

Première rencontre



Peugeot E-208 GTi/Alpine A290

LE RETOUR DES LÉGENDES

Actu

P. 10

Plaques d'immatriculation
Les départements les plus prisés... et les autres



Notre saga de l'été... ☀

Les grands hommes de l'automobile



Cette semaine

Carl Benz
L'inventeur timide révélé par sa femme

P. 56

ACHAT D'OCCASION

P. 20

Les dix pannes du moment

Sachez éviter les modèles concernés P. 50

+ **Peugeot 406 coupé**

Un collector fiable dès 4 000 € P. 54



SCOOP

Future Twingo



Elle roule déjà !

DOSSIER ESSAIS

Les championnes de l'habitabilité

P. 24



27 modèles de 5 à 9 places



Guide

P. 32



Quelle est la meilleure Mini ?
Notre choix parmi... 125 versions !

Match hybrides

**RENAULT SYMBIOZ**

P. 40

Nouveau moteur: suffisant pour battre le Peugeot 3008 ?

L 14629 - 1929 - F: 2,50 €





le losange préféré de l'hexagone

**Renault, marque automobile
favorite des français.
baromètre Posternak/IFOP juin 2025.
classement image grandes
entreprises françaises**

Volkswagen T-Roc Cabriolet

À partir de **299 €/mois⁽¹⁾**

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer 4 000 €



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

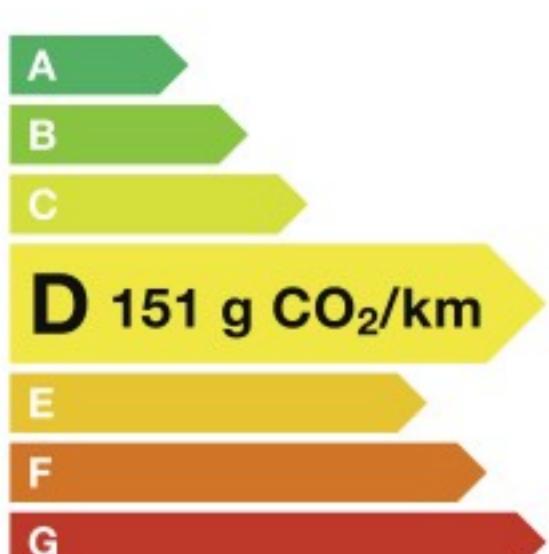


(1) T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116ch neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté: T-Roc Cabriolet R-Line 1.5 TSI EVO2 8CV 150ch avec options aux mêmes conditions que T-Roc Cabriolet Style, 1^{er} loyer de 4000€ suivi de 36 loyers de **535 €**. Valable pour toute commande d'un T-Roc Cabriolet R-Line **du 01/07/2025 au 31/07/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025** dans le réseau participant en France métropolitaine. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH, SARL de droit allemand au Capital 318 279 200 € – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8€ inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

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

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Les manifestations automobiles de la rentrée
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news** Quels sont les départements les plus plébiscités sur les plaques minéralogiques ?
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** La Peugeot E-208 GTi face à l'Alpine A290 GTS
- 20 **Les voitures** de la semaine: scoop, la Renault Twingo E-Tech



ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Quelles sont les voitures les plus spacieuses ?
- 32 **Dossier** Quelle est la meilleure Mini ?
- 40 **Match** Le Renault Symbioz 1.8 E-Tech full hybrid de 160 ch face au Peugeot 3008 1.2 e-DCS6 de 145 ch
- 44 **Test lecteurs**
La nouvelle Hyundai Inster
- 46 **Essai**
Le Nissan Qashqai 1.5 e-Power de 205 ch



GUIDE PRATIQUE

- 49 **Les coachs Auto Plus** Rénovez vos plastiques intérieurs
- 50 **Le baromètre de la fiabilité**
Les 10 pannes du moment
- 53 **Ça vous est arrivé**
- 54 **Les stars de l'occasion**
Une Peugeot 406 coupé essence à moins de 9000 €



MAGAZINE

- 56 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 8: Carl Benz
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Fiat Spider 124 (1974)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Trait d'humeur

Gilles Vidal de retour chez Stellantis pour y superviser tout le design.



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'*Auto Plus*.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à *Auto Plus Abonnements* – 59 898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Batteries, l'Europe ne tient pas le rythme

Il est loin l'époque où les constructeurs manquaient de batteries pour leurs véhicules électriques. La politique incitative pour le développement d'usines en Chine – basée sur des subventions de l'Etat au mépris des règles du commerce international – a porté ses fruits. Non seulement la production du pays a explosé mais sa part de marché a suivi la même tendance. En 2023, ses capacités de production atteignaient 1 290,2 gigawattheures (GWh) contre 295,3 GWh pour les Etats-Unis et 281,9 GWh pour l'Europe. Ce dernier chiffre est encore à relativiser dans la mesure où plus de la moitié des batteries fabriquées en Europe le sont dans des implantations locales... d'entreprises asiatiques !

Cette domination de la Chine pose bien sûr des problèmes d'équilibre géopolitique, mais laisse aussi planer le risque de surcapacité. Car, parallèlement à cette course effrénée au volume d'un côté, la demande de voitures électriques n'augmente pas aussi vite que prévu, de l'autre. C'est, bien sûr, le marché américain qui patine le plus, à cause de la politique mise en place par Donald Trump. Dans son "One Big Beautiful Bill Act" ("un grand et beau projet de loi" ...), voté début juillet, le président a annulé les amendes qui menaçaient les constructeurs américains ne vendant pas assez d'électriques, et supprimé les aides à la transition énergétique ! Le fantasque milliardaire ayant de la suite dans les idées, il vient de faire voter une résolution empêchant la Californie d'interdire la vente de véhicules thermiques neufs en 2035. Dès lors, selon les prévisions, les Etats-Unis ne représenteront que 7 % des ventes mondiales d'électriques cette année, contre 17 % pour l'Europe et... 69 % pour la Chine.

Le déséquilibre entre l'offre et la demande de batteries a un impact sur les prix. L'année dernière, le tarif d'un kilowattheure avait atteint 115 \$ contre... 715 \$ dix ans plus tôt ! Une bonne nouvelle pour l'acheteur. Moins pour l'indépendance énergétique de l'Europe. En effet, les investissements colossaux nécessaires pour construire des gigafactories seront de plus en plus difficiles à rentabiliser. Après Britishvolt en 2023, c'est Northvolt, le "champion européen de la batterie" fondé en 2016, qui a été déclaré en faillite au début de l'année, et ce, en dépit d'une levée de fonds de 15 milliards d'euros et de 50 milliards de contrats engrangés. Ironie de l'histoire, Northvolt vient d'être rachetée par une start-up... américaine !

Mathieu



Par Camille Pinet

Si la rentrée n'a, a priori, rien d'une partie de plaisir, il y a, malgré tout, moyen d'améliorer l'ordinaire pour l'amateur d'automobiles. Rassemblements, salons, rallyes historiques et autres bourses d'échange ne manqueront pas en septembre... Nous avons retenu pour vous les incontournables.

LES ÉVÉNEMENTS

C'est la

Autodrome Drivers Days

► LES 6 ET 7 SEPTEMBRE - AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY (91)

Comme un air de Goodwood

L'autodrome de Linas-Montlhéry est connu pour ses événements consacrés aux anciennes, mais son propriétaire, l'UTAC, a décidé de casser les codes pour la première édition de l'Autodrome Drivers Days, les 6 et 7 septembre prochains. Dans l'esprit du Festival of Speed de Goodwood, cette manifestation accueillera, sur la piste et dans les zones d'exposition, des modèles de toutes les époques sélectionnés pour leur singularité. Un rassemblement ouvert et éclectique, auquel votre magazine a choisi de s'associer.

Un événement pensé pour le public. Outre la diversité des voitures présentées, l'originalité de l'Autodrome Drivers Days réside dans des courses organisées façon rallye (et non en plateau thématique). Plus de 300 participants s'élanceront ainsi un par un, toutes les 40 secondes, depuis les stands. L'occasion de voir défiler un patchwork de sportives emblématiques et de se laisser surprendre par une Porsche GT2 de 2003 "suivie" par une 4CV 1063, devançant elle-même des Alpine A110, Venturi 400 Trophy ou Simca 1000 Rallye 2. Bonne nouvelle, ces courses type rallye répondent à une réglementation moins exigeante que celles en plateau, ce qui permet d'ouvrir plus largement les zones publiques de l'Autodrome. L'épingle des Deux Ponts, ainsi que les virages de la Ferme et du Faye seront de nouveau accessibles, ce qui n'était pas arrivé depuis des dizaines d'années. De quoi de profiter au maximum du spectacle.

Venez rencontrer la rédaction. Durant tout le week-end, vous pourrez échanger avec les membres des rédactions d'Auto Plus et d'Auto Plus Classiques, y compris notre Jean-Louis Moncet national, présent le samedi pour des dédicaces ou des selfies. Notre stand proposera également une exposition retraçant 120 ans d'histoire automobile française, avec des modèles comme une 2CV Type A



ou une Facel Vega... et bien d'autres surprises! Sans oublier, bien sûr, notre célèbre estafette qui est de tous les rassemblements. D'autres stands permettront de découvrir les dernières nouveautés de chez BMW et Mini, Honda, Alpine, Renault ou encore BYD (liste non exhaustive). Des marques plus exclusives, mais bien françaises exposeront également leurs créations: PGO, FacteurDix, Pantore et Devalliet.

Salon Auto-Moto Classic de Toulouse

► DU 5 AU 7 SEPTEMBRE - MEET PARC DES EXPOS DE TOULOUSE (31)

Début septembre, sur trois jours, le salon Auto-Moto Classic annonce plusieurs expositions consacrées aux anglaises, à Alpine, mais aussi à la Citroën DS à l'occasion de ses 70 ans. Il accueille également l'American



Day les 6 et 7 avec plus de 700 véhicules rassemblés et de nombreuses animations typiquement "US". Enfin le dimanche, plus de 200 véhicules d'époque participeront à la quatorzième traversée historique de la Ville rose.

• Tarif 13,50 €, tarif réduit 10,50 € pour les enfants de 10 ans à 17 ans ou en ligne, gratuit pour les moins de 10 ans. • Parking gratuit pour les anciennes.

Automoto-classic.com

Journées européennes du patrimoine

► LES 20 ET 21 SEPTEMBRE - POUR LES ANCIENNES AUSSI

Les Journées du patrimoine, organisées dans toute la France, ne concernent pas seulement les monuments historiques et les palais de la République. Elles font la part belle aux véhicules anciens, grâce à la collaboration du ministère de la Culture et de la Fédération française des véhicules d'époque. Plus d'une centaine d'expositions et de rassemblements sont ainsi prévus sur tout le territoire: retrouvez les plus proches de chez vous sur la carte interactive accessible en ligne.

Ffve.org/carte



3 AUTOMOBILES À INSCRIRE SUR VOTRE CALENDRIER

rentrée... en piste !



PHOTOS: C. RAOUL-REA

• Tarif visiteur: 20 € pour un jour, 30 € pour les deux avec parking gratuit pour tous et parking dédié pour les voitures anciennes ou d'exception.

