ioniq 5 N et, surtout, Porsche Macan Turbo)...

SUITE PAGE 30

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s8
Consommation cycle mixte	19,9 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	540 km
Temps de charge sur borne rapide DC	18 mn ⁽¹⁾
Poids	2 378 kg
1. De 10 à 80 %, à 400 kW maxi.	

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	Asynchrone/ Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium NMC	94 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	10 CV
Puissance maxi	646 ch
Couple maxi	710 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,92 x 1,71
Durée de garantie	3 ans (km illimités) ⁽²⁾
2. Batterie garantie 8 ans ou 200 000 km.	

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Smart #5 Brabus (61 600 €*, 646 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques de plus de 400 ch, qui comprend notamment :

Hyundai Ioniq 5 N (78 000 €*, 650 ch),
Porsche Macan Turbo (118 910 €*, 639 ch),
Tesla Model Y Grande Autonomie AWD (52 990 €*, 410 ch⁽¹⁾),
Xpeng G6 AWD (50 990 €*, 475 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



Joliment dessinés, les sièges avant (à réglages électriques) sont faciles à ajuster, à l'aide des petits boutons sur la contre-porte. Leur garniture épaisse

soigne le confort, mais les renforts latéraux, pas assez formés au niveau du buste, ne maintiennent pas suffisamment dans les virages. A noter la bonne visibilité vers l'arrière, pas si courante et rassurante.

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

AIDES À LA CONDUITE



Contrairement à bon nombre de ses concurrents, le #5 propose toutes les aides à la conduite de série, même l'assistance aux manœuvres de

stationnement! Bien paramétrées, elles interviennent discrètement. Même l'alerte de vigilance du conducteur et celle de dépassement de la vitesse réglementaire ne se montrent pas trop intrusives. Au besoin, elles se désactivent via l'un des menus de l'écran central (avec reconnexion à chaque redémarrage du moteur, bien sûr).

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

ÉCRAN TACTILE



Smart équipe le #5 de deux écrans tactiles de 13"/33 cm chacun à partir du troisième niveau Premium. L'ergonomie se montre plutôt intuitive malgré les nombreux menus. Au cours de notre essai, le GPS manquait parfois de précision.

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

BIEN VU

Le grand toit panoramique doté d'un volet roulant illumine bien l'habitacle. Smart le propose de série sur toutes les versions.

RATÉ

Les portes sont lourdes à manipuler. De plus, l'ergonomie de la poignée, qui privilégie le style, s'avère peu pratique.



FINITION



La marque de fabrique Mercedes (copropriétaire de Smart avec le constructeur chinois Geely) saute aux yeux. La présentation est flatteuse. On retrouve des matériaux de qualité, agréables au toucher, et des assemblages précis, communs aux véhicules de l'Etoile.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Pratique, les commandes s'affichent en permanence au bas de l'écran. A l'arrière, il est impossible d'agir sur la ventilation ou la température.

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

SYSTÈME AUDIO

Puissante, la hi-fi signée Sennheiser comprend de nombreux réglages pour optimiser la qualité du son des 20 haut-parleurs.

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

RANGEMENTS



Ils sont nombreux et bien répartis dans l'habitacle. Mais ceux situés sous la console centrale sont difficiles d'accès. Autres regrets, la boîte à gants, au volume décevant, manque de profondeur, et les bacs de porte sont étroits.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Certes, son tarif est élevé, mais moins que celui de ses rivaux principaux. Et avec sa dotation pléthorique, le #5 est compétitif, d'autant qu'il n'a rien à leur envier en agrément, performances, qualité de construction ou habitabilité!

- LES PLUS**
- Autonomie et recharge
- Habitabilité/coffre
- Equipements et finition

- LES MOINS**
- Ressenti de la direction
- Freinage difficile à doser



HYBRIDE CLASSIQUE

MG EHS

1.5 Hybrid+ Luxury - 224 ch

34 490 € / 32 320 €*


LE NOUVEAU MG EHS DÉFIE LE DACIA BIGSTER, EN HYBRIDE

Tel est pris qui croyait prendre ?

Spacieux, sobre et bien équipé, le récent Dacia Bigster s'affiche à un prix attractif dans la catégorie des SUV compacts. Mais pour un budget équivalent, le MG EHS, désormais muni d'un puissant moteur hybride simple, apparaît comme un rival redoutable.

Son style ne trompe pas. Haut sur pattes (+ 4 cm comparé à l'EHS), muni de nombreux placages en plastique autour des ailes, le long des bas de caisse et sur les boucliers, le Bigster dégage une impression de robustesse, en parfait accord avec l'esprit SUV. En face, l'EHS joue moins le style baroudeur. Ses panneaux de carrosserie lissés paraissent plus élégants. C'est aussi l'impression qui domine dans l'habitacle.

En finition haut de gamme Luxury (celle de notre essai), la sellerie en similicuir (série) est assortie d'habillages de la même matière sur le tableau de bord, les contre-portes et autour de la console centrale. L'ensemble fait plus chic que les plastiques durs du Bigster (y compris sur les accoudoirs de porte, non revêtus) et le simple tissu de ses sièges. A son raffinement, l'EHS ajoute de la modernité. En témoin la grande dalle numé-

rique, composée de deux écrans de 12,3"/31,2 cm, un tactile, au centre, un autre derrière le volant en guise d'instrumentation, contre deux écrans séparés de respectivement 10,1"/25,7 cm et 10"/25,4 cm pour le Bigster.

EHS : même prix, mieux doté

A cela s'ajoutent des équipements high-tech de série, comme la conduite semi-autonome, indisponible sur le Bigster, et la surveillance des angles morts, disponible chez Dacia via le pack Parking (avec les radars latéraux et la caméra 360°), facturé 550 €. Les sièges avant chauffants sont aussi en option sur le Bigster (300 €), quand ils sont fournis de série sur l'EHS, et à réglages électriques des deux

côtés (uniquement côté conducteur sur son rival). En outre, l'équipement supérieur du SUV chinois ne se ressent pas sur la note, qui se monte à 32 320 €* (une fois le malus de 330 € ajouté et la remise de 2 500 €, accordée d'office par MG, déduite). Facturé quasiment au même prix (à 300 € près), le Dacia ne pâtit d'aucun malus, mais n'a (pour l'instant) droit à aucune remise. En outre, il n'est garanti "que" 3 ans contre 7 ans pour l'EHS ! Ce dernier perd en revanche de sa superbe à l'usage, en aspects pratiques. D'abord à cause des menus complexes et peu intuitifs de ses deux grands écrans. Ceux du Dacia sont à la fois plus simples et plus lisibles, avec de grands pictogrammes faciles



HYBRIDE CLASSIQUE

Dacia Bigster

1.8 Hybrid Journey - 155 ch

32 000 € / 32 000 €*

PHOTOS: A. SAUNIER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: le MG bénéficie d'une remise officielle de 2 500 € et d'un petit malus de 330 €.

Pas de malus, mais pas non plus de ristourne pour le Bigster.

L'entretien: chaque année ou tous les 24 000 km pour l'EHS. Une révision par an ou tous les 30 000 km pour le Bigster.

L'équipement: il est complet sur ces hauts de gamme (clim' auto., caméra de recul, GPS, hayon électrique, jantes alu...). Mais au moment d'éplucher la liste en détail, c'est l'EHS qui se montre le plus généreux avec, en plus, la conduite semi-autonome, les sièges avant électriques...



Malgré un poids supérieur, l'EHS offre davantage de tonus, tirant parti de son puissant moteur hybride de 224 ch. Mieux amorti et plus silencieux, il domine aussi en confort.

à sélectionner en conduisant. Idem en ce qui concerne les alertes intempestives, déconnectables en accès direct via un bouton chez Dacia.

Au bon accueil...

Le Bigster est aussi plus pratique au moment d'effectuer un gros

chargement (bagages, vélos...). Son grand coffre, au volume record dans la catégorie (700 dm³) et aux parois latérales planes s'accompagne d'une banquette aux dossiers rabattables en trois parties (deux dans l'EHS), astucieux pour aménager l'espace à la carte. Quant aux



Le Bigster, 10 cm plus court, se montre plus maniable: il a besoin de 0,5 m de moins pour faire demi-tour. Dommage, la lenteur de sa boîte auto. le pénalise côté agrément.

passagers, ils seront à leur aise dans les deux cas. Mais même si on n'est pas à l'étroit dans le Bigster, ils préféreront voyager dans l'EHS, plus spacieux. Surtout, sa banquette à la garniture épaisse et moelleuse offre un confort supérieur. D'autant que les suspensions plus >>>



MG EHS

L'habitacle du SUV chinois flatte l'œil avec sa sellerie et ses inserts (tableau de bord, contre-portes et console centrale) en similicuir. L'instrumentation fait plus moderne que celle du Bigster grâce aux deux écrans juxtaposés (de 12,3"/31,2 cm chacun) réunis sous la forme d'une grande dalle numérique. L'ensemble est spectaculaire mais nécessite un temps d'adaptation tant les nombreux menus, peu intuitifs, restent compliqués à l'usage. Surtout en conduisant !



Dacia Bigster

Le design et les matériaux utilisés font plus rustiques sur le Dacia, même si tous les éléments sont solidement et rigoureusement assemblés. Côté équipement, cette finition haut de gamme Journey propose l'essentiel (voir page suivante). Mais pour seulement 330 € de plus (sur un budget de 32 000 €), l'EHS est mieux équipé. Le Bigster reprend l'avantage grâce à son instrumentation plus simple à utiliser. Petite déception : la position de conduite manque de naturel.