• Tarif roulage: 140 € pour quatre roulages par jour le samedi et le dimanche + 30 € pour un deuxième pilote.

Autodrome-drivers-days-2025.eventmaker.io/fr

Circuit des Remparts

► DU 19 AU 21 SEPTEMBRE - ANGOULÈME (16)

Tous les mois de septembre, la capitale de la BD se transforme en capitale de l'automobile ancienne, grâce à des courses historiques organisées en pleine ville. Le dimanche, sept plateaux de course des années 1920 à 1976 s'affrontent à nouveau. La fête commence dès le vendredi avec les concours d'élégance et d'état, se poursuit le samedi avec les rallyes historiques, tandis que de nombreuses expositions thématiques sont accessibles dans toute la ville, dont une consacrée à Michel Vaillant.

• Tarifs pour assister aux courses: 35 €, expos présentées dans toute la ville. Circuitdesremparts.com



F. BAUDIN / DPPI

Salon des véhicules de loisirs

► DU 27 SEPTEMBRE AU 5 OCTOBRE

PARC DES EXPOSITIONS DE PARIS LE BOURGET (93)

C'est le rendez-vous annuel des amateurs de camping-cars et de "van life"... au point qu'il propose aux possesseurs de véhicules de loisirs de séjournier sur place, sur un parking dédié! Cette année, le salon revient sur le site du Bourget, en Seine-Saint-Denis. Il accueille plus de 2000 véhicules et

150 exposants sur 70 000 m² et propose un centre d'essai des dernières nouveautés. Enfin, un parking pour les occasions est prévu pour ceux qui cherchent la bonne affaire.

• Tarif sur place 15 €, 9 € en ligne, gratuit pour les enfants de moins de 10 ans, 7 € pour les moins de 14 ans. Salonvdl.com



SALONVDL



N. RODET

Salon automobile de Lyon

► DU 24 AU 28 SEPTEMBRE - EUREXPO LYON (69)

Événement de portée nationale, le salon de Lyon se tient tous les deux ans en alternance avec le Mondial de l'auto à Paris. Il offre à ses visiteurs l'opportunité d'essayer plus de 400 nouveautés. Son succès est tel qu'il ouvre, en 2025, une journée supplémentaire et accueille désormais les supercars, les véhicules utilitaires et la van life, des univers qui s'ajoutent aux zones consacrées aux voitures neuves, aux occasions, au sport automobile, à l'écomobilité et aux services.

• Tarif 10 € jusqu'au vendredi, 12 € le week-end. Gratuit pour les enfants de moins de 13 ans.

Salon-automobile-lyon.com



Des panneaux "détournés" pour ralentir le trafic

Stop ou encore ?

Dans mon village, la mairie a installé des stops sur la rue principale, à des endroits qui me semblent inappropriés: l'un impose de laisser la priorité à des véhicules venant d'une impasse, l'autre oblige à marquer l'arrêt sur un passage piéton. Le maire explique que c'est pour faire ralentir les voitures. Certes, mais de là à accorder la priorité à une voie privée... Est-ce normal? N'y a-t-il pas des règles à respecter?

J.-P. Jousse, Bouville (91)

Pascale Gétin. L'installation de chicanes et autres ralentisseurs n'étant pas toujours possible ni souhaitée (ou revenant trop cher), certaines communes optent pour une alternative

contraignante et bon marché: le stop. Exemple le plus marquant: La Rochelle (17) qui en a installé quatorze (avenue de Fétilly) sur quelques centaines de mètres et dans les deux sens... pour n'en conserver au final "que" dix (photo)! Dans votre cas, le maire – qui a eu la main moins lourde – est dans son droit, car il exerce le pouvoir de police sur l'ensemble des voies publiques, mais aussi privées, ouvertes à la circulation dans son agglomération. A ce titre, il est décisionnaire (par un arrêté motivé) de l'implantation de la signalisation, a fortiori s'il s'agit d'assurer la sécurité. D'autant que s'il ne prenait pas des mesures pour limiter la vitesse, cela pourrait lui être reproché en cas d'accident.

Clic clac, vous êtes pruné!

Si l'on utilise un smartphone au volant pour prendre une photo, on s'expose à un PV de 135 € et la perte de 3 points. Mais si l'on se sert d'un appareil photo classique, risque-t-on la même chose?

Luca T., Saint-Brieuc (22)

Pascale Gétin. C'est bien "l'usage d'un téléphone tenu en main", sans précision sur la fonction utilisée, qui est puni. Donc photographier au volant avec son smartphone expose bien aux sanctions que vous citez. Est-ce le même "tarif" si l'on tient un appareil photo classique? En théorie non, car là, c'est plutôt l'article R412-6 du code de la route, selon lequel "tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent", qui s'applique. Avec à la clé, un PV moins douloureux, à 35 €... A moins que l'agent n'invoque, même si c'est improbable, le R412-6-2, qui punit le "fait de placer dans le champ de vision du conducteur [...] un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite". Et là, ça pique, l'amende culminant à 1 500 € (5^e classe) avec 3 points en moins et confiscation du matériel. Moralité, peu importe le type d'appareil, au volant, on ne prend pas de photos!



SHUTTERSTOCK

Tout le monde reste derrière?

Lorsqu'on est motard, doit-on respecter le panneau rond d'interdiction de dépasser, sachant que ce sont deux... voitures qui figurent dessus?

Wolky M., Vouvray (37)

François Tarrain. Oui, l'interdiction imposée par le panneau B3 s'applique à tous les véhicules à moteur, y compris aux motos. Mais si le picto rouge à gauche représente un camion (panneau B3a), la règle ne s'impose alors qu'aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t.

En août, les constructeurs français en font des tonnes pour que les clients "réservent" une électrique à 100 €/mois. Mais, vu qu'il n'y aura que 50 000 voitures éligibles au leasing social à la rentrée, tout le monde ne sera pas servi. Ce qui risque de faire un paquet de déçus!

Valérie S., Gisors (27)

Plaque "étRange"

Après la drôle d'immatriculation du Land Rover Defender que vous aviez attribuée à Guernesey (n° 1927), d'où vient, selon vous, celle, au moins aussi bizarre, de ce Range Rover?

Matt, Paris

François Tarrain. Décidément, c'est l'été des plaques exotiques. Le Defender en question possédait une immatriculation à cinq chiffres et aucun autre signe distinctif. Idem pour ce Range Rover qui, lui, se contente de sept lettres figurant en partie des chiffres romains. L'hypothèse la plus plausible: il pourrait s'agir d'une plaque personnalisée anglaise non réglementaire (fond blanc, pas d'identifiant GB à gauche). Si quelqu'un peut confirmer...



REPORTER AUTO PLUS

Impossible "double zéro"?

Je n'arrive jamais à terminer un plein sur un total entier: il y a toujours un petit centime qui s'ajoute à la fin! A croire que les pompes sont réglées pour que ce soit impossible...

M. Pastor, Ajaccio (20)

François Tarrain. Pas évident, en effet, de tomber sur un compte rond, la dernière goutte d'essence étant souvent celle de trop. Mais de là à y voir une martingale des stations-service pour vous forcer à en mettre un peu plus jusqu'à obtenir un arrondi... Afin d'en avoir le cœur net, nous avons tenté le coup en maniant finement le pistolet. Verdict: ça se joue à une pichenette, mais c'est faisable!



F. TARRAIN

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Lors des grands trajets, vous:



Faites une pause toutes les 2 heures

Ne vous arrêtez que par nécessité

Roulez non-stop jusqu'à l'arrivée

Prenez le volant à tour de rôle

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

Quel identifiant avez-vous choisi sur vos plaques d'immatriculation:

- Celui de votre domicile.
- Votre département de "cœur".
- La Corse.
- C'est le hasard, je ne l'ai pas choisi.

PARKSIDE®

LA PREMIÈRE MARQUE DE BRICOLAGE EN EUROPE



EN VENTE LE LUNDI 01/09



PARKSIDE®
Taille-haies à manche long
L'unité.

Également en ligne

GARANTIE
3 ANS
JAAR
GARANTIE

59.- €

Dont 0,61 € d'éco-participation

PARKSIDE®
Sac à végétaux

L'unité ou le lot au choix.

Également en ligne

3.79 €

Env. 45,2 x 78 cm (Ø x h)

Année 2025 - LIDL RCS Nanterre 343 262 622 - Imprimé en UFE - Jusqu'à épuisement des stocks



*Source : Euromonitor International Limited ; en termes de valeur des ventes au détail (RSP) en 2024, basé sur une recherche personnalisée menée en mars 2025. La définition des produits de bricolage inclut les outillages à main, les outils électriques, la quincaillerie, les autres outils pour amélioration de la maison, les équipements de jardinage, les pots et les jardinières, la peinture, les revêtements de murs et de sols. L'Europe correspond à l'Europe occidentale et à l'Europe orientale hors Russie, Ukraine et Turquie.

**Le vrai prix
des bonnes choses**



B. GUAY/AFP

IDENTIFIANT SUR LES PLAQUES D'IMMATRICULATION

Le 2A et le 2B, surmontés de la tête de Maure, emblématique de la Corse, sont présents sur un nombre de plaques qui dépasse très largement le parc de véhicules immatriculés sur l'île de Beauté...

Voici vos départements favoris

Pour mesurer l'attachement des Français à leurs origines, il suffit de regarder leurs plaques : il y a ces départements populaires qui s'affichent avec fierté... et il y a ceux qui se font bien plus discrets. Dans quel clan se situe le vôtre ?

Sur les anciennes plaques, le département inscrit n'était pas un choix, mais une fatalité : il correspondait obligatoirement au lieu d'immatriculation du véhicule. Une contrainte réglementaire qui a disparu en 2009 avec l'arrivée des plaques au format AA-123-AA. Dès lors, adieu, les deux chiffres du département en

fin d'immatriculation : si l'inscription (associée au logo de sa région) reste obligatoire, elle devient "décorative", et le choix du numéro est totalement libre. Un moyen pour certains de revendiquer leur région et leur département de cœur (ou d'origine) ; pour d'autres, au contraire, de brouiller les cartes sur leur lieu de résidence... Chacun ayant,

au fond, sa propre motivation. Depuis que cette possibilité a été offerte aux Français, une chose est sûre : c'est toujours la Corse qui caracole en tête des départements les plus plébiscités. Les raisons ? L'attachement de ses habitants à une identité fièrement affichée sur leurs plaques, leur réputation d'avoir un "sale caractère" (en se revendiquant

corses, certains pensent qu'ils auront la paix sur la route), mais aussi un certain effet de mode. Cette notoriété de l'île de Beauté ressort clairement sur le nouveau palmarès réalisé par Faab Fabriauto, leader de la fabrication de plaques d'immatriculation : celui-ci attribue un indice de popularité aux 101 départements, en rapportant la demande dont ils font l'objet à leur population. En voici un aperçu, l'intégralité du classement étant à retrouver sur [Autoplus.fr...](http://Autoplus.fr)

François Tarrain

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 14 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⁾	1,621 € ↘	SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,695 € ↘
1 ^{er} Hyper U		1,552 €	1 ^{er} Hyper U		1,627 €
2 ^e E.Leclerc		1,562 €	2 ^e E.Leclerc		1,631 €
3 ^e Super U		1,563 €	3 ^e Super U		1,637 €
4 ^e Intermarché		1,574 €	4 ^e Auchan (hypers)		1,642 €
5 ^e Netto		1,576 €	4 ^e Netto		1,642 €
6 ^e Auchan (hypers)		1,577 €			
7 ^e Carrefour (hypers)		1,578 €			
8 ^e Intermarché Contact		1,586 €	1 ^{er} Intermarché		0,690 €
9 ^e Total Access		1,587 €	2 ^e Hyper U		0,691 €
10 ^e Auchan Supermarché		1,588 €	3 ^e E.Leclerc (hypers)		0,692 €

⁽²⁾ **IS95**: 1,708 € ↘ **IS98**: 1,791 € ↘ **GPL**: 0,979 € ↘ **Baril de Brent**: 56,38 € ↘

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.