» souples gommant les irrégularités de la route avec davantage de douceur que celles du Bigster, plus percutantes sur les ralentisseurs ou au passage d'un nid-de-poule. Mieux amorti, l'EHS enfonce le clou au chapitre du confort grâce à une meilleure insonorisation de son habitacle. Sur l'autoroute, à 130 km/h, les bruits d'air sont mieux filtrés. Et lorsque le quatre cylindres se

met en route, il se montre plus discret que celui du Bigster.

224 contre... 155 ch !

Malgré sa cylindrée inférieure, le moteur turbo-essence MG délivre une puissance supérieure (143 contre 107 ch) grâce à sa suralimentation. En combinant les capacités des blocs électriques (198 ch sur l'EHS, 94 ch pour le Bigster), l'écart se creuse,

toujours à l'avantage du MG. En puissance maximale, l'EHS se montre ainsi bien plus musclé (224 ch) que le Bigster (155 ch). Un tel écart se ressent forcément à la conduite. Malgré son poids supérieur (+ 170 kg), le chinois se montre bien plus tonique que son adversaire. Certes, la puissance de ce dernier suffit pour la grande majorité des trajets. Mais dans certaines situations

(montagne, autoroute avec la voiture chargée...), l'agrément se dégrade, d'autant que la boîte auto. du Dacia est lente. Celle de l'EHS n'offre pas une réactivité exemplaire non plus. Mais sa lenteur est en partie compensée par le couple supérieur (pour la partie thermique comme électrique). Un avantage aussi pour l'agrément, la mécanique se faisant davantage oublier.



Nombre de places : 5



Volume : 472 dm³



3

1. A l'espace gigantesque s'ajoute un grand confort d'assise grâce à la garniture souple et épaisse de la banquette. 2. D'un volume nettement inférieur, le coffre est moins pratique à charger : parois torturées, seuil élevé... 3. L'image nette et les différents angles de la caméra s'apprécient en marche arrière.



Nombre de places : 5



Volume : 700 dm³



3

1. La longueur aux jambes est inférieure à celle de l'EHS, mais suffisante dans l'absolu. A trois, il faut se serrer les coudes. 2. Bien conçu (parois planes), le coffre affiche un volume record dans la catégorie. 3. Les dossiers, rabattables en trois parties (40/20/40), autorisent plus de modularité.

Dans les deux cas, le comportement se montre sain et rassurant (avec un bon maintien de caisse, qui évite aux passagers d'être trop ballottés), mais peu dynamique. De quoi inciter à lever le pied pour rouler "cool" et favoriser les phases en mode électrique. Celles-ci sont plus fréquentes et plus longues sur l'EHS, doté d'une batterie de 1,8 kWh (1,4 kWh sur le Bigster).

Pourtant, c'est bien le Dacia qui se révèle le plus sobre, en éparpillant 0,4 l/100 km en moyenne. Et en ville, terrain le plus favorable aux véhicules hybrides, l'écart se creuse à 1,1 l/100 km ! Un vrai atout pour réduire le budget carburant à l'usage. Cela ne suffit pas cependant à renverser l'issue de ce match, largement à l'avantage de l'EHS par ailleurs.

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



NOS MESURES	EHS	Bigster
Vitesse maxi	164 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s2	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6	6s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/7,3/5,9 l/100 km	6,1/6,5/4,8 l/100 km
Poids	1 670 kg	1 500 kg
Diamètre de braquage	11,8 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	64 m

LA TECHNIQUE	EHS	Bigster
Moteur essence	4 cyl. en ligne + turbo, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 490 cm ³	1 793 cm ³
Hybridation	Moteur électrique, 198 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Puissance fiscale	7 CV	6 CV
Puissance maxi combinée	224 ch	155 ch
Couple maxi thermique/électrique	230/340 Nm	172/205 Nm
CO ₂ /Malus	126 g/km/+ 330 €	104 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Auto., 2 vitesses	Auto., 4+2 vitesses
Pneus	225/55 R19	215/60 R18
Réservoir	55 litres	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,67	4,57 x 1,82 x 1,71
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

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

Agrément : • Aide au démarrage en pente • Banquette rabattable • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Compteurs numériques • Ecran tactile + GPS avec Mirror Screen • Jantes alu.

LES DIFFÉRENCES	EHS	Bigster
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série	Indisponible
Sellerie similicuir	Série	Indisponible
Sièges avant et volant chauffants	Série	Indisponible
Toit ouvrant panoramique	Indisponible	1 000 €

LES NOTES DU	EHS	Bigster
Comportement routier	15	15
Equipements de sécurité	14	12
Agrément/performance	18	14
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	19	18
Habitabilité/coffre	11	14
Aspects pratiques	11	15
Présentation/ finition	15	12
Consommation	18	19
Prix	16	16
	1^{er} 153/200	2^e 149/200



Le verdict

Victoire : MG EHS
Pétri de qualités, le Bigster se retrouve pourtant à court d'arguments face à l'EHS, à l'exception de son immense coffre et de son appétit inférieur. Pour un budget équivalent, son rival chinois est garanti 4 ans de plus. Il est également mieux équipé, plus soigné en finition comme en présentation, et supérieur en confort et en agrément.



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

CETTE SEMAINE

Le Renault 4 E-Tech

A lors qu'elle n'a pas encore passé le cap des douze mois de commercialisation, on trouve déjà la Renault 5 en tête des ventes de voitures électriques en France, avec près de 16 000 livraisons au premier semestre 2025. Belle entrée en matière! 2000 € plus cher à version équivalente, le nouveau R4 – qui est à la R5 ce que le Captur est à la Clio – rencontrera-t-il le même succès? Sur le papier en tout cas, ce petit SUV, inspiré de la légendaire "4L", a les atouts en mains pour embrasser une belle carrière. De la personnalité, une

autonomie très correcte au crédit de la version 52 kWh (355 km en moyenne, 400 km sans emprunter l'autoroute, selon les mesures de notre labo), mais aussi un rapport prix/équipement relativement avantageux pour la catégorie (pompe à chaleur, chargeur bidirectionnel et mode One Pedal de série): le "4" pourrait bien devenir le nouveau chiffre fétiche de l'ex-régie. Habillé de la finition haut de gamme Iconic, objet de notre essai longue durée, il s'affiche à 34 990 € une fois déduit le coup de pouce écologique de 3 100 €. Bilan de plusieurs jours en sa compagnie. ■



■ ✗ ■ Un brin paresseux à la recharge

Sur une borne rapide⁽²⁾, la batterie de 52 kWh se recharge de 10 à 80 % en 30 mn. A la maison, comptez 26 h pour une charge complète (de 10 à 100 %) sur une prise domestique standard (2,3 kW). Sur une type Green'Up, renforcée (3,7 kW), comme ici, 12 h 30 nous ont suffi. Correct, sans plus.



■ ■ ✗ Des places arrière confinées...

Pas de miracle côté habitabilité: en dépit de dimensions plus généreuses que celles de la Renault 5 dont il dérive, nous avons évité de faire voyager trois adultes à l'arrière: la largeur aux coudes y est limitée, sans parler de l'espace qui manque sous les sièges avant pour glisser les pieds. Attention également à la piètre rétrovision (appuie-tête arrière fixes).



✗ ■ ■ Agile et prévenant sur petite route

Comportement agile et sécurisant (il ne pèse "que" 1 494 kg), direction aussi précise que communicative, motricité irréprochable sur sol sec comme sur le mouillé, bonnes reprises et amortissement prévenant (sans toutefois égaler le moelleux d'un Peugeot E-2008): la conduite du Renault 4 nous a régales, quel que soit le profil de la route. Une réussite.

X O R Un coffre digne de l'ancienne "4L"

Avec cette "4L" des temps modernes, nous avons pu charger tout notre barda sans manquer de place: grand hayon motorisé⁽¹⁾, seuil de chargement au ras des pâquerettes, découpe "carrée", bacs sous le plancher et mise en tablette du siège passager (pour y glisser des objets longs jusqu'à 2,20 mètres, y compris un taille-haie!). Seul bémol: pas de plancher plat une fois les dossiers de banquette rabattus. Ceux-ci relevés, le volume reste intéressant: 415 dm³.



1. De série sur Iconic, 400 € sur Techno.



X O R Comme un poisson dans l'eau en ville

Ce nouveau SUV électrique de Renault nous a particulièrement séduits en ville: facile à garer, vif au feu vert et bienveillant avec les vertèbres sur les dos-d'âne. Moduler la puissance du freinage régénératif en fonction du trafic devient un jeu d'enfant grâce aux palettes au volant⁽³⁾, et le mode One Pedal⁽³⁾ dispense de freiner constamment dans les bouchons.

3. Deux fonctions qui étaient jusqu'ici indisponibles sur la R5. One Pedal: freinage régénératif suffisamment intense quand on relâche l'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein.



X O R Un parfait copilote au quotidien

A l'usage, on a aimé la réactivité de l'écran (10"/25 cm), ses graphismes agréables et l'ergonomie du système piloté par Google. Un vrai plus par rapport à la concurrence! Fini notamment le stress de la panne, grâce à l'efficace planificateur d'itinéraire. Et les aides à la conduite intrusives se désactivent d'un doigt! Bémol: la piètre définition de la caméra de recul.



O X R Endurant, mais bruyant sur autoroute

Le Renault 4 a vu son autonomie fondre quand on a emprunté l'autoroute, comme tout véhicule électrique. Cela dit, avec 270 km de rayon d'action entre deux recharges, le français reste plus endurant que ses rivaux sur ce type de parcours. Mais aussi l'un de ceux à bord desquels les bruits d'air se font un peu trop entendre, au-delà de 100 km/h. Fatigant à la longue...



PHOTOS: N. SOLIER

X O R Prise de courant ambulante

Nous avons testé l'expresso dans les champs! Equipé de série d'un chargeur bidirectionnel, ce SUV permet en effet d'alimenter tout appareil électrique fonctionnant en 12 V, moyennant l'achat d'un adaptateur V2L (400 € en option). Idéal pour bivouaquer en pleine nature, sachant que le coffre est assez grand pour embarquer la cafetière comme la plancha.

Notre verdict Une vraie voiture à vivre

Vous aimez la R5? Vous allez adorer le R4! Ce SUV hérite en effet des bons côtés de sa petite sœur (look charismatique, habitacle convivial, système multimédia tip-top, bel agrément de conduite, tenue de route sécurisante, autonomie "suffisante"), mais y ajoute, pour "seulement" 2000 € de plus, un grand coffre, quelques aspects pratiques bien sentis ainsi qu'un amortissement assoupli.

UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

Pulvérisateur de mousse Gloria FoamMaster FM10 Flex

Pulvérisateur de mousse
Gloria FoamMaster FM10 Flex,
38,65 €, sur Bricorama.fr

Un shampoing auto dissout mieux les saletés lorsqu'il est appliqué sous forme de mousse dense et collante, le contact avec la carrosserie étant prolongé. Pour créer cette émulsion, Gloria propose une alternative aux canons à mousse haute pression avec des pulvérisateurs adaptés. Nous testons le FoamMaster FM10 Flex, version compacte avec une lance orientable.

Comment ça marche ?

Le réservoir de 1,55 litre ne reçoit que 1 litre de solution détergente, afin de laisser l'espace pour créer la pression. Après avoir pompé manuellement une vingtaine de fois, la pression maximale de 3 bars est atteinte, limitée par une soupape de sécurité.

Le FM10 Flex est livré avec trois buses qui modifient la densité de la mousse selon le besoin. La lance orientable est dotée d'une buse à jet plat et il suffit de presser le levier pour libérer la mousse sous pression.

Au final ● ● ●

Le FM10 Flex génère une belle émulsion et le débit est bien régulé par les buses, ce qui évite de gaspiller du produit. On apprécie la lance orientable qui permet d'éjecter la mousse dans tous les recoins, un vrai plus, car les pulvérisateurs n'aiment pas fonctionner la tête en bas. La soupape se déclenche bien juste avant les 3 bars. Le socle assure une bonne stabilité une fois le pulvérisateur posé au sol.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

Les bornes de recharge rapide

La forte puissance des bornes de recharge rapide **2** rend possible les longs trajets **1** en voiture électrique.

Récupérer plusieurs centaines de kilomètres d'autonomie en quelques dizaines de minutes, telle est la promesse des bornes de recharge rapide. Mais comment fonctionnent-elles ?

Comment ça marche ?

Les prises domestiques délivrent un courant alternatif (AC), lequel est également utilisé par les moteurs des voitures électriques. Mais les batteries, elles, ne

peuvent stocker que du courant continu (DC) ! Les voitures électriques embarquent donc un onduleur, qui convertit le courant alternatif en courant continu lors de la charge, puis transforme le courant continu stocké dans la batterie en alternatif lors du roulage. Problème : cet onduleur est un appareil coûteux, si bien que les constructeurs limitent sa puissance de charge à 11 voire 22 kW. Amplement suffisant pour

“faire le plein” la nuit à la maison, mais trop lent pour un arrêt sur autoroute. C'est pourquoi les opérateurs déploient des bornes de recharge rapide, les plus performantes dépassant 350 kW de puissance. Pour y parvenir, elles alimentent directement la batterie en courant continu, contournant ainsi les limitations de l'onduleur embarqué. En contrepartie, le câble de recharge – obligatoirement attaché à

la borne – bénéficie d'une forte section afin d'encaisser une telle puissance, et doit par ailleurs être... refroidi (par air ou eau) !

A l'usage

La vitesse de charge réelle dépend de la puissance maxi que peut encaisser la batterie du véhicule. Si une Porsche Taycan peut charger à 320 kW, une Renault 5 E-Tech reste limitée à 100 kW... même sur une borne à 360 kW.

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Voyant allumé : puis-je encore rouler ?

En général, la couleur des voyants indique le degré de gravité du dysfonctionnement. En orange, il faut effectuer un contrôle rapide. En rouge, il faut s'arrêter immédiatement. Mais des alertes prêtent à confusion. Voici notre guide.



W. CROZES / CITROËN

Airbags



Orange ou rouge, ce voyant témoigne d'un problème d'airbag ou de prétensionneur de ceinture de sécurité. Le système est donc désactivé. Cela n'empêche pas de rouler quoique cela reste très dangereux en cas d'accident ! A noter : le pictogramme peut aussi s'allumer lorsque l'airbag passager est sur Off pour l'installation d'un siège bébé à l'avant. Le témoin n'indique aucune défaillance, vous pouvez rouler normalement.

Boîte automatique



Si le voyant s'allume, coupez le moteur et redémarrez. Cela fait parfois disparaître l'alerte temporairement. En cas de dysfonctionnement détecté dans la boîte ou au niveau des actionneurs robotisés, le calculateur active le mode dégradé. Ce paramétrage de secours bride le fonctionnement en bloquant un rapport (le 2^e ou le 3^e). Continuez de rouler uniquement pour vous rendre au garage, guère plus.

Direction assistée



Un problème sur l'assistance de direction ne signifie pas un danger imminent. Si l'assistance est électrique, le système est géré par un calculateur dédié, qui possède son propre témoin. S'il s'allume, pas de panique : la liaison entre le volant et les roues est mécanique et permet ainsi de garder le contrôle en toute circonstance. Vous pouvez donc continuer votre route, mais vous devrez forcer un peu pour tourner les roues, et éviter les manœuvres brusques. Dans le cas d'une direction hydraulique, un appoint d'huile résout parfois le problème.

Filtre à particules



Ce voyant signale que le Fap est colmaté. Si rien n'est fait, le moteur va se mettre en mode dégradé pour éviter les dommages. Vous roulez à un régime limité à 2000 tr/mn environ. Pour le décrocher, deux solutions. Moteur chaud et sur voie rapide, roulez 10 km à un régime supérieur à 3000 tr/min (en 4^e ou en 5^e). Si ce n'est pas suffisant, il faudra passer au garage pour une régénération forcée, voire le remplacement du Fap s'il est trop bouché.

Liquide de refroidissement



Le moteur peut fonctionner avec un niveau de liquide inférieur au minimum, mais faites l'appoint au plus vite. Si le moteur est chaud, il faut impérativement le laisser refroidir : le circuit sous pression pourrait vous brûler quand vous ôtez le bouchon. Si le moteur est tiède, ouvrez lentement le réservoir en laissant la pression s'évacuer. Dans certains cas, seul le voyant de la température moteur s'allume. Cela indique une température supérieure à 100 °C. Si la jauge est dans le rouge, mettez le chauffage à fond pour éliminer les calories puis arrêtez-vous pour laisser refroidir le moteur. Si le problème persiste, ne roulez plus et appelez la dépanneuse.

Niveau d'AdBlue



Le voyant indique que le niveau est bas et annonce une autonomie restante de 2400 km maxi. Le moteur peut continuer à tourner et vous pouvez poursuivre votre chemin. Cependant, si le niveau atteint le minimum requis, le bloc est programmé pour ne pas démarrer ! Ajoutez dès que possible jusqu'à 10 litres d'AdBlue, mais pas plus pour éviter les dommages résultant d'un trop-plein.

Niveau d'huile moteur



Si le voyant est orange, cela signifie que le niveau est faible. Vous pouvez rouler mais un appoint doit être fait sans attendre. Si la lampe passe au rouge, elle indique un souci de pression. Ce qui signifie que la lubrification n'est plus assurée (carter complètement vide ou autre problème). La casse moteur est proche ! Si vous le pouvez, faites un appoint d'huile, mais sans excès avec les diesels. Un trop-plein risque de se solder par un emballement du moteur. Le cas échéant, ou si vous constatez une fuite, arrêtez-vous et contactez le dépanneur.

Pression des pneus



Le voyant orange s'allume lorsqu'une perte de pression est détectée. Il est préférable de stopper le plus tôt possible, dans un endroit sécurisé, pour vérifier le gonflage. Si vous ne trouvez pas de station avec un gonfleur, utilisez le manomètre du kit anticrevaison en mode gonflage. Ajoutez un peu de pression pour finir le trajet en sécurité et faites contrôler les gommes une fois à destination. A noter : vous pouvez parcourir une centaine de kilomètres à 80 km/h maximum si vous disposez de pneus Run Flat.

Réglage automatique des phares



Une défaillance du système de réglage automatique de la hauteur du faisceau des phares à leds ou au xénon n'est pas critique. En cas de mauvais réglage, la portée de l'éclairage sera insuffisante ou vous risquez d'éblouir les autres usagers. Si la voiture dispose d'une molette de réglage manuelle, vous pouvez corriger temporairement la hauteur et continuer à rouler. Mais une réparation évitera une contre-visite au contrôle technique.

Un reset pour tous les éteindre ?