NOS ESSAYEURS MOUILLET LE MAILLOT

Auto Plus aux 24 Heures du Mans Vélo !

Parce qu'ils ont l'habitude d'essayer tout ce qui roule, une fois n'est pas coutume, les journalistes d'Auto Plus ne vont pas se mettre à la place du conducteur, mais du cycliste... Et ça



ne sera certainement pas une promenade de santé ! Ce week-end, ils seront six à remiser leur légendaire coup de volant au profit d'un vigoureux coup de pédale, à l'occasion de la 16^e édition des 24 Heures Vélo, qui se tient sur le Circuit Bugatti du Mans, et dont Skoda est le partenaire. Opposés à 3000 coureurs venus d'une quinzaine de pays (et participant, pour certains, en solo !), ils ont en ligne de mire les 256 tours de circuit et les 1 030 km bouclés, l'an dernier, par l'équipe S1neo Fastwan victorieuse. Si vous voulez venir les encourager, n'hésitez pas, l'accès visiteurs est gratuit à partir du samedi à 8 h. Courage, les gars, 24 h, ça passe vite... **La rédaction**

PH. TISSIER / PILOU



Leasing social. La Hyundai Inster (voir p. 44) rejoint la liste des modèles qui seront proposés à la rentrée dans le cadre du leasing social, au prix plancher de 99 €/mois. Soit l'une des moins chères du dispositif (avec la Citroën ë-C3 et la Fiat Grande Panda). **Record.** Le grand SUV Polestar 3 Long Range Single Motor vient d'établir un record d'autonomie, validé par le *Guinness World Records* avec 935,44 km



De l'indétrônable Corse aux départements "mal-aimés"...

En partant d'un échantillon de près de 7 millions de plaques vendues par 20 000 points de vente, Faab Fabricauto a dressé le classement des départements les plus prisés, en le rapportant à leur population*. Entre ceux qui sont très largement revendiqués, les surprises du "milieu de tableau" et les moins demandés, voici le résultat sous la forme d'un "indice de popularité", qui permet de les comparer.

Top 10 des départements les plus demandés			Les départements comptant le plus d'autos ne sont pas forcément les plus populaires			Top 10 des départements les moins plébiscités		
Rang	Département	Indice de popularité	Rang	Département	Indice de popularité	Rang	Département	Indice de popularité
1 ^{er}	2A Corse-du-Sud	100	15 ^e	25 Doubs	69	92 ^e	95 Val-d'Oise	18
2 ^e	09 Ariège	91	18 ^e	24 Dordogne	67	92 ^e ex ae	92 Hauts-de-Seine	18
3 ^e	2B Haute-Corse	89	27 ^e	60 Oise	62	92 ^e ex ae	75 Paris	18
3 ^e ex ae	57 Moselle	89	30 ^e	33 Gironde	60	95	94 Val-de-Marne	11
3 ^e ex ae	48 Lozère	89	41 ^e	90 Territoire de Belfort	53	96 ^e	971 Guadeloupe	9
6 ^e	83 Var	80	44 ^e	13 Bouches-du-Rhône	51	96 ^e ex ae	93 Seine-Saint-Denis	9
7 ^e	40 Landes	78	48 ^e	42 Loire	49	98 ^e	972 Martinique	7
8 ^e	01 Ain	76	58 ^e	59 Nord	47	99 ^e	973 Guyane	2
8 ^e ex ae	17 Charente-Maritime	76	71 ^e	69 Rhône	40	99 ^e ex ae	974 La Réunion	2
10 ^e	12 Aveyron	73	81 ^e	78 Yvelines	29	101 ^e	976 Mayotte	1,5

La popularité d'un département ne dépend pas forcément de la densité de sa population. Même si la Corse-du-Sud et la Haute-Corse font partie des moins peuplés et de ceux ayant un petit parc auto, ils remportent tous les suffrages... y compris sur le continent! Par ailleurs, selon Faab Fabricauto, certains départements "ayant une attractivité touristique élevée ou étant situés à proximité de frontières" peuvent s'avérer plus dynamiques que d'autres.

Le Nord, les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Rhône ont beau être les seuls départements dans lesquels le parc automobile dépasse le million (selon AAA Data), il ne s'agit pas de ceux dont les deux chiffres sont les plus populaires sur les plaques. En tout cas, moins que dans le Doubs (un lien avec l'histoire de la famille Peugeot ?), ou dans l'Oise, fief historique de nombreux loueurs de véhicules (le coût des cartes grises y ayant toujours été moins élevé qu'ailleurs).

Les départements d'Île-de-France pourtant densément peuplés s'affichent peu. Les raisons: d'une part, nombre d'habitants étant franciliens d'adoption, leurs origines sont ailleurs. D'autre part, certains ne veulent peut-être pas afficher leur statut de "Parigots" lorsqu'ils circulent ailleurs en France...

*Ratio calculé entre le volume des plaques vendues imprimées avec le département/la population du département concerné.

LA QUESTION INATTENDUE

Quelle est la voiture préférée des chauffeurs de taxi?



Avec 3 794 Corolla surmontées d'un "lumineux", c'est la reine des taxis... Et Toyota, le premier fournisseur de la profession avec cinq de ses modèles dans le top 10: la Camry est 3^e (2 048 voitures), derrière le Mercedes Classe V (2 871). Suivent la Lexus ES 300h (1 913), le Tesla Model Y (1 803) et le Rav4 (1 762), le C-HR étant 10^e. Notez que sur 65 602 taxis, on dénombre 30 295 diesels, 18 783 hybrides, 5 921 électriques... Et seulement 15,6 % de boîtes de vitesses manuelles.

SHUTTERSTOCK



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

parcourus sur une seule charge, le tout en près de... 23 h. Soit une allure moyenne d'environ 41 km/h. Ceci expliquant en partie cela. **Tendance.** Selon le département américain de l'énergie, le cours du pétrole suit une trajectoire qui pourrait amener, fin 2026, le baril sous la barre des 50 \$.

CONTÔLES Vous les avez débusqués



Hibou embarqué - Aveyron (12)
RD994, une voiture surveille les excès de vitesse sur la route de Montbazens. Ce jour-là, elle était stationnée devant la ferme, dans le lieu-dit Listournel, commune de Galgan. 90 km/h.
44°31'00.1"N 2°11'00.2"E



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT





(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 noir étoilé, location longue durée de 37 mois/37500 km, sans apport, et 6230€ 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 technologie autonomie urbaine et autonomie confort, noir étoilé, Megane équilibre 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,** *selon norme wltp. **à l'usage, hors pièces d'usure.

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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

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

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



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

à partir de
120€/mois⁽³⁾
sans apport

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



La photo de la semaine



“Panike” en ville !

Une BMW Série 5 pulvérisée par un ballon géant, qui aurait, au passage, endommagé la façade d'un immeuble... C'est la catastrophe surréaliste qu'on pouvait croiser, cet été, dans le quartier de Seongsu, à Séoul (Corée du Sud). Une mise en scène imaginée par Nike pour promouvoir son tournoi de street football “Toma - Take the Game”, qui s'est déroulé le 3 août dans la capitale. Et ça n'est pas une première: en 2004 à Bangkok, la marque avait déjà sacrifié des BMW de cette manière à l'occasion de l'Euro de football!



NIKE



Vos images

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



A notre lecteur qui a croisé cette jardinière en Moselle et se demande quel modèle se cache sous la rouille: c'est une Simca P60 Elysée.

Par Frank Leroux



Le seul aspect positif, c'est qu'aucun squatteur ne pourra se garer indûment sur cette place réservée aux personnes handicapées! Vu à Pont-de-Larn (81).

Par Claude Ferran



L'ironie pour ce radar autonome, c'est qu'en l'état, il ne devrait pas tondre grand monde. Défriché sur la RD138.

Par Jérôme Beaucé

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

COUVRIR VOS LIVRES ET VOS CAHIERS DEVIENT UN JEU D'ENFANTS AVEC MAESTRO !



10 PROTÈGE-LIVRES
KIT PRÊT À L'EMPLOI

PROTÈGE-LIVRES
50%
DE MATIÈRE
RECYCLABLES

5,90€
Prix de vente conseillé

DON 1€
POUR
NOS MISSIONS
HUMANITAIRES

UTILISATION FACILE
10 FEUILLES PRÉDÉCOUPÉES
PAS BESOIN DE RUBAN ADHÉSIF NI DE CISEAUX

FORMATS LIVRES ET CAHIERS
POUR TOUTES LES TAILLES
JUSQU'À 24 x 32 CM

10 ÉTIQUETTES AUTOCOLLANTES
IL ÉTAIT UNE FOIS... LA VIE

PROTÈGE-LIVRES
50%
DE MATIÈRE
RECYCLABLES

FABRICATION
FRANÇAISE

CONDITIONNÉ PAR
DES TRAVAILLEURS
HANDICAPÉS



Retrouvez nos produits et de nombreuses idées cadeaux sur :
boutique.handicap-international.fr



IL ÉTAIT UNE FOIS...
LA VIE



Par Antoine Arnoux

En Bref

Lancement: printemps 2026**Électrique:** 280 ch**Batterie:** 51 kWh (utiles)**Tarif:** à partir de 45 000 €*

*Estimation Auto Plus.

PEUGEOT E-208 GTi



PHOTOS: A. SAUNIER

Le retour des légendes, pro

Attendue sur nos routes courant 2026, la Peugeot E-208 GTi marque le retour du Lion sur le créneau des citadines "énervées". En 100 % électrique, au risque de dérouter les nostalgiques du genre ! Elle trouvera sur sa route l'Alpine A290, rivale héréditaire, elle aussi héritière d'une époque révolue. Première confrontation.