Les voyants peuvent s'allumer en raison d'un souci électronique. Un reset du véhicule permet de contourner un éventuel bug. En revanche, si un problème technique est avéré, ils réapparaîtront. Deux méthodes existent :

■ Couper le contact et redémarrer

Arrêtez-vous en lieu sûr et coupez le moteur. Attendez quelques minutes, le temps que le calculateur se mette en veille. Avec une clé mains libres, éloignez-vous à une centaine de mètres de la voiture. Remettez ensuite le contact, puis attendez 3 mn avant de redémarrer.

■ Débrancher la batterie

Moteur éteint et avec la clé dans votre poche, au cas où la voiture se verrouille, débranchez l'une ou l'autre des cosses de la batterie. La polarité n'a pas d'importance. Après 5 mn, rebranchez la cosse, attendez 3 mn avant de mettre le contact, puis 3 mn de plus avant de redémarrer. C'est une solution à utiliser en dernier recours, puisqu'elle peut supprimer les codes de la radio, créer des dysfonctionnements, voire immobiliser le véhicule.



DACIA DUSTER

Le bilan sur trois générations

DE 2010 À 2017 : DUSTER 1



DACIA

DACIA

N. SOLIER

DE 2017 À 2024 : DUSTER 2



J.-B. LEMAL / DACIA

J.-B. LEMAL / DACIA

N. SOLIER

DEPUIS 2024 : DUSTER 3



A. CORTESI / DACIA

A. CORTESI / DACIA

A. SAUNIER

LES DATES CLÉS

Mars 2010: lancement du **Duster** en 1.6 16V 105 ch (BVM5, 4x2 ou 4x4) essence et 1.5 dCi 85 (BVM5, 4x2) ou 110 ch (BVM6, 4x2 ou 4x4) diesels. Finitions "base" (sans nom), Ambiance, Lauréate et Prestige. En juillet, le 1.6 décliné en version bioéthanol, le dCi 85 passe à 90 ch avec Fap (BVM5, 4x2 ou 4x4).

Novembre 2011: BVM6 sur dCi 90.

Janvier 2013: 1.6 bioéthanol remplacé par un

1.6 16V GPL (4x2). En mars, nouvelle gamme avec "base", Ambiance Plus, Aventure (série limitée) Lauréate Plus et Prestige Plus.

Octobre 2013: restylage (calandre nid-d'abeilles, feux, planche de bord, sièges), gamme avec finitions base, Ambiance, Lauréate et Prestige. Nouveau 1.2 TCe 125 (BVM6, 4x2), 1.6 16V uniquement en GPL.

Octobre 2015: 1.6 16V GPL remplacé par un

1.6 SSc 115 fonctionnant au sans-plomb.

Septembre 2016: nouvelle gamme "base", Silver Line, Lauréate Plus et Black Touch.

Janvier 2017: 1.5 dCi 110 proposé avec boîte robotisée EDC6 (4x2). En juillet, 1.6 SSc décliné en version GPL.

Novembre 2017: arrivée du **Duster 2** en 1.6 SSc 115 (BVM5, 4x2) et GPL (BVM5, 4x2), 1.2 TCe 125 (BVM6, 4x2 ou 4x4) essence ainsi



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



N. SOLER; J.-B. LEMAL; S. JIA; A. CORTESI / DACIA

Evolution

Voilà plus de quinze ans que le SUV low cost rencontre un joli succès auprès du public. Mais entre ses versions trop dépouillées, ses moteurs à problèmes et sa finition rustique, un tri sélectif s'impose pour faire le bon choix...

LES POINTS À SURVEILLER

DUSTER 1

Injecteurs: cas de grippage sur les diesels non restylés, notamment le 1.5 dCi 110. En cas de difficultés de démarrage et de pertes de puissance, une facture de 600 € par injecteur défectueux est à craindre.

Pompe à huile: défaillances possibles sur les 1.5 dCi 110 non restylés (rupture du clapet de décharge). Le moteur, non lubrifié, peut casser (8000 €).

Segmentation: le 1.2 TCe est tristement célèbre pour ses segments défectueux, responsables de surconsommation d'huile, avec de nombreuses casses moteur à la clé.



Volant moteur: dégradations prématurées sur les dCi 110 de 2010-2011, à l'origine de l'usure précoce de l'embrayage (environ 1800 € l'ensemble).



DACIA

DUSTER 2

AdBlue: allumage intempestif du voyant signalant un manque de liquide, résolu par une reprogrammation dans le réseau.

Boîte de vitesses manuelle: cas de sifflement sur toute la gamme, entraînant parfois un remplacement complet (2000 €).

Injecteurs: rares cas d'hésitations lors des démarrages à froid sur le 1.0 TCe. Dans ce cas, un ou plusieurs injecteurs (500 € pièce), voire le calculateur, peuvent être à changer.

Segmentation: même problème que précédemment, avec une conso d'huile qui peut grimper dès 50 000 km. Conclusion: fuyez les 1.2 TCe!

DUSTER 3

Carrosserie: l'opus 3 progresse par rapport aux précédentes générations, que ce soit au niveau de la protection anticorrosion que de la peinture, épaisse et régulière.

Habitacle: le Duster 3 ne parvient pas à faire mieux que les opus 2 restylés, il est vrai en progrès par rapport aux versions du lancement. Les garnitures font bon marché, mais sont bien fixées. Reste à voir comment elles résisteront à l'usure dans le temps.

Hybridation: bugs possibles sur la gestion des 1.6 Hybrid, mais aussi sur le système d'hybridation légère du nouveau 1.2 TCe.



N. SOLER

qu'en 1.5 dCi 90 (BVM6, 4x2) ou 110 (BVM6, 4x2 ou 4x4, ainsi que EDC6 en 4x2). Finitions "base", Essential, Confort et Prestige.

Septembre 2018: 1.5 dCi 90 et 110 remplacés par 1.5 Blue dCi 95 ou 115.

Janvier 2019: 1.2 TCe 125 remplacé par 1.3 TCe 130 ou 150 (BVM6, 4x2). Le 1.6 SCe GPL est rebaptisé ECO-G 115 GPL. En mai, TCe 130 et 150 disponibles en 4x4. En juillet,

finition "base" rebadgée Access, 1.6 SCe 115 remplacé par nouveau 1.0 TCe 100.

Septembre 2021: retouches (phares, calandre), finition d'entrée de gamme Access supprimée. 1.0 TCe désormais en version GPL, arrêt du Blue dCi 95.

Juin 2022: restylage (calandre, logos, volant, planche de bord). Le 1.3 TCe 150 n'est plus disponible qu'avec la boîte EDC6. Finitions

Essential, Expression, Journey, Journey + et série limitée Extreme.

Avril 2024: arrivée du **Duster 3** en 1.0 Eco-G 100 (BVM6, 4x2) ou nouveau trois cylindres essence 1.2 TCe 130 (BVM6, 4x2 ou 4x4) et une inédite version 1.6 Hybrid 140 (BVA, 4x2). Les finitions disponibles sont au nombre de quatre: Essential, Expression, Extreme et Journey.

Acheter une voiture d'occasion



N. SOLER



J. LEMAL / DACIA



A. CORTESI / DACIA

Votre budget : 6 000 €

■ Lorsqu'on cherche un SUV à petit prix, le Duster est un incontournable. Mais à 6000 €, le choix n'a rien d'évident. Entre les soucis de fiabilité des moteurs stars (TCe 125 et dCi 110) et la surcote qui touche les versions GPL, le salut passe par des modèles moins en vue, mais au rapport prix/prestations intéressant.



N. SOLER

LE BON CHOIX

Duster 1.5 dCi 90 ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 150 km/h
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre : 505 dm³

Vu un Lauréate de 2012 avec 149000 km à 5990 €

On aurait aimé pouvoir conseiller un dCi 110, mais hélas, il faut compter au moins 8000 € pour un exemplaire affichant 160000 km... Pas grave : depuis qu'il a reçu une boîte à 6 rapports fin 2011, le dCi 90 offre des prestations assez proches, avec une solidité nettement plus rassurante. A l'usage, la sixième doit être abandonnée pour relancer, mais l'appétit demeure raisonnable. Pour profiter d'un équipement décent, ne retenez que la finition Lauréate (voire les séries Delsey et ESF qui en dérivent), qui dispose de la clim' faisant cruellement défaut aux versions inférieures. Elle se reconnaît à ses boucliers ton caisse et ses antibrouillards.

ET EN ESSENCE ?

La fragilité du 1.2 TCe complique les choses. En entrée de gamme, le classique 1.6 16V est solide, mais son manque de brio et son appétit ont de quoi rebuter. Le salut passe alors par ses déclinaisons bioéthanol, rares, et GPL. Prisée, cette dernière est difficilement trouvable à moins de 7000 €, surtout avec moins de 150000 km. Et dans le lot, on découvre plus d'Ambiance que de Lauréate.

Votre budget : 14 000 €

■ Une enveloppe de 10000 € permet de s'offrir les premiers Duster 2. Mais il s'agit des modèles utilisant les blocs de l'ancienne génération, et notamment le fragile 1.2 TCe. Moyennant 1500 € de plus, vous accédez à la nouvelle gamme de moteurs, en essence comme en diesel.



N. SOLER

LE BON CHOIX

Duster "2" 1.5 Blue dCi 115 ■ 6 CV ■ 115 ch
■ 172 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 479 dm³

Vu un Prestige de 2020 avec 96000 km à 13950 €

Sur le papier, le 1.5 dCi 110 semble déjà offrir des prestations convaincantes, avec l'avantage d'un prix d'achat moindre. Mais à long terme, son remplaçant, le 1.5 Blue dCi 115, s'avère plus économique, puisqu'il réclame en moyenne 0,7 l/100 km (et même 1 l/100 km sur autoroute) de moins selon le labo *Auto Plus*. Seule contrepartie, des relances en sixième moins vives. Au volant, la finition Prestige permet d'apprécier l'étendue des progrès réalisés en matière de vie à bord et de conduite, avec un confort très correct et une dotation généreuse (GPS, caméra de recul...). Le tout avec une banquette accueillante pour deux et un coffre spacieux.