Autres temps, autres mœurs. Chez Peugeot, le retour des trois lettres mythiques se fera à coups de chevaux électriques. Inévitable, les réglementations européennes et notre malus national ayant coupé court à toute idée de petite sportive thermique traditionnelle et (presque) abordable, telle qu'on les connaît jusqu'à la disparition des 208 GTi et Clio RS. Il faudra s'y faire : en Europe du moins, l'avenir de ces bombinettes sera élec-

trique ou ne sera pas. En marge des 24 Heures du Mans, en juin dernier, Peugeot nous dévoilait ainsi la déclinaison teigneuse de l'E-208. Un temps en sommeil, le projet a été récemment remis sur l'établi après le départ de Carlos Tavares et les remaniements à la tête du groupe Stellantis. Chez Alpine, on ne s'est pas embarrassé d'hésitations quand est apparue la Renault 5 E-Tech début 2024. Vu qu'elle exploite au maximum la nostalgie, autant donner une descendante à la

R5 Alpine Turbo de 1981. Dont acte, l'A290, bodybuildée et sur-vitaminée par l'officine dieppoise, apparaît dans la foulée. Comme à l'époque, deux clans se dessinent. A une nuance près : lorsque la 205 GTi voit le jour en 1984, la R5 Alpine Turbo est déjà sur le point de laisser place à la "Supercinq" GT Turbo.

Tant pis pour le léger décalage chronologique, les deux nouvelles venues ont mis les petits plats dans les grands pour faire vivre leur héritage. Chacune à sa manière, tout en étant aussi délurées l'une que l'autre sur le plan du style. Quand Alpine revendique pleinement la fibre néo-rétro, Peugeot semble opter pour une autre approche : rendre la 208 le plus "méchante" possible, quitte à friser l'excès... Les références historiques se limitent presque au seul retour du badge

GTi. Fort bien, mais pourquoi ne pas l'avoir posé sur le montant arrière, à la manière de celui de la 205 ? Au lieu de cela, le logo s'étale en format XXL sur le cache moyeu des larges jantes de 18", qui reprennent vaguement le motif des roues des dernières 205 1.9 GTi. Cela dit, pas certain que la version définitive soit commercialisée avec ces encombrantes fantaisies.

Une Lienne plus percutante ?

Attention, l'enrobage (assumé) ne se résume pas à une forte dose d'esbroufe. Sur la fiche technique, la Peugeot prend l'ascendant sur l'Alpine, et sérieusement : elle hérite de l'ensemble mécanique déjà vu sur l'Abarth 600e et la toute nouvelle Lancia Ypsilon HF, sa jumelle technique : 280 ch sur le train avant ! La dernière 208 GTi thermique

ALPINE A290 GTS

En Bref

Lancement: juillet 2024

Electrique: 180 ch (GT)
ou 220 ch (GTS)

Batterie: 52 kWh (utiles)

Tarif: de 38 700 à 44 700 €



premier face-à-face survolté



Longueur: 4,06 m – Largeur: 1,76 m – Hauteur: 1,40 m

Longueur: 3,99 m – Largeur: 1,82 m – Hauteur: 1,51 m

Jantes de bon diamètre, châssis abaissé, élargisseurs d'aile proéminents... nos rivales se démarquent radicalement de leurs versions classiques. Mais à chacune sa recette pour la nostalgie: l'A290 joue au maximum l'héritage de la Renault 5 quand, côté Peugeot, l'esprit rétro se limite au dessin des jantes et aux logos GTi.

pointait à 208 ch, pour rappel. Certes, obtenir de fortes puissances est bien plus facile en tout électrique... En face, l'A290 culmine à 220 ch en version GTS (une GT de 180 ch est aussi proposée). L'écart de puissance, considérable, se traduit face au

chrono: 5s7 de 0 à 100 km/h, soit 7 dixièmes de moins que l'Alpine. La Lionne compte aussi sur 345 Nm de couple maximal contre 300 Nm pour la dieppoise. De quoi compenser sa masse, supérieure d'un bon quintal aux 1 479 kg de l'A290.

L'E-208 accuse presque 1,6 t! Drôle d'époque tout de même... Leurs aïeules restaient sous la tonne, tous pleins faits. Pour s'accommoder de la cavalerie et de l'embonpoint, les liaisons au sol ont subi de sérieux ajustements: direction retravail-

lée, barres antiroulis plus généreusement dimensionnées, voies copieusement élargies, suspensions abaissées et raffermisses... Notons que la Peugeot a droit à des freins un peu plus gros que ceux de l'Alpine, avec des disques de 355 mm (contre >>>



La Peugeot déroule le tapis rouge ! Clin d'œil nostalgique, les moquettes rappellent l'ambiance à bord de la 205 GTi. Le poste de conduite est repris de la 208 classique, à quelques détails près : volant Alcantara, instrumentation spécifique...

Les places arrière, légèrement pénalisées par les imposants baquets avant, sont à peine correctes pour deux adultes. Même constat pour le coffre, identique à celui d'une E-208 classique (309 dm³), soit dans la moyenne basse.



1 En plus d'offrir un maintien quasi parfait, les baquets en cuir et Alcantara flattent le regard. 2 Pression et température d'huile, c'est terminé ! Sur l'écran se trouvent les données de la batterie. 3 Les jantes de 18" évoquent la 205 GTi, mais le logo XXL en relief est plus fantaisiste.

» 320 mm), pincés par des étriers quatre pistons dans les deux cas. L'E-208 hérite en prime d'un autre atout qu'elle partage avec ses cousines italiennes : un vrai différentiel autobloquant qui aidera à encaisser le couple costaud (345 Nm, tout de même)

et à enruler les épingle en conduite musclée. Sa rivale, moins élaborée sur ce plan, se contente d'un ESP et d'un système freinant la roue intérieure. Certes efficace et agile, le châssis de l'A290 risque de peiner à tenir le rythme de la Peugeot.

A confirmer sur un tracé idoine. La sochalienne marque toutefois le pas sur un point : d'emblée, sa conception plus ancienne (la 208 a été lancée en 2019) se traduit dans l'habitacle, moins moderne que le cockpit de l'A290, agrémenté de détails rétro et

de fonctions ludiques (conseils de pilotage, chrono...). Admettons, la taille des écrans et les gadgets numériques sont sans doute secondaires pour une auto où prennent les qualités dynamiques ! Notre E-208 de présérie se contente d'un affi-



Avec un prix de départ estimé autour de 45 000 € (équivalent aux 44 700 € de l'A290 GTS), la Lionne risque de prendre l'avantage grâce à ses 60 ch supplémentaires et à son train avant pourvu d'un autobloquant. Mais l'Alpine, qui a déjà fait ses preuves sur route, ne se laissera pas faire...



Gros travail côté châssis : dans les deux cas, les voies sont élargies au maximum (+ 60 mm pour l'Alpine, + 56 mm et + 27 mm (AV/AR) sur la Peugeot). Pour la 208, ça déborde presque ! Et le carrossage négatif de son train arrière, bien visible, est plus prononcé que celui de l'A290. Cette dernière, quoique plus large, paraît visuellement plus fluette.



L'ambiance est au sport, tendance premium, à bord de l'A290 GTS. La finition est soignée et l'affichage numérique, plus moderne que dans la Peugeot. Sur le volant, des raccourcis commandent les modes de conduite et la régénération au freinage.

L'espace est compté aussi dans l'A290 : mieux vaut être au volant ! L'assise est courte et, surtout, le plancher haut empêche de glisser les pieds sous le siège avant. Le coffre est à peine plus grand que celui de l'E-208 (326 dm³).



1 Réussis, les baquets en cuir nappa maintiennent efficacement, mais la position de conduite est un peu haute. **2** Chrono, température des pneus, conseils de pilotage... « Pousse au-crime », dites-vous ? **3** Derrière les jantes de 19", les freins sont empruntés à la berline A110.

charge (certes digital) plus daté. Cela dit, la position de conduite y est plus engageante : le maintien des baquets est excellent et l'assise est plus basse qu'au volant de l'Alpine. Et comme dans la 205 GTi il y a quarante ans, les moquettes rouges font leur

effet. Les quelque 30 mn d'arrêt imposé à la borne (100 kW maxi en charge DC), pour recharger la batterie de 51 kWh utiles (comme sur une E-208 classique) feront moins sourire (28 mn de 20 à 80 %). Celle-ci – son refroidissement notamment – a

d'ailleurs été optimisée pour tolérer des sollicitations plus intensives. L'A290 est logée à la même enseigne (52 kWh), avec toutefois un infime avantage en matière d'autonomie annoncée (361 km, soit 11 km de plus que la Peugeot). Même menées avec

entrain, leurs ancêtres allaient un peu plus loin avec un plein, et sur une autre musique. Bon, leurs chronos sont aujourd'hui éclipsés... Mais trouvera-t-on, dans quelques années, des posters de ces GTi à pile sur les murs des chambres d'ados ?

SCOOP



RENAULT TWINGO E-TECH

Et aussi...

Elle a beau être revêtue de camouflage, on ne peut pas se tromper, c'est bien la future Twingo E-Tech qui a été débusquée sur les routes de Normandie. Et cela confirme que son arrivée est imminente.

Citroën ë-C3 Aircross: une version qui va plus loin.

Proposé depuis sa sortie avec un bloc de 113 ch et une seule batterie de 42 kWh utiles (autonomie annoncée jusqu'à 300 km), l'ë-C3 Aircross s'enrichit d'une "pile" de plus grande capacité (51 kWh utiles) et revendique une autonomie étendue jusqu'à 400 km. Disponible sur les versions Plus et Max. Le tarif débute à 31 500 €, soit un surcoût de 2 000 €.



A. CORTESI / CITROËN

Derniers réglages...

Ça y est, elle roule ! La future Twingo a été surprise par nos chasseurs de scoops. Elle donne de nouveaux indices sur la version définitive, attendue au printemps.

En novembre 2023, Luca de Meo, (ex)-patron de Renault, dévoilait le projet "Twingo Legend": une minicitadine électrique, ressuscitant l'esprit du modèle emblématique des années 1990, promise pour 2026 et à moins de 20 000 €. Depuis, on a pu découvrir un concept-car au Mondial de l'auto à Paris en 2024, et une version un peu plus aboutie – dotée d'un habitacle – au salon de Bruxelles, en janvier. Aujourd'hui, c'est sur la route qu'elle fait de nouveau parler d'elle, car elle a été surprise en pleins tests. Malgré son camouflage, nous avons pu discerner quelques évolutions. La plus flagrante concerne les poignées de porte: elles sont classiques même à l'arrière (elles étaient

dissimulées dans le montant sur le concept-car). La trappe de recharge est désormais positionnée sur l'aile avant droite (et non plus à gauche). On note également, version de route oblige, l'arrivée d'essuie-glaces (à deux balais, contrairement au mono-balai de la Twingo 1), et la présence de catadioptrès sur le bouclier arrière. Mais les trois entrées d'air sur le capot n'ont pas été conservées. Pour le reste,

En Bref

Lancement: printemps 2026
Longueur: 3,77 m*
Moteur électrique: 80 ch*
A partir de: 19 900 €*

Le prototype Twingo



PHOTOS: RENAULT

cette Twingo E-Tech de série reste fidèle au modèle dévoilé il y a un an, avec les optiques en demi-cercle et en relief, englobant, à l'arrière, de petits carrés pour les clignotants, feux de recul, etc. On aperçoit même, à bord, un détail de l'aérateur, identique à celui du show-car. Pas de doute, la minicitadine est fin prête ! Le modèle définitif devrait être présenté en novembre (pile deux

ans après son annonce), avec un début de production (en Slovénie) dans la foulée, pour une commercialisation au printemps 2026. Comme prévu ! ■



PHOTOS: RENAULT

La Twingo électrique disposera de cinq portes. Petite surprise, elle se distingue du prototype par des poignées de porte classiques (y compris à l'arrière).