ET EN ESSENCE ?

Le 1.0 Eco-G est un bon choix, mais l'engouement du public maintient les tarifs à des niveaux élevés. Pour 1000 € de plus, le 1.3 TCe 130 en propose davantage. Remplaçant du fragile 1.2 TCe, il n'a eu aucun mal à faire oublier son aïeul. Plus sobre, plus fiable (ouf!) et plus vif, il gagne sur tous les tableaux. Bonne nouvelle, on le trouve souvent en Prestige avec un kilométrage raisonnable.

Votre budget : 22 000 €

■ Look séduisant, intérieur bien présenté, dotation complète, offre de moteurs moderne, le dernier Duster est loin de l'image "cheap" des premiers modèles. En contrepartie, le ticket d'entrée approche 19000 €, et nombre de revendeurs affichent des tarifs très (trop!) proches de ceux du neuf...



N. SOLER

LE BON CHOIX

Duster "3" 1.0 Eco-G ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 170 km/h
■ 6,8 / 9,6 l/100 km (SP/GPL) ■ Coffre : 425 dm³

Vu un Journey de 2024 avec 9000 km à 21990 €

Avec 90 ch lorsqu'il fonctionne au sans-plomb et 100 ch avec du GPL, le petit trois cylindres n'offre pas des performances ébouriffantes. Mais il suffit largement au quotidien et permet même d'envisager des départs en vacances. Surtout, il coûte peu à l'usage, avec un carburant à 1 €/l. A bord, le Duster séduit par sa belle habitabilité et un sens de l'accueil en net progrès. Et bien que réduit de 70 dm³ par rapport au reste de la gamme, le coffre de cet Eco-G s'avère correct. Mieux, l'équipement se montre riche dès l'Expression (Mirror Screen, caméra de recul...). Mais comme on trouve des Journey (accès mains libres, GPS...) à peine plus cher, autant en profiter!

ET EN HYBRIDE ?

Plus de diesels au programme, mais une inédite version hybride 1.6 de 140 ch. Le prix du neuf débute à 26600 €, la finition de base Essential n'étant pas disponible avec ce bloc. En seconde main, on dénicher des autos affichant autour de 15000 km juste en dessous de 25000 €. Des prix qui devraient baisser d'ici à la fin d'année avec la multiplication de l'offre sur le marché.

Mercedes Classe A

Sébastien Rome n'en revient pas du toupet des équipes de Mercedes. La marque estime avoir le droit de refuser toute prise en charge de la panne de sa Classe A, sans avoir à se justifier !



A. SAUWIER

6 825 € pour remplacer une culasse à 72 200 km !

Au vu de la rareté de l'offre et des tarifs souvent très élevés pratiqués par les vendeurs, nombre de clients de voitures allemandes d'occasion n'hésitent pas à porter leur choix sur un exemplaire provenant d'outre-Rhin. C'est le cas de Sébastien Rome, de Saint-Raphaël (83). Ce lecteur roule aujourd'hui avec une Mercedes A 250 de 2021, acquise alors qu'elle avait 2 ans. S'il a porté son choix sur cet exemplaire, c'est parce qu'il a toujours été entretenu dans le

réseau officiel de la marque. Pour Sébastien, c'est un gage de sérieux et de qualité.

Sans justification

Après deux années d'utilisation, et alors que sa voiture affiche 72 200 km, une panne survient. L'auto est alors confiée au concessionnaire qui s'en occupe depuis que Sébastien en est le propriétaire. Mais l'homme de l'art ne tarde pas à revenir vers son client avec de mauvaises nouvelles. En effet, le moteur 2.0 de cette A 250 est

victime d'une déformation de la culasse. Un défaut assez fréquent sur ce quatre cylindres, mais qui touche généralement les variantes les plus puissantes, estampillées AMG. A l'énoncé du problème, Sébastien n'est guère surpris du montant astronomique du devis (6825 €). Il l'est, en revanche, beaucoup plus lorsqu'il apprend que la filiale française de la marque refuse toute participation financière aux réparations. Sans fournir aucune explication valable.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Le comportement de Mercedes dans ce dossier (et dans tant d'autres) est indigne du prestige et de la qualité que revendique le constructeur. En effet, en France, il existe des lois qui régissent la conduite des industriels en cas de panne précoce survenue hors période de garantie. Comme le confirment nos experts, dans ce dossier, c'est Mercedes qui doit assumer totalement le coût de cette intervention, Sébastien ayant toujours fait procéder aux révisions selon le plan d'entretien.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 208

Coup de chaud

Sur notre E-208 136 de fin 2020 qui n'a que 34500 km au compteur, le compresseur de climatisation a dû être changé. Peugeot a couvert 80% du devis de 2095 €.

Frédéric Bonnet, 81990 Puygouzon

NOTRE CONSEIL C'est anormal car votre E-208 n'a atteint ni l'âge (5 ans) ni le kilométrage (40000 km) à partir desquels il sera logique d'appliquer un taux de vétusté. En utilisant le modèle de lettre que nous avons publié en p. 53 de notre n° 1901, en envoyant un courrier en recommandé avec AR, vous pouvez mettre Peugeot en demeure de vous rembourser les 412 € que vous avez versés pour récupérer votre auto.

Skoda Octavia

Sélecteur défectueux

En 2022, j'ai acheté une Skoda Octavia Combi PHEV 204 neuve. Aujourd'hui, ce break a 33900 km et il a fallu faire remplacer le sélecteur de boîte. Le devis était de 1 128 € et la marque en a réglé une partie, à hauteur de 72 %.

Serge Mirguet, 77220 Tournan-en-Brie

NOTRE CONSEIL Cet élément ne pouvant pas être considéré comme une pièce d'usure, le barème de nos experts indique que son remplacement doit totalement être à la charge du constructeur s'il touche un véhicule ayant moins de 5 ans et moins de 100000 km. Votre Skoda Octavia Combi rentre parfaitement dans ce cadre.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Volkswagen a payé 35 % du Mecatronic

La résolution du dossier de Sandra François, de Saint-Etienne (42), démontre que si l'appui de nos experts est crucial, la pugnacité est elle aussi indispensable. Lorsque cette lectrice nous a contactés, c'est parce qu'il fallait remplacer le Mecatronic de sa Passat SW 2.0 TDI 150 DSG de 2018 (168400 km). A ce moment-là, Volkswagen lui a accordé un rabais de 8 % sur un devis de 1 841 €. Mais à peine avons nous pris ce dossier en mains que la marque revoyait son offre à 25 % puis, finalement, à 35 % de participation.



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

PHOTOS: N. SOLIER



BIEN CHOISIR UNE...

Renault Clio 4 phase 2 (2016-2020) essence à moins de 9 000 €

Lancée en 2012, puis restylée en 2016, la Clio 4 a rencontré un vif succès grâce à son design inspiré, associé à une belle polyvalence. Voyons quelles versions retenir sur la multitude de modèles d'occasion.

Avec sa ligne très galbée et ses poignées de portes arrière dissimulées dans le montant, cette quatrième génération de Clio a marqué les esprits. Son style séduisant, pas si éloigné de celui du modèle actuel, reste d'ailleurs dans l'air du temps. Assez longue (4,07 m), cette citadine peut jouer les petites familiales grâce à son coffre plutôt accueillant (330 dm³ sans l'option audio Bose) et une habitabilité arrière correcte (mais sans plus). A noter, dès 2013, elle a existé en version break Estate allongée de 20 cm.

Celle-ci accorde quelques centimètres supplémentaires à la banquette, un volume de chargement accru (+ 145 dm³) et une meilleure accessibilité (hayon plus large de 9 cm). S'y ajoutent des barres de toit longitudinales intégrées pour y fixer galerie ou porte-vélos.

Tout d'une grande

Restylée en 2016, la Clio 4 phase 2 se reconnaît à son bouclier avant redessiné et à la disparition des feux de jour de la calandre. Ils sont alors intégrés dans les optiques et prennent la

forme d'un C. On note également des améliorations apportées à la qualité de son intérieur (matériaux plus valorisants) et la correction de certains défauts électroniques (bugs sur les écrans multimédias R-Link, caprices de gestion de la boîte EDC). Bien que les séries spéciales n'aient pas manqué au cours de sa carrière (Trend, Business, Limited...), sa gamme a évolué vers plus de simplicité au fil du temps.

Au volant, cette Renault séduit par son comportement routier rassurant plus que par son confort, un peu ferme. Attention toutefois à sa visibilité arrière problématique en circulation et pour les manœuvres. Choisir un modèle avec radar de recul (à partir de Business) ou la caméra arrière (sur Initiale

Paris ou en option) n'est donc pas superflu. Outre sa présentation agréable et sa conduite plaisante, cette Clio séduira aussi par son coût d'entretien sans excès (pièces détachées à prix raisonnables) et ses moteurs plutôt sobres, y compris en essence. Ces derniers (tous avec vignette Crit'Air 1), s'articulent autour de trois blocs : 1.2 16V (75 ch), 0.9 TCe (75 et 90 ch) et 1.2 TCe (120 ch). Le plus puissant offre en outre le choix entre boîte manuelle ou automatique et profite des finitions les plus huppées. Mais sa fiabilité pose hélas question. Dans tous les cas, l'abondance de l'offre incite à faire jouer la concurrence et à viser des modèles à l'historique limpide et à l'entretien suivi.