Parmi les détails de design préfigurés par le concept-car, on retrouvera, entre autres, la forme spécifique des optiques et des feux arrière. Quant à l'habitacle, il devrait être lui aussi très fidèle à celui présenté au salon de Bruxelles.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

**Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.**



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT



Pleins phares sur la rentrée

Offre d'abonnement exclusive



30 numéros offerts sur 52 + 1 montre en cadeau



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

PLUS RAPIDE, rendez vous sur :
bit.ly/ap_1929

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670413

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

Formule **ANNUELLE** **30 numéros OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + une montre en cadeau pour **79 € seulement** au lieu de **187,03 €***. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

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

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3 € le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,59 €***. **Résiliable sans frais à tout moment**⁽²⁾.

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Le:

Date et signature obligatoires

► Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1929 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.

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**:

Téléphone:

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!

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité d'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 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



Tous les modèles testés cette semaine



Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

P. 24, LES VOITURES LES PLUS SPACIEUSES: notre sélection catégorie par catégorie, avec notamment les **Citroën C3/ëC3, Dacia Jogger, Honda Civic, Hyundai Kona, Kia EV9, Mazda CX-60, Peugeot 5008/E-5008, Skoda Eiroq, Volkswagen Passat**, etc.

P. 32, DOSSIER: quelle est la meilleure **Mini**? Nos réponses, avec pas moins de 125 combinaisons possibles des versions Hatch!

P. 40, MATCH: le **Renault Symbioz** de 160 ch face au **Peugeot 3008** de 145 ch.

P. 44, TEST LECTEURS: ils ont essayé la **Hyundai Inster**.

P. 46, ESSAI: le **Nissan Qashqai** avec sa nouvelle motorisation hybride e-Power.



Le chiffre à retenir

5 l/100 km
consommation route



N. SOLER

**TOP
20**

Le Nissan Qashqai e-Power face à ses rivaux hybrides

Consommation sur route (en l/100 km)

1^{er}	Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch)	5
2^e	Kia Niro Hybride (129 ch)	5,5
2^{e ex ae}	MG EHS Hybrid+ (224 ch)	5,5
4^e	Renault Symbioz 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch)	5,6
5^e	Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybride (115 ch)	5,7
5^{e ex ae}	Toyota C-HR Hybride (200 ch)	5,7
7^e	Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybride (129 ch)	5,9
7^{e ex ae}	Toyota C-HR Hybride (140 ch)	5,9
9^e	Peugeot 3008 1.2 Hybrid (145 ch)	6
9^{e ex ae}	Dacia Bigster 1.2 mild hybrid (140 ch)	6
9^{e ex ae}	Renault Symbioz 1.3 mild hybrid (140 ch)	6
9^{e ex ae}	Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch) ⁽¹⁾	6
9^{e ex ae}	Toyota Rav4 Hybride (218 ch)	6
14^e	Dacia Bigster 1.8 full hybrid (155 ch)	6,1
14^{e ex ae}	Renault Austral 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6,1
16^{e ex ae}	Peugeot 408 1.2 Hybrid (145 ch)	6,2
17^e	Honda ZR-V Hybrid (184 ch)	6,3
17^{e ex ae}	Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	6,3
17^{e ex ae}	Renault Arkana E-Tech full hybrid (145 ch)	6,3
20^e	Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride (210 ch)	6,5



1. En carburant au SP95.

Deuxième avec sa nouvelle motorisation Hybrid+, le MG EHS est un sérieux rival pour le Nissan Qashqai, que nous allons bientôt lui opposer en match.



Dès 16 900 €!

27 MODÈLES AU TOP DE L'HABITABILITÉ

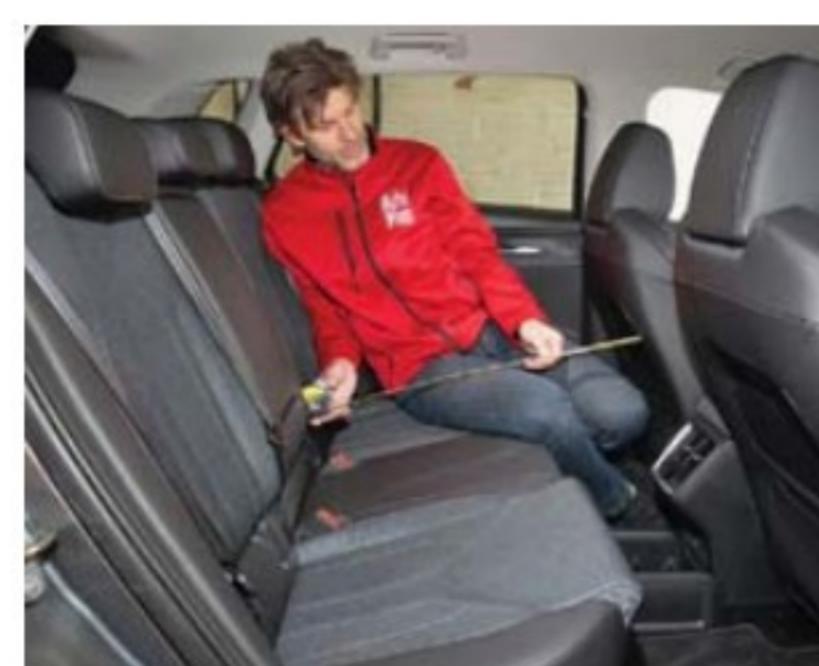
Quelles sont les les plus spacieux



voitures ses ?



N. SOLER



A. SAUNIER



A. SAUNIER

Avec la disparition des monospaces, le choix d'un véhicule capable d'accueillir dignement trois passagers à l'arrière (voire plus) s'est singulièrement compliqué. Heureusement, les constructeurs proposent toujours des solutions adaptées à ceux qui voyagent en tribu. Mais il faut désormais les chercher dans les multiples catégories du marché... Ce dossier a été réalisé pour vous faciliter la tâche.

En cette période estivale, vous avez peut-être pesté au moment de charger les bagages, râlé quand il a fallu installer les sièges et rehausseurs des enfants à l'arrière ou soupiré en entendant vos ados se plaindre d'être trop à l'étroit. Autant d'indices révélateurs qu'il est peut-être temps de changer pour plus grand! Vous tombez à pic, car nous vous avons concocté un dossier spécial où nous recensons les modèles offrant le plus d'espace intérieur dans chaque catégorie. Que vous soyez "deux, trois, quatre, cinq, six ou sept", comme le chantait Charles Trenet, et même un peu plus, vous y trouverez forcément un véhicule qui vous donnera satisfaction. Nous avons choisi de les répartir en trois grandes catégories: ceux à cinq places qui

ne sont pas des SUV (citadine, compacte, routière, ludospace et break), les SUV à cinq places (du petit modèle électrique au grand 4x4 diesel) et enfin ceux offrant sept places et plus. Nous nous sommes focalisés sur l'espace disponible aux places arrière et avons pris la largeur aux coudes comme critère principal: c'est en effet elle qui dicte la possibilité ou non de s'asseoir à trois côté à côté, ou d'installer autant de dispositifs de retenue pour enfants. Les autres critères importants que nous avons pris en compte sont, bien évidemment, la longueur aux jambes (minimale et maximale si la banquette coulisse) et le volume de coffre. Pour les modèles à sept places et plus, nous mentionnons également les cotes d'habitabilité à la troisième rangée de sièges. Suivez le guide! ■

Au sommaire

Les modèles à cinq places	p. 26
Les SUV à cinq places	p. 28
Les modèles à sept et neuf places	p. 30

Les modèles à cinq places

Selon les données de l'Insee, plus de quatre familles françaises sur cinq ne comptent qu'un ou deux enfants. Pour la plupart d'entre elles, donc, une voiture à cinq places sera suffisante. Mais laquelle privilégier parmi une offre pléthorique (les SUV sont traités dans la double page suivante) ? Pour les petites familles qui n'ont pas besoin d'un coffre gigantesque (pas de lit parapluie ou de stock de couches à trimballer...), certaines citadines feront parfaitement l'affaire, à l'image de la MG3, la plus spacieuse des petites hybrides, ou la Citroën C3 (voir ci-contre), très généreuse en version essence ou électrique. Un cran au-dessus, dans la catégorie dite des berlines compactes, aucune ne fait mieux que la Honda Civic, incroyablement spacieuse grâce à ses dimensions extérieures généreuses (voir ci-contre). Mais si votre budget est serré, jetez un œil à la Fiat Tipo, plutôt grande, dotée d'un coffre XXL... et qui débute sous la barre des 17 000 €. Une offre qui reste imbattable ! Et pourquoi ne pas choisir un break comme la Volkswagen Golf ? Elle rivalise avec la Civic en matière d'espace aux jambes, tout en proposant une soute capable d'engloutir jusqu'à 630 dm³ de bagages. Dans la catégorie des breaks compacts,

elle reste une référence indéboulonnable. Des envies (et des moyens) de luxe ? Alors tournez-vous vers les familiales où, surprise, la BMW Série 3 domine les débats ! Il faut dire que la catégorie tend à se réduire comme peau de chagrin, mais aussi que la munichoise surprend avec une belle largeur aux coudes et une longueur aux jambes très correcte. En revanche, côté coffre, elle n'impressionne guère avec ses 480 dm³. C'est encore pire en version hybride rechargeable (380 dm³), soit moins qu'une... VW Polo !.

Un break-limousine

Envie d'une familiale vraiment vaste ? Alors, ce sera un grand break, comme la Volkswagen Passat (voir ci-contre). Places arrière dignes d'une limousine, coffre qui prend des airs de soute d'avion-cargo : c'est la familiale par excellence. Autre choix possible, une routière comme la Skoda Superb, avec des cotes d'habitabilité comparables... mais sous la carrosserie d'une berline (le break Combi affiche les mêmes cotes, mais ajoute encore 70 dm³ de coffre). Enfin, n'oublions pas les ludospaces ! Le Volkswagen Caddy est le plus spacieux des modèles à cinq places, avec notamment un coffre XXL de 760 dm³. Difficile de faire mieux. ■

CITROËN C3/ë-C3



Une citadine façon mini-SUV

La C3 présente des proportions inhabituelles pour la catégorie avec, notamment, une hauteur sous toit de 1,57 m (presque autant qu'un Renault Captur !). Il en résulte une sensation d'espace à bord, confirmée par les chiffres : non seulement la garde au toit est très généreuse (95 cm), mais la banquette est également la plus large de toutes les citadines (141 cm). Enfin, si la précédente génération était franchement étroite au niveau des jambes, ce n'est plus le cas de celle-ci qui saura accueillir des adultes. Pour sa part, le coffre bénéficie également d'un volume honorable (310 dm³). La finition Plus offre le meilleur rapport prix/prestations de la gamme.



PHOTOS : N. SOLER

La version conseillée

1.2 Turbo Plus - 100 ch - 17 950 € / 17 400 €*

LES DONNÉES LABO AUTO PLUS

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	127 g/km / + 360 €
Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s7/11s9/16s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Poids	1 207 kg

	Citadine hybride	Citadine essence + électr.	Compacte 5 portes	Compacte 4 portes
MG3				
Hybride				
195 ch				
A partir de 19 990 € / 19 600 €*				
Citroën C3/ë-C3				
Essence, hybride ou électrique				
De 110 à 113 ch				
A partir de 15 850 € / 14 900 €*				
Honda Civic				
Hybride				
184 ch				
A partir de 37 720 € / 35 100 €*				
Fiat Tipo				
Diesel				
130 ch				
A partir de 16 900 € / 16 900 €*				



NOS MESURES

Dimensions L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51	4,01 x 1,76 x 1,57	4,56 x 1,81 x 1,41	4,54 x 1,80 x 1,50
Longueur aux jambes, 2 ^e rang	72 cm	70 cm	79 cm	70 cm
Largeur aux coudes, 2 ^e rang	143 cm	141 cm	147 cm	149 cm
Volume de coffre en 5 places	306 dm ³	310 dm ³	440 dm ³	577 dm ³
Prestations globales				
Agrément de conduite	Bien	Moyen	Très bien	Moyen
Aspects pratiques	Bien	Très bien	Bien	Bien
Confort	Bien	Bien	Bien	Moyen
Vie à bord	Bien	Bien	Très bien	Bien
Prix	Très bien	Très bien	Décevant	Très bien

HONDA CIVIC



Presque une familiale !

Au fil des années, la Civic n'a cessé de grandir et, avec ses 4,56 m de longueur, la dernière génération frappe à la porte de la catégorie supérieure! S'il est un peu plus difficile de trouver une place pour la garer, on bénéficie en contrepartie d'une habitabilité fort généreuse aux places arrière, avec presque 80 cm d'espace pour les jambes et 147 cm de largeur. Voilà qui permettra d'accueillir trois adultes sans problème. Il faudra juste faire attention à la garde au toit, plus limitée (89 cm). De plus, cette Civic séduit par sa mécanique hybride, parmi les plus plaisantes du moment et les plus sobres, ainsi que par son châssis efficace. Equipement complet, mais tarifs coquets...



Ses dimensions (très) généreuses permettent à la Civic d'accueillir royalement des adultes à l'arrière. Seul bémol : la garde au toit un peu juste (89 cm). Son coffre se révèle spacieux et facile à charger.

La version conseillée

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

LES DONNÉES LABO AUTO PLUS

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 184 ch
Couple maxi combiné	315 Nm
CO ₂ /Malus	132 g/km / + 1 570 € ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Poids	1 487 kg

Modèle photographié en finition Advance.

Break compact



Volkswagen Golf Break

Essence ou diesel

De 116 à 150 ch

A partir de 34 050 € / 30 900 €*

4,63 x 1,79 x 1,49

79 cm

144 cm

630 dm³

Familiale



BMW Série 3

Essence, hybride rech. ou diesel

De 150 à 340 ch

A partir de 50 350 € / 49 900 €*

4,72 x 1,83 x 1,45

75 cm

148 cm

480 dm³ (hybride : 380 dm³)

Break familial



Volkswagen Passat

Essence, hybride rech. ou diesel

De 122 à 272 ch

A partir de 45 300 € / 39 200 €*

4,92 x 1,85 x 1,50

84 cm

151 cm

720 dm³ (hybride : 610 dm³)

Routière



Skoda Superb

Essence, hybride rech. ou diesel

De 150 à 204 ch

A partir de 46 240 € / 41 300 €*

4,92 x 1,85 x 1,49

84 cm

151 cm

620 dm³

Ludospace



Volkswagen Caddy

Diesel

De 102 à 122 ch

A partir de 35 200 € / 34 400 €*

4,50 x 1,86 x 1,84

74 cm

151 cm

760 dm³

Très bien

Bien

Très bien

Très bien

Moyen

Très bien

Moyen

Bien

Bien

Décevant

Bien

Bien

Bien

Très bien

Décevant

Bien

Très bien

Bien

Très bien

Bien

Moyen

Bien

Bien

Bien

Décevant

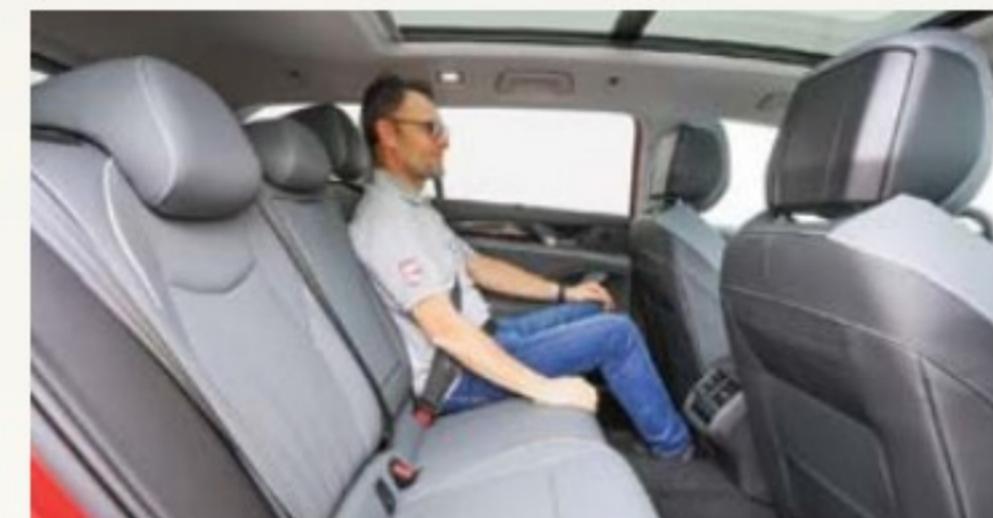
1. Inclut le malus au poids.

VOLKSWAGEN PASSAT



Toujours la championne

Désormais uniquement disponible en break, la Passat affirme d'autant plus son statut de reine de l'habitabilité. La banquette (à l'assise hélas un peu ferme) dépasse la barre symbolique des 150 cm en largeur aux coudes, ce qui permet à trois adultes de voyager confortablement, ou d'y installer trois dispositifs de retenue pour enfants. Et pas de risque que les gamins viennent s'essuyer les pieds sur les dossier des sièges avant, grâce à une longueur aux jambes digne d'une limousine : 84 cm! Côté coffre, la générosité est également au rendez-vous, avec 720 dm³ (et encore 610 dm³ en version hybride rechargeable).



PHOTOS : Y. LEFEVRE / N. SOLER

La version conseillée

2.0 TDI DSG7 Elegance - 150 ch - 59 000 € / 51 100 €*

LES DONNÉES LABO AUTO PLUS

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	132 g/km / + 1 570 € ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s5
Consommation moyenne	5,6 l/100 km
Poids	1 730 kg

Il y a de la place pour trois adultes à l'arrière de la Passat, en largeur comme en longueur. Quant au coffre, on peut carrément parler de soute, même sur les versions hybrides rechargeables.

Il y a de la place pour trois adultes à l'arrière de la Passat, en largeur comme en longueur. Quant au coffre, on peut carrément parler de soute, même sur les versions hybrides rechargeables.

Les SUV à cinq places

Depuis le début de l'année, les SUV représentent 52% des immatriculations de voitures neuves en France. Autant dire qu'ils sont devenus incontournables, justifiant d'être traités à part. Dans cette double page, nous nous focalisons sur les modèles à cinq places (voir pages suivantes pour les sept places et plus), et il y en a pour tous les goûts! Parmi les SUV citadins, le **Hyundai Kona** s'établit comme une solide référence du côté des hybrides (voir ci-contre), mais ne négligez pas le **Volkswagen T-Roc** si vous préférez un modèle essence ou diesel: il offre une largeur aux coudes très généreuse et un coffre volumineux. Du côté des électriques, c'est le nouveau **Kia EV3** qui décroche la timbale, en combinant la largeur aux coudes du Volkswagen et l'espace aux jambes du **Hyundai**: le meilleur des deux! Son grand coffre de 465 dm³ est complété par un rangement de 19 dm³ sous le capot avant. Dans la catégorie supérieure des SUV compacts, c'est encore un **Kia**, le **Sportage** en l'occurrence, qui l'emporte, avec la meilleure largeur aux coudes du segment (151 cm), une longueur aux jambes XXL (78 cm!) et un coffre plutôt volumineux (mais juste moyen en version hybride rechargeable). Si vous préférez carburer aux électrons, pen-

chez-vous sur le tout nouveau **Skoda Elroq**, aux places arrière très accueillantes (voir ci-contre). Toujours chez Skoda, le **Kodiaq** s'impose comme le plus spacieux des SUV familiaux hybrides rechargeables, avec l'espace habitable très spacieux sur sa banquette (coulissante) et un coffre qui reste vaste malgré la présence de la batterie.

Des champions exotiques

Si vous optez pour un modèle thermique, le discret **Mazda CX-60** n'offre certes pas autant de place pour les jambes que le **Skoda**, mais fait mieux pour les coudes. Parmi les SUV familiaux électriques, l'original **Hyundai Ioniq 5** domine les débats de la tête et des épaules. Il impressionne par la largeur disponible à l'arrière (157 cm!), tandis que sa banquette coulissante est bien pratique. Son coffre arrière reçoit par ailleurs l'appoint d'un "frunk" à l'avant, affichant jusqu'à 53 dm³ sur les versions propulsion. Terminons enfin cette sélection par un modèle atypique: le **Toyota Land Cruiser**! Les formes carrées de ce "gros bébé" dégagent un bel espace intérieur: avec la meilleure largeur aux coudes parmi les grands SUV et un coffre géant. Hélas son tarif, déjà élevé, est doublé par un malus (CO₂ et poids) éliminatoire: 70 000 €! ■

HYUNDAI KONA



N. SOLER

La référence des SUV citadins

■ Avec 4,35 m de longueur, le **Kona** fait partie des grands gabarits de son espèce. Il n'est donc guère étonnant qu'il soit aussi le plus spacieux à bord! Les plus grands prendront leurs aises à l'arrière, grâce à la longueur aux jambes (77 cm) et à l' excellente largeur disponible (146 cm). Par ailleurs, personne ne trouvera à redire côté garde au toit (94 cm). Enfin, le coffre bénéficie d'une large ouverture, facilitant le chargement de presque un demi-mètre cube de bagages! On dispose, par ailleurs, d'une banquette fractionnable en trois parties. Et si la mécanique hybride affiche des performances quelconques, elle convainc par sa remarquable sobriété.



PHOTOS: F. GROUT

Grâce à son gabarit, le **Kona** dégage un espace remarquable aux places arrière. Tout y est: la longueur aux jambes, l'ample largeur aux coudes et l'un des plus vastes coffres du segment.