Par Christophe Conche

Entre la Clio 4 phase 1 et la phase 2, le poste de conduite a peu évolué. La qualité des matériaux en revanche a été revue à la hausse et se montre plus flatteuse.



L'ouverture des portes arrière (poignées haut perchées) n'est pas très pratique. La banquette peut accueillir jusqu'à trois passagers (collés serrés). Le coffre, déjà convenable en version classique, gagne 145 dm³ en déclinaison break.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

La finition de base Life se montre honnête. Mais une Zen ou une Trend ajoute la clim' et l'écran central. Au-dessus, les Business et Limited, ne s'affichent pas forcément plus cher dans les annonces et sont mieux dotées encore. Comptez au moins 1 000 € de plus pour une Intens.

LA DOTATION DE SÉRIE

Life: • ABS + AFU + ESP • Accès mains libres • Aide au démarrage en côte • Banquette AR 2/3-1/3 • Ordinateur de bord • Régulateur/ limiteur de vitesse • Vitres AV électr. • Volant réglable (haut. et prof.).
Zen: • Antibrouillards • Clim' manuelle • Ecran multimédia 7" avec Mirror Screen • Jantes 16" en acier • Projecteurs full led.
Trend: • Rétroviseurs ton carrosserie • Siège conducteur réglable en hauteur.
Business: GPS • Radars de recul • Vitres AR surteintées • Volant cuir.
Limited: • Troisième appuie-tête AR • Jantes alu 16" • Volant similicuir.
Intens: • Clim', phares et essuie-glaces auto. • Feux AR à leds • Rétros rabattables et vitres AR électriques • Sellerie mixte similicuir/velours.
Initiale Paris: • Caméra de recul • Jantes 17" • Sièges cuir (AV chauffants).



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.2 16V - 75 ch	0.9 TCe - 75 ch	0.9 TCe - 90 ch	1.2 TCe - 120 ch BVM	1.2 TCe - 120 ch EDC
Vitesse maxi	149 km/h	162 km/h	169 km/h	187 km/h	188 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s4	36s	35s2	32s6	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	16s5/27s4/-	12s8/26s4/-	10s3/18s7/-	7s6/10s/12s5	7s9/9s9/14s
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km	6,8 l/100 km	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,5/6,9 l/100 km	5,7/6,2/6,4 l/100 km	5,8/6,4/6,3 l/100 km	6,5/7,4/6,8 l/100 km	7/7,6/7,1 l/100 km
Poids	1 113 kg	1 126 kg	1 143 kg	1 231 kg	1 240 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	70 m	66 m	66 m	66 m
Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1 149 cm ³	898 cm ³	898 cm ³	1 197 cm ³	1 197 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 5 500 tr/mn	75 ch à 5 000 tr/mn	90 ch à 5 000 tr/mn	120 ch à 5 500 tr/mn	120 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	107 Nm à 4 250 tr/mn	120 Nm à 2 500 tr/mn	135 Nm à 2 250 tr/mn	205 Nm à 2 000 tr/mn	205 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Crit'Air	127 g/km/ 1	113 g/km/ 1	99 g/km/ 1	118 g/km/ 1	120 g/km/ 1
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

Avec un budget de 9 000 €, on accède à un large choix de Clio 4 phase 2, hors versions sportives (R.S.). Mais un tri s'impose, car la gamme comporte des nids à problèmes...
1.2 16V 75: utilisé sur la Twingo, il suffit en usage urbain, mais se révèle très juste sur voie rapide ou en charge. En l'absence de suralimentation, il se montre fiable et peu coûteux en révisions. Il se trouve sous la barre des 6 000 € avec moins de 180 000 km en Life.
0.9 TCe 75: succédant au 1.2 16V, ce petit trois cylindres, qui profite du soutien d'un

turbo ainsi que d'un couple plus important (+ 13 Nm), est volontaire. Comptez à partir de 8 000 € en Trend avec environ 150 000 km.
0.9 TCe 90: accessible dès 8 500 € en Business avec 140 000 km, ce bloc fournit 90 ch et davantage de couple tout en conservant un fonctionnement silencieux. Son appétit est raisonnable, à condition d'adopter une conduite souple.
1.2 TCe 120: ce quatre cylindres turbo, associé à une boîte 6 vitesses, procure de brillantes performances et reste dans

notre budget en Limited avec 100 000 km. Mais prudence: il exige d'être très vigilant sur la consommation d'huile, excessive et pas forcément signalée au tableau de bord.
1.2 TCe 120 EDC: séduisante sur le papier, cette version à boîte automatique s'affiche dès 8 000 € en Initiale Paris, avec 140 000 km. L'EDC compte 6 rapports mais fait appel à un système à double embrayage, onéreux en cas de remplacement (3 000 €). Mais là encore, c'est le manque de fiabilité du bloc qui incite à tourner les talons.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte EDC (6 rapports et double embrayage): elle est parfois bruyante. Si la mise à jour de son boîtier de gestion (650 €) ne suffit pas, il faut la changer (6 000 €).
Boîte manuelle (5 rapports): quelques problèmes rencontrés pour passer la marche arrière, causés par un souci d'ajustement de sa commande par câble.
Climatisation: des casses de compresseur signalées (changement dès 300 €).
Commande de ventilation et jauge à carburant: des fragilités récurrentes.
Moteur: segmentation perfectible du 1.2 TCe, qui lui fait consommer de l'huile et exige un entretien annuel obligatoire pour limiter les risques de casses (5 000 €).
Système multimédia R-Link, stop/start: des dysfonctionnements nécessitent une mise à jour en concession (dès 150 €).
Train AV: couinements dus à l'usure prématurée des silentblocs et biellettes (250 €).

Nous vous conseillons

Une 0.9 TCe 90 Limited

Sa consommation raisonnable et son équipement suffisant en font un bon choix, qui rentre dans le budget avec moins de 100 000 km au compteur. A noter, dans la même configuration, une version break n'exige que 400 € de supplément pour une fonctionnalité accrue.



N. SOLER



LES GRANDS HOMMES

QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine Kiichiro Toyoda

Père de l'auto japonaise, maître de la production



TOYOTA

Rien n'a été simple pour Kiichiro Toyoda. Non pas par manque d'argent, mais à cause de la guerre. Ses successeurs ont pourtant réussi à faire de son bébé le premier constructeur automobile mondial.

Fils aîné de l'industriel japonais Sakichi Toyoda, Kiichiro naît en juin 1894. A la fin du XIX^e siècle, son père est déjà renommé. On le surnomme même "le roi des inventeurs". La majorité des machines à tisser du Japon sortant de ses ateliers, il jouit d'un niveau de vie très confortable. Enfant, Kiichiro suit une scolarité sérieuse qui va le mener jusqu'à la prestigieuse université impériale de Tokyo. En 1920, il en sort ingénieur en génie mécanique. Durant ces années, il se

rend régulièrement dans les ateliers de son père dont il admire le talent, l'inventivité et la réussite. Le monde de l'entreprise, Kiichiro a donc eu l'occasion de le connaître très tôt. Après ses études universitaires, il va se rendre dans plusieurs pays occidentaux pour se perfectionner dans l'industrie de la filature. A son retour, au milieu des années 1920, il est engagé par son père en qualité d'ingénieur. Les deux hommes s'entendent à merveille, tant au bureau qu'en famille. En 1924, ils inventent une machine à tisser révolutionnaire, entièrement automatisée. Un peu plus tard, chargé d'en vendre la licence par son père, Kiichiro trouve preneur chez Platt Brothers, le leader britannique du textile, contre la somme, mirobolante pour l'époque, de 100 000 livres sterling.

De fructueux séjours en Occident

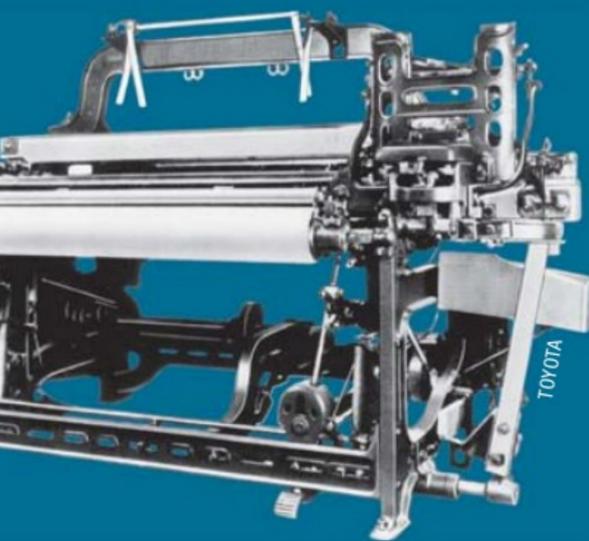
Curieux, aimant voyager, Kiichiro part en Europe et aux Etats-Unis, dans le but inavoué de visiter les usines automobiles qui y prospèrent. De retour au pays, il confie à son père croire beaucoup en l'avenir de cette industrie. D'abord réticent, Sakichi l'encourage finalement à tenter l'aventure. Hélas, ce père génial et bien-aimé meurt en 1930, laissant un important héritage à Kiichiro et à son gendre Risaburo. A cette époque, la quasi-totalité des voitures fabriquées au Japon sont estampillées Ford et General Motors. Certes, il existe bien quelques tricycles motorisés japonais, comme le Mizuno-Shiki, apparu en 1931. Mais ce ne sont pas de "vraies" voitures. Cependant, les autorités nipponnes vont bientôt réagir. Au début des années 1930, elles encouragent les entreprises du textile et de la céramique à s'orienter vers l'industrie automobile, afin de construire une voiture entièrement "made in Japan". Comme d'autres industriels, Kiichiro participe activement au projet, qui aboutira à la présentation de l'Atsuta, en 1932. Tout le monde se congratule, seulement voilà, l'Atsuta est bien falote face à ce que proposent les Américains. Chacun en est sûr, elle n'intéressera personne. Aussi le projet est rapidement abandonné. Mais à toute chose malheur est bon ! Kiichiro va profiter

de ce fiasco pour convaincre son beau-frère, Risaburo, d'investir le fruit de la licence vendue trois ans plus tôt à Platt Brothers, dans le développement d'une automobile à leur nom, qui viendrait directement concurrencer la toute jeune Nissan, conçue en 1933.