La version conseillée

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

LES DONNÉES LABO AUTO PLUS

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique, 44 ch
Couple maxi combiné	265 Nm
CO ₂ /Malus	103 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s8 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4 ■
Consommation moyenne	5,7 l/100 km ■
Poids	1484 kg ■

Modèle photographié en finition Executive.

SUV citadin	SUV citadin hybride	SUV citadin électrique	SUV compact
Volkswagen T-Roc Essence ou diesel De 116 à 150 ch A partir de 31 980 € / 30 800 €*	Hyundai Kona Hybride 129 ch A partir de 34 350 € / 31 600 €*	Kia EV3 Électrique 204 ch A partir de 35 990 € / 31 400 €*	Kia Sportage Hybride ou hybride rechargeable De 210 à 245 ch A partir de 40 190 € / 37 300 €*
4,24 x 1,82 x 1,58	4,35 x 1,83 x 1,57	4,30 x 1,85 x 1,57	4,52 x 1,87 x 1,65
71 cm	77 cm	77 cm	78 cm
148 cm	146 cm	148 cm	151 cm
474 dm ³	495 dm ³	465 + 19 dm ³	575 dm ³ (PHEV : 470 dm ³)
Prestations globales			
Agrément de conduite	Très bien	Moyen	Bien
Aspects pratiques	Bien	Moyen	Très bien
Confort	Très bien	Moyen	Moyen
Vie à bord	Bien	Bien	Bien
Prix	Décevant	Décevant	Bien
			Moyen



NOS MESURES

Dimensions L x l x h, en m	4,24 x 1,82 x 1,58	4,35 x 1,83 x 1,57	4,30 x 1,85 x 1,57	4,52 x 1,87 x 1,65
Longueur aux jambes, 2 ^e rang	71 cm	77 cm	77 cm	78 cm
Largeur aux coudes, 2 ^e rang	148 cm	146 cm	148 cm	151 cm
Volume de coffre en 5 places	474 dm ³	495 dm ³	465 + 19 dm ³	575 dm ³ (PHEV : 470 dm ³)
Prestations globales				
Agrément de conduite	Très bien	Moyen	Bien	Bien
Aspects pratiques	Bien	Moyen	Très bien	Bien
Confort	Très bien	Moyen	Moyen	Bien
Vie à bord	Bien	Bien	Bien	Bien
Prix	Décevant	Décevant	Bien	Moyen

SKODA ELROQ



Marque de fabrique

C'est un peu la tradition chez Skoda: on soigne l'habitabilité. Le nouveau SUV compact électrique Elroq ne fait pas exception, avec des places arrière particulièrement accueillantes. On pourra étendre les jambes grâce aux 82 cm de longueur d'assise, et les 149 cm disponibles en largeur permettront d'installer trois personnes sans (trop) les serrer. Le volume de chargement n'a rien d'exceptionnel, avec 470 dm³, on peut tout de même voir venir. En version 85 Plus, la batterie de 77 kWh utiles délivre de belles performances et une autonomie généreuse qui procure une vraie polyvalence à l'Elroq. Sans parler de l'équipement, plutôt riche.



Largeur aux coudes élevée et meilleure longueur aux jambes de la catégorie: les occupants de la banquette sont choyés dans l'Elroq. Côté coffre, la capacité est très correcte.

La version conseillée

85 Plus - 286 ch - 44 430 € / 36 900 €*

LES DONNÉES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Capacité batterie	77 kWh (utiles)
Couple maxi	545 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 à - 4 200 €
Accélération 1000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Autonomie moyenne	440 km
Poids	2104 kg

PHOTOS: A. SAUNIER

SUV compact électrique



SUV familial



SUV familial PHEV



SUV familial électrique



Grand SUV



Skoda Elroq

Électrique

De 170 à 340 ch

A partir de 33 300 € / 26 500 €*

4,49 x 1,89 x 1,65

82 cm

149 cm

470 dm³

Mazda CX-60

Diesel ou hybride rechargeable

De 200 à 327 ch

A partir de 54 750 € / 54 600 €*

4,75 x 1,89 x 1,68

75 cm

152 cm

540 dm³

Skoda Kodiaq

Essence, hybride rech. ou diesel

De 150 à 265 ch

A partir de 45 620 € / 39 900 €*

4,76 x 1,87 x 1,68

85/68 cm⁽¹⁾

150 cm

690/865 dm³⁽¹⁾

Hyundai Ioniq 5

Électrique

De 170 à 325 ch

A partir de 44 800 € / 37 700 €*

4,64 x 1,89 x 1,65

82/68 cm⁽¹⁾

157 cm

464/607 dm³⁽¹⁾ + 53 (4x4 : 21) dm³

Toyota Land Cruiser

Diesel

205 ch

A partir de 84 000 € / 169 230 €*

4,93 x 1,98 x 1,93

81 cm

159 cm

761 dm³

Très bien

Bien

Moyen

Bien

Très bien

Très bien

Bien

Décevant

Bien

Moyen

Bien

Bien

Très bien

Très bien

Moyen

Bien

Bien

Bien

Très bien

Moyen

Moyen

Bien

Décevant

Bien

Mauvais

1. Banquette reculée/avancée.

MAZDA CX-60



Domination très timide

Dans la catégorie des SUV familiaux, le gagnant est... inattendu! Méconnu, le Mazda CX-60 offre en effet le meilleur compromis parmi les modèles à cinq places, avec une largeur aux coudes 3 cm supérieure à la moyenne et un coffre plutôt spacieux. Seule la longueur aux jambes déçoit au vu du gabarit de l'engin, mais ses rivaux ne font pas mieux, ou sacrifient le coffre pour y parvenir (oui, l'Alfa Romeo Stelvio, c'est de toi que l'on parle!). Une victoire par défaut, donc, pour un modèle récemment retouché et qui gagne à être connu avec son gros six cylindres diesel à contre-courant (mais très sobre). Bémol: un confort trépidant malgré un châssis optimisé.



PHOTOS: F. GROUT

La version conseillée

3.3 e-Skyactiv D Homura - 200 ch - 62 400 € / 59 900 €*

LES DONNÉES



Moteur turbodiesel	6 cylindres en ligne, 24S
Hybridation	Alterno-démarreur, 48V
Couple maxi	450 Nm à 1 400 tr/mn
CO ₂ /Malus	130 g/km / + 540 €
Accélération 1000 m D. A.	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Poids	1950 kg

PHOTOS: Y. LEFEVRE

PHOTOS: D. MEUNIER

Les modèles à sept et neuf places

Un permis B vous permet de conduire des véhicules comportant jusqu'à neuf places. L'offre reste cependant dominée par les modèles pour sept avec, en tête de gondole, le **Dacia Jogger**, mini-prix dans cette catégorie (mais il fait le maximum!). Si vous préférez un SUV, le **Volkswagen Tayron** peut convenir, avec assez de place pour sept adultes et un coffre XXL (et qui propose encore 350 dm³ avec tout le monde à bord). Autre solution : le **Peugeot 5008**, très bon compromis accès/installation pour les passagers du 3^e rang. Le français est disponible en hybride 48 V, mais aussi en 100% électrique, catégorie où l'**E-5008** n'a quasiment pas de rival. A moins de passer à la taille au-dessus, avec le **Kia EV9**, grand SUV électrique au volume intérieur particulièrement généreux. Parmi les SUV familiaux hybrides rechargeables, le **Kia Sorento** vous tend les bras avec jusqu'à 84 cm pour les jambes au 2^e rang et jusqu'à... 74 cm au 3^e! Seul bémol : le coffre se réduit à 213 dm³ une fois les sept assises déployées. Vous êtes allergique aux SUV? Il reste une poignée de remplaçants "à l'ancienne"! Comme le **Renault Grand Kangoo**, par exemple : grâce à son gabarit de déménageur (4,91 m de long), il parvient à loger sept personnes convenablement avec des assises

confortables à chaque place. Les larges portières coulissantes facilitent par ailleurs l'accès à la rangée du fond. Immense en configuration cinq places, le coffre demeure correct en sept places (jusqu'à 335 dm³).

Cathédrales roulantes

Nostalgique des monospaces? Il reste une poignée de survivants, dont un modèle à sept places : le **Volkswagen Touran**! Ce dernier des Mohicans figure encore au catalogue, et est toujours séduisant grâce à son excellent rapport encombrement/habitabilité et ses astuces de modularité. On apprécie notamment sa 3^e rangée, capable d'accueillir des adultes et d'un accès aisément. Après, nous entrons dans le club très fermé des modèles à neuf places (trois par rangée). Le **Renault Trafic** profite de ses racines d'utilitaire pour offrir un volume intérieur de cathédrale, et conserve un beau coffre. Plus futuriste et cossu, le **Hyundai Staria** affiche des prix supérieurs, mais il est encore plus spacieux. Cependant, sa place centrale avant est peu large. Dans les deux cas, les malus font mal. Rappelons toutefois que les familles nombreuses bénéficient d'un double abattement de 20 g/km (CO₂) et 200 kg, pour chaque enfant à partir du troisième. ■

Dacia Jogger



Sept places à tout petit prix

Sept places pour à peine plus de 20 000 €: ne cherchez pas, le **Dacia Jogger** est seul au monde! Certes, avec son gabarit plutôt contenu (4,55 m de long, 1,79 m de large), il affiche des cotés d'habitabilité correctes, mais pas exceptionnelles. A trois, on se sentira notamment un peu à l'étroit au 2^e rang. Mais les larges portières facilitent l'accès à bord et les assises de la 3^e rangée offrent un bon confort. Quant au coffre, il varie de 805 dm³ (lorsque les strapontins du fond sont retirés) à 210 dm³ lorsque ces derniers sont en place. La version GPL 1.0 Eco-G accomplit honorablement sa tâche pour un coût d'utilisation très bas.



PHOTOS: N. SOLER

Le Jogger reste le modèle 7 places le plus abordable du marché (et le plus économique en Eco-G). Son habitabilité, assez modeste dans l'absolu, ménage un coffre très spacieux (sauf en configuration 7 places).