Et Koromo devient Toyota City

Kiichiro va construire trois petits prototypes, qu'il appellera A1. L'histoire dit qu'il en a disposé un devant la tombe de son père, après l'avoir fait bénir lors d'une cérémonie bouddhiste. Au Japon, le respect et la révérence ne sont pas de vains mots. En 1936, Kiichiro Toyoda remplace le D de son nom par un T. Pourquoi cet étonnant changement ? Pour deux raisons. D'abord, et d'après une étude poussée, il s'avère que Toyota se prononce plus facilement à travers le monde que Toyoda. Et puis, écrire Toyoda en japonais demande dix traits de pinceau. Or, Toyota n'en réclame que huit. Et au pays du Soleil levant, le 8 est un chiffre porte-bonheur. Là-bas, on ne plaisante pas non plus avec ces augures-là ! Un an plus tard est fondée la Toyota Motor Company. Risaburo en est le président, Kiichiro le directeur général. Dans la petite commune de Koromo, une usine est construite sur de vastes terrains. Inaugurée le 3 novembre 1938, elle est encore aujourd'hui le centre mondial de l'entreprise. Vingt ans plus tard, Koromo sera d'ailleurs officiellement renommée Toyota City. Perfectionniste, Kiichiro veut devenir lui-même un expert en automobile. Il démonte une Chevrolet, en étudie minutieusement chaque élément pour en percer les secrets de fabrication. Ces pièces de voitures américaines étant courantes et bon marché au Japon, Kiichiro a une idée de génie : pour que ses futurs clients puissent réparer leur Toyota avec des pièces faciles à trouver, il décide que sa première voiture sera conçue autour de composants Chrysler et Ford. Puis, entouré d'excellents techniciens, il lance, en 1936, la construction de la Toyota AA, dont quelque 1 000 exemplaires seront vendus de 1936 à 1943.

Comme Ford l'avait fait avant lui avec la Ford T, Kiichiro veut que son AA soit



En 1924, Kiichiro Toyoda aide son père Sakichi à mettre au point cette machine à tisser automatisée qui fait la fortune de la famille. Sans elle, qui sait si la marque Toyota aurait existé.



Cette Toyota AA est la première voiture du constructeur. Dotée d'un six cylindres de 62 ch, elle est sortie en 1936 et a été vendue à environ 1 000 exemplaires, jusqu'à ce que l'entrée en guerre du Japon ne la freine dans son élan.



TOKUMEIGAKARINOASHIMA / WIKIMEDIA COMMONS

Le siège mondial de la Toyota Motor Corporation est situé dans l'ancienne ville de Koromo, rebaptisée Toyota City en 1959.



Vue aérienne datant de 1938, où l'on mesure l'étendue de la première usine Toyota, dans laquelle travaillent déjà plusieurs milliers d'ouvriers. Elle est, encore aujourd'hui, le centre mondial de l'entreprise.



A. DINNER / EPA / MAXPPP

Petit-fils de Kiichiro, Akio Toyoda a été l'un des plus emblématiques PDG de Toyota, de 2009 jusqu'à sa démission, en 2023.

accessible au plus grand nombre. Le leitmotiv est alors de produire une voiture rustique, pas chère et quasiment incassable. Mais la Seconde Guerre mondiale ruine ses ambitions... Le marché nippon se réduit à peau de chagrin, l'économie est exsangue mais, heureusement, l'armée va permettre à Toyota de se maintenir à flot en lui commandant des véhicules militaires. Et c'est peu après la guerre que Kiichiro va dévoiler l'étendue de ses capacités et de sa détermination. Sur une idée originale de l'ingénieur Taiichi Ohno, il étudie et développe une méthode révolutionnaire de gestion de la production, le kanban. Inspirée des supermarchés américains qui attendent qu'un produit soit épuisé avant de le réapprovisionner, cette méthode, appelée aussi le juste-à-temps, évite le stockage des pièces détachées, coûteux et dévoreur d'espace. A l'instar du travail à la chaîne instauré par Henry Ford, cette gestion des stocks en flux tendu sera reprise par beaucoup de constructeurs. Dès 1938, Kiichiro s'adjoint les services d'un de ses cousins, Eiji Toyoda. Entre

autres missions, il le charge de systématiser cette méthode sur ses différents sites de production. A la fin de la guerre, et en dépit des bombardements nucléaires de 1945, la fabrication reprend des couleurs chez Toyota qui, en plus du kanban, va introduire ce que l'on appellera la méthode kaizen. Celle-ci consiste à régulièrement évaluer les modes de production et à y apporter, par petites touches, des améliorations constantes. Toujours en vigueur auprès des collaborateurs Toyota du monde entier, les méthodes kanban et kaizen permettent d'optimiser la productivité, et aussi à chacun d'émettre des suggestions.

L'esprit de Kiichiro toujours présent ?

Pendant la guerre, les Japonais ont aussi découvert les Jeep américaines. Séduits par ces drôles d'engins, ils en reprennent le concept et créent, en 1951, le fameux Land Cruiser, le plus ancien véhicule Toyota à toujours être produit. Malheureusement, à la suite de résultats commerciaux décevants, Kiichiro démissionne en 1948. Il s'éteint quatre ans

plus tard, à l'âge de 57 ans, trois mois avant son beau-frère Risaburo. Décapitée, Toyota sera présidée pendant dix-sept ans par deux personnes étrangères à la famille Toyoda, Taizo Ishida et Fukio Nakagawa. Mais, en 1967, c'est le fidèle Eiji Toyoda qui, fortement impliqué dans l'entreprise depuis près de trente ans, va en prendre la présidence. Il la gardera jusqu'en 1982. Artisan du succès phénoménal de la Corolla, voiture la plus vendue au monde, c'est également lui qui a permis à Toyota de devenir un constructeur d'envergure internationale, avec des usines implantées dans de nombreux pays, dont la France. Après que cinq autres honorables présidents se sont succédé à la tête de l'entreprise, survient en 2009 Akio Toyoda, petit-fils de Kiichiro. Jusqu'en 2023, il sera un dirigeant emblématique de la marque, particulièrement apprécié de ses collaborateurs. Quant à Kiichiro, le génial fondateur mort cinquante ans plus tôt, il n'aura pas connu le succès planétaire de son œuvre. Pourtant, beaucoup aiment à croire qu'il veille toujours sur elle. ■



Moteur: 6 cylindres à plat refroidi par air, injection mécanique, turbo
Cylindrée: 2 994 cm³
Puissance: 260 ch à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi: 250 km/h
Production: 2 850 versions 260 ch (1974-1977)
Cote actuelle: 200 000 €

Cette 911 à la sauce turbo est un monstre sacré à la puissance diabolique. Première européenne à se doter d'une suralimentation qui, à l'époque, ne se souciait pas d'être domptée et allait se révéler ultra... sauvage! Les voies élargies sont là pour encaisser le surcroît de puissance.

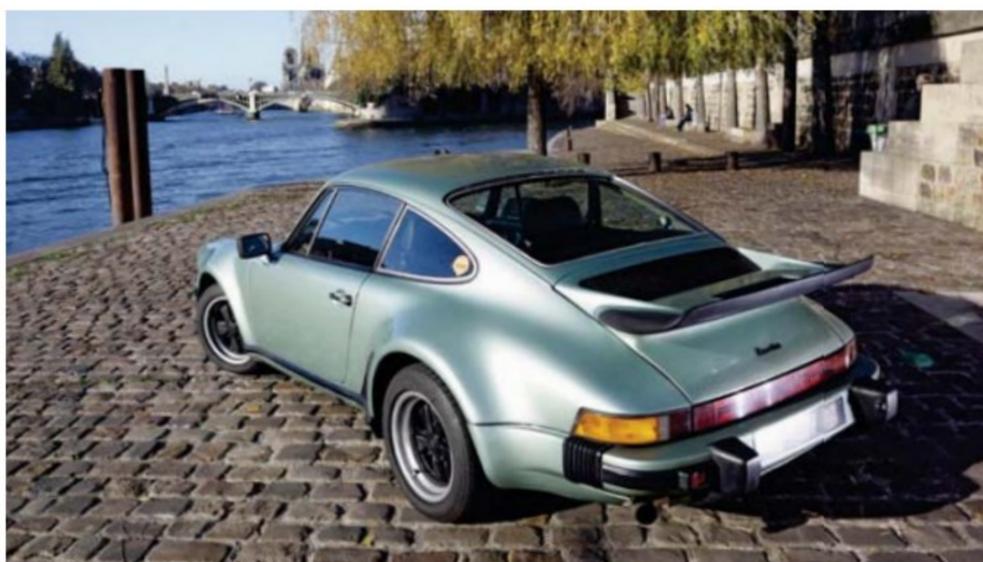


IL Y A 51 ANS, PORSCHE SORT LA 911 TURBO

Attendez-vous à du brutal

Au milieu des années 1970, le turbo n'existe pas de série. Porsche va être la première marque européenne à l'adopter. Elle ne se doute pas encore qu'elle va créer une lignée mythique encore vivace aujourd'hui...

En 1974, la 911 a déjà 10 ans. Elle a son cercle d'amateurs qui commencent à être inconditionnels du modèle. Plutôt que de seulement étoffer la cylindrée de son "6 à plat" qui rugit à l'arrière, Porsche décide de frapper un grand coup: adopter un turbo! Ce mode de suralimentation, breveté par un Suisse en 1905 et qui a fait sa première apparition automobile sur une américaine en 1962*, reste alors assez mystérieux pour le grand public. Mais chacun comprend qu'il s'agit d'une technique qui va donner un muscle surprenant au moteur. Les ingénieurs maison mettent le paquet: la cylindrée passe de 2,7 à 3 litres. Et la fameuse turbine à effet magique fait le reste... La puissance fait un bond de 175 à 260 ch. Avec 250 km/h et 24s7 au 1 000 m départ arrêté. Ça catapulte. La première mouture de cette 911 provoque



Dès son lancement, la turbo est reconnaissable à son énorme aileron et à ses ailes arrière hypertrophiées. Un look très frime, dicté par des raisons techniques, mais que de plus en plus de clients souhaiteront avoir sur leur 911 "ordinaire".

la stupéfaction: le merveilleux six cylindres maison, qui toujours se distinguait par son généreux répondant à tous les régimes, est devenu une bête impulsive et furieuse.

Furieusement bestiale

Tant que le turbo entraîné par les gaz d'échappement n'entre pas en action, vous n'avez plus aucun jus: la puissance brille par son... absence. Puis, dès que la turbine s'active à l'approche des 4 000 tr/mn, le déferlement de vigueur est étourdissant! Une sauvagerie brutale, immédiate, sans aucune progressivité. Le comportement de la 911 déjà délicat en raison de son énorme poids sur l'arrière et

de son avant exagérément délesté en devient caractériel. Si le turbo s'active alors que vous êtes en virage, c'est le tête-à-queue assuré! Sous la pluie, l'auto devient quasiment inconduisible pour le commun des mortels. Fait aggravant: durant les quatorze premières années de cette version, la boîte de vitesses n'offre que quatre rapports. Difficile de se maintenir dans la courte plage de régime où le turbo sévit, de 3 800 à 6 800 tr/mn. Résultat: ces arrivées de puissance intempestives en déstabilisent plus d'un... Notre modèle de 1976 n'est pas à mettre entre toutes les mains. Au bout de quatre ans, la 911 suralimentée se civilise légèrement: la cylindrée passe à



Cinq cadrans ronds, clé de contact à gauche : une disposition tellement fondamentale qu'elle perdure sur les 911 actuelles ! Mais sur cette version sur-vitaminée, tachymètre gradué par tranches de 50 km/h, et jusqu'à 300 km/h !



Le 6 cylindres maison est transfiguré. Lui qui affichait un répondeur vigoureux à tous les régimes devient caractériel : quasiment pas de jus dans les basses zones du compte-tours, toute la puissance déferle d'un coup à 3800 tr/mn.



PHOTOS: CH. MARTIN

Profil virilisé avec muscles saillants. Mais les premières 911 chaussent encore petit : du 15" seulement pour les belles jantes en alu forgé Fuchs à cinq branches noires. Les 16" n'arrivent que sur les modèles 1976, en option !

1974, cette année-là



SEAT

Inauguration de l'aéroport Charles-de-Gaulle par le Premier ministre Pierre Messmer. Après dix ans de travaux pour créer l'aérogare le plus moderne d'Europe ! Seat, filiale espagnole de Fiat, crée la "mini" 133. Une berline de poche de 3,45 m, conçue sur la base des petites Fiat à moteur arrière. Une conception totalement dépassée... Echec : 232 5567 exemplaires en huit ans.

3,3 litres pour donner un peu plus de répondeur avant le déclenchement du turbo. Mais la bête demeure brutale. Pour le reste, c'est une 911 – presque – comme les autres. Ses sièges sport signés Recaro avec appuie-tête intégrés et revêtement en cuir ne sont encore qu'une option. Ces toutes premières 911 turbo sont les plus extrêmes, et les plus recherchées. Impossible d'en dénicher une à prix d'ami. Les kilométrages sont souvent élevés mais la bête est solide. Si les 200000 € souvent exigés vous paraissent un peu trop élevés, la version suivante à peine moins violente, mais plus puissante (300 ch) s'échange un tiers moins cher...



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement

À ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Nouveautés** : les allemands préparent une offensive de SUV. Nous vous les dévoilons en exclusivité.
- **Comparatif** : trois matchs entre les dernières citadines françaises, en essence, hybride et électrique.
- **Occasion** : économiser à l'achat c'est bien... et à l'usage, c'est mieux. Notre sélection petit budget.

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, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria

Essais

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

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

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{er} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Anaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouret

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais, Thierry Réaumont, 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 Haïtaïan

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau 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 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1er juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

Table with 4 columns: Emissions de CO2, Malus, Emissions de CO2, Malus. It lists CO2 emissions in g/km and corresponding malus amounts in Euros.

Table with 2 columns: Bonus/Malus description, Montant. It details the financial incentives based on vehicle price and environmental score.

Table listing car models from Alfa Romeo, Audi, Bentley, BMW, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from BMW, Mercedes-Benz, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from Mercedes-Benz, Opel, Peugeot, Renault, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from Renault, SEAT, Skoda, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from SEAT, Skoda, Suzuki, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from Suzuki, Toyota, Volkswagen, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from Alfa Romeo, Alpine, Aston Martin, Audi, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from Audi, Bentley, BMW, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from Bentley, BMW, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from BMW, BYD, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

Table listing car models from BYD, Dacia, and others, with columns for price, bonus, and energy class.

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+125	nc	FHEV
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV
Plug-in Hybride 225 Pallas	48200	0	nc	FHEV
Plug-in Hybride 225 Jules Verne	50400	0	nc	FHEV
E-Tense Pallas	46800	-3100	nc	Elec
E-Tense Jules Verne	49190	0	nc	Elec
DS 7				
Plug-in Hybrid 225 Pallas	58910	0	11%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	FHEV
Plug-in Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	FHEV
Plug-in Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	FHEV
Plug-in Hybrid 300 Etolie AWD	70280	+360	11%	FHEV
Plug-in Hybrid 360 Performance AWD	78080	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+2205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etolie	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etolie	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etolie	74900	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	367761	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E
296 GTB	515377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3800000	+70000	nc	FHEV
Purosangue	384229	+70000	nc	E
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	11%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	19%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	19%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec
Abarth	38900	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	38900	-3100	10%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	16%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	10%	FHEV
e (RED)	35900	-3100	15%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3100	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	16%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	14%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	14%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	18%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51490	+590	15%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39090	0	10%	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	EBS
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	63990	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49490	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	66490	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62900	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73900	0	16%	Elec
GT	81900	0	3%	Elec
Rally	84900	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39220	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48901	7%	E
Type R S	65800	+45990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
CR-V				
eHEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	5%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	28500	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	7%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	8%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Hybrid 48 kWh Intuitive	36850	-3100	7%	Elec
Hybrid 65 kWh Intuitive	40250	-3100	7%	Elec
1.0 T-GDi 100 Creative	41250	-3100	7%	E
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36850	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48900	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	82800	0	9%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	66700	+4800	8%	FHEV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	86900	0	nc	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
Jeep Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	39150	+240	4%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	7%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	4%	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	+11090	0%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	12%	FHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPl 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	6%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	6%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	30790	+360	8%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	8%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	28990	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	FHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33250	+818	8%	E
Xceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	FHEV
EV4 (nouvelle)				
Autonomie Standard Air	38290	-3100	nc	Elec</

ACHETEZ FINANCEZ & VENDEZ

VPN
Autos.com



vpn-autos.com

Réseau spécialiste
de l'occasion récente
depuis 1994 !

RCS 397 428 145 * Jusqu'à 15 jours ou 1000km des deux termes échus



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



RACHAT
EXPRESS

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Volkswagen ID.4

À partir de **179 €**/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer 5 000 € après déduction de la Prime Certificat d'Économies d'Énergie de 4 200 €⁽²⁾



**Croiser une borne sans s'y arrêter,
c'est ça la vraie liberté.**
Volkswagen ID.4 100 % électrique



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

(1) ID.4 Pure finition Life Max 52 kWh neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté: ID.4 Pro Life Max 286 ch et 77 kWh avec options aux mêmes conditions que l'ID.4 Pure finition Life 52 kWh neuf, 1^{er} loyer de 9 200 € ramené à 5 000 € après déduction de la Prime CEE de 4 200 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de **346 €** valable pour toute commande d'un ID.4 Pro Life Max 286 ch et 77 kWh **du 01/08/2025 au 31/08/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026** 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. (2) Dispositif gouvernemental "Certificats d'Économies d'Énergie". Montant déductible pour tout achat ou location de plus de 24 mois par un particulier d'un véhicule électrique de cat. N1 ou M1, si dossier complet. Montant variable en fonction de la catégorie de véhicule.

Pour la gamme ID.4: consommation électrique mixte (kWh/100 km) 15,7 min – 22,3 max ; rejets de CO₂ en phase de roulage (g/km): 0 (WLTP). Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.

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