La version conseillée

1.0 Eco-G Expression - 100 ch - 21 400 € / 21 600 €*

LES DONNÉES LABO AUTO PLUS

Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi ⁽¹⁾	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €
Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	35s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	9s4/14s2/23s6 ■
Consommation moyenne ⁽²⁾	9,9/7,3 l/100 km ■
Poids	1 316 kg ■

Break compact	Monospace compact	SUV familial	SUV familial PHEV
Dacia Jogger Essence, essence/GPL ou hybride	Volkswagen Touran Essence ou diesel	Volkswagen Tayron Essence, hybride rech. ou diesel	Kia Sorento Hybride rechargeable
De 100 à 140 ch A partir de 20 100 € / 20 300 €*	150 ch A partir de 44 050 € / 41 100 €*	De 150 à 272 ch A partir de 50 800 € / 50 000 €*	245 ch A partir de 55 940 € / 53 600 €*



NOS MESURES

Dimensions L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68	4,53 x 1,83 x 1,66	4,80 x 1,86 x 1,67	4,52 x 1,87 x 1,65
Longueur aux jambes, 2 ^e rang	69 cm	De 78 à 59 cm ⁽³⁾	De 79 à 62 cm ⁽³⁾	De 84 à 70 cm ⁽³⁾
Longueur aux jambes, 3 ^e rang	66 cm	De 58 à 77 cm ⁽³⁾	De 54 à 70 cm ⁽³⁾	De 60 à 74 cm ⁽³⁾
Largeur aux coudes, 2 ^e rang/3 ^e rang	141 cm/124 cm	151 cm/128 cm	150 cm/129 cm	156 cm/136 cm
Volume de coffre 5 places/7 places	De 625 à 805 dm ³ ⁽³⁾ /210 dm ³	De 502 à 677 dm ³ ⁽³⁾ /150 dm ³	De 675 à 850 dm ³ ⁽³⁾ /350 dm ³	De 616 à 756 dm ³ ⁽³⁾ /213 dm ³
Prestations globales				
Agrément de conduite	Moyen	Bien	Moyen	Bien
Aspects pratiques	Bien	Très bien	Bien	Bien
Confort	Moyen	Moyen	Bien	Moyen
Vie à bord	Bien	Bien	Bien	Très bien
Prix	Très bien	Moyen	Décevant	Moyen

1. Valeur au GPL. 2. Mesure en GPL/essence. 3. Banquette du 2^e rang reculée/avancée.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle, l'éventuel malus écolo ou la prime "coup de pouce" (montant minimal de 3 100 €).

PEUGEOT 5008/E-5008



Accueillant et multi-énergie

Parmi les SUV familiaux à sept places, il y a peu de concurrents, et le 5008 a le mérite de proposer un 3^e rang aussi bien en hybride qu'en électrique. Rarissime dans ce dernier cas, d'autant que la batterie n'empiète pas sur l'habitacle: au 2^e rang, la banquette coulissante dégage jusqu'à 73 cm d'espace aux jambes et 149 cm de largeur aux coudes. Le 3^e rang, facile d'accès, se montre, lui, assez accueillant pour deux adultes. Enfin, le (très) vaste coffre conserve un volume décent de 330 dm³ en sept places. Cerise sur le gâteau: en électrique, la finition GT profite d'une remise lui permettant d'accéder au bonus, pour un "vrai prix" inférieur à celui de l'hybride équivalent.



Identique au 5008, l'E-5008 est accueillant au 2^e rang, que ce soit pour les jambes ou en largeur. Faciles d'accès, les places du 3^e rang sont assez généreuses pour deux adultes. Le coffre s'avère correct en 7 places.



PHOTOS: N. SOLER

La version conseillée

GT - 73 kWh - 210 ch - 51 490 € / 42 700 €*

LES DONNÉES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Capacité batterie	73 kWh (utiles)
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 à - 4 200 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Autonomie moyenne	380 km
Poids	2295 kg

KIA EV9



F. GROUT

Un gros cube électrique...

Un sacré mastodonte, ce Kia EV9! Mais c'est pour la bonne cause, puisque ses dimensions extérieures XXL (5,01 m de long!) se traduisent par un espace habitable du même ordre. Au 2^e rang, la banquette (coulissante) offre jusqu'à 87 cm de longueur aux jambes et une largeur aux coudes record de 162 cm. Ses occupants pourront ainsi avancer leur assise sans avoir à se sacrifier pour laisser de l'espace à ceux de la 3^e rangée, qui affiche jusqu'à 65 cm aux jambes et 141 cm aux coudes. Géant en configuration cinq places, le coffre conserve un volume de 320 dm³ avec sept personnes à bord. Grosse autonomie et recharge rapide grâce à la technologie 800 V.



F. GROUT



A. SAUNIER

La version conseillée

Air - 100 kWh - 204 ch - 70 400 € / 70 400 €*

LES DONNÉES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Capacité batterie	96 kWh (utiles)
Couple maxi	350 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Autonomie moyenne	420 km
Poids	2490 kg

Modèle photographié en finition GT-Line.

SUV familial hybride + électr.



Peugeot 5008/E-5008

Hybride, hybride rechargeable ou électrique

De 145 à 230 ch

A partir de 42 000 € / 39 000 €*

4,80 x 1,90 x 1,70

De 73 à 59 cm⁽³⁾

De 53 à 67 cm⁽³⁾

149 cm/122 cm

De 685 à 835 dm³⁽³⁾/330 dm³

Grand SUV électrique



Kia EV9

Électrique

De 204 à 385 ch

A partir de 64 400 € / 64 400 €*

5,01 x 1,98 x 1,76

De 87 à 75 cm⁽³⁾

De 53 à 65 cm⁽³⁾

162 cm/141 cm

De 600 à 760 dm³⁽³⁾/320 dm³

Ludospace



Renault Grand Kangoo

Essence, diesel ou électrique

De 95 à 130 ch

A partir de 31 500 € / 32 000 €*

4,91 x 1,92 x 1,84

De 75 à 62 cm⁽³⁾

De 58 à 70 cm⁽³⁾

152 cm/139 cm

De 930 à 1 040 dm³⁽³⁾/De 260 à 335 dm³

Van



Renault Trafic

Diesel

150 ch

A partir de 41 500 € / 63 500 €*

5,08 x 1,96 x 1,98

75 cm

74 cm

167 cm/164 cm

Non mesuré/De 520 à 738 dm³

Van hybride



Hyundai Staria

Hybride

225 ch

A partir de 57 400 € / 70 600 €*

5,26 x 1,97 x 1,99

De 89 à 77 cm⁽³⁾

De 62 à 74 cm⁽³⁾

166 cm/164 cm

1 450 dm³/933 dm³

Bien

Bien

Très bien

Bien

Moyen

Bien

Bien

Bien

Très bien

Moyen

Bien

Bien

Bien

Bien

Décevant

Moyen

Moyen

Moyen

Bien

Décevant

Moyen

Bien

Décevant

Très bien

Mauvais



125 DÉCLINAISONS AU CATALOGUE!

Quelle est la meilleure Mini ?



Y.LEFEBVRE

La gamme Mini "Hatch" est de loin la plus complexe, toutes marques confondues. Un vrai casse-tête pour faire son choix, puisqu'en jonglant avec les 2 carrosseries, 6 motorisations, 4 finitions et 5 packs... 125 déclinaisons s'offrent à vous ! Pas la peine de vous précipiter sur le tube d'aspirine : nous avons tout épluché pour vous.

Qu'elle se présente sous sa forme originelle ou sous les traits d'une des trois réinterprétations imaginées par BMW en 2001, 2006 et 2014, la Mini a toujours bénéficié d'une incroyable cote

d'amour. Une bouille légendaire, pas évidente à moderniser en retour, les retouches apportées au fil des générations n'étant pas toujours bien accueillies par les gardiens du temple. En découvrant les feux arrière trapézoï-

daux du quatrième opus, l'an dernier, ceux-ci se sont d'ailleurs montrés perplexes. Mêmes grinements de dents à propos de la nouvelle planche de bord, privée des mémorables basculeurs chromés sur la console, de comp-

teurs derrière le volant et des matériaux nobles qui permettaient de personnaliser à l'envi le poste de conduite (cuir naturel, bois, aluminium, carbone). Et Sir Alec Issigonis, génial inventeur de la première Mini en 1959, a dû se retourner dans sa tombe en apprenant que le dernier rejeton de la lignée, converti à l'électricité, prend désormais vie en Chine ! Une Mini "zéro émission" qui ne partage rien, techniquement, avec sa frangine à moteur ther-

Les tarifs

La Mini n'a jamais été bon marché. Cela dit, le passage de la génération F56 à la F66 ne s'est pas traduit par une hausse excessive. L'arbre qui cache la forêt ? Méfiance en effet : les prix affichés ci-dessous ne reflètent pas celui que vous paierez au final. Et pour cause, quelle que soit la finition choisie, la plupart des équipements que l'on trouve

aujourd'hui de série sur n'importe quelle citadine un peu huppée sont noyés au sein de packs facturés à prix d'or. Une stratégie machiavélique qui vous amènera à faire un choix parmi 125 variantes possibles. Prise de tête assurée ! Pour y voir plus clair, nous vous invitons à consulter le tableau détaillé des tarifs croisés (moteurs/finitions/packs) en page 37.

LES TARIFS (3 portes)		ESSENCE			ÉLECTRIQUE		
Version	Finition	Cooper C ⁽¹⁾ 156 ch	Cooper S ⁽¹⁾ 204 ch	John Cooper Works 231 ch	Cooper E 184 ch	Cooper SE 218 ch	John Cooper Works E 258 ch
Essential		28 050 €	31 400 €	-	30 650 €	34 450 €	-
Classic		29 100 €	32 450 €	-	32 570 €	37 560 € ⁽³⁾	-
Favoured		30 180 €	33 530 €	-	35 480 € ⁽⁴⁾	39 280 € ⁽⁴⁾	-
JCW		31 820 €	35 170 €	39 850 € ⁽²⁾	36 670 € ⁽⁴⁾	40 470 € ⁽⁴⁾	42 550 € ⁽⁴⁾

1. Carrosserie 5 portes : + 1 000 €. 2. Pack M de série. 3. Pack XS de série. 4. Pack S de série.



mique, toujours produite en Angleterre sur la base de l'ancienne génération. Ce remu-ménage semble toutefois porter ses fruits: au terme du premier semestre 2025, on retrouve la Mini "4" dans le top 30 français des ventes de voitures neuves.

Arrachage de cheveux !

Ses clients ont certainement souffert d'une grosse migraine en essayant de comprendre comment s'articule la gamme... Six motorisations, deux carrosseries, quatre finitions et cinq packs d'équipements au contenu exponentiel: le configurateur est un vrai casse-tête... chinois! Un exemple avec la Cooper E Favoured. Prix catalogue: 35 480 €. Prix du pack M: 3 285 €. Prix final, 38 765 €? Perdu! Car la finition Favoured bénéficie du pack S de série. Il faut donc soustraire la valeur de ce dernier (2 700 €) à celle du "M" pour obtenir le bon tarif: 36 065 €. Pas de panique, vous trouverez, dans ce guide d'achat, le prix précis des 125 combinaisons possibles. Parmi elles se cache notre Mini favorite, à découvrir page 37. ■

Quelle carrosserie ?

La Mini type F66, lancée en 2024, se reconnaît à ses feux arrière trapézoïdaux (sauf en Cabrio, voir ci-dessous). En essence, elle se décline en carrosserie 3 portes (3,88 x 1,75 x 1,46 m) ou 5 portes (+ 16 cm), en Cooper C et S uniquement. Toutes les versions thermiques reposent sur le châssis de la précédente génération (F56). Les modèles électriques, exclusivement en 3 portes, bénéficient d'une plate-forme inédite (3,86 m de long) et sont assemblés en Chine (ce qui les prive de bonus en France). On les distingue aisément de leurs sœurs "à pistons" à l'absence d'arches de roue en plastique et de poignées de porte saillantes. Leur pare-brise est également plus incliné. Les intérieurs sont en revanche harmonisés, avec le grand écran Oled de 24 cm pour seule excroissance.



Cabriolet: il est prêt !



Disponible à la commande depuis quelques semaines, la Mini Cabrio (ultime modèle de son espèce sur le marché) se passe des feux arrière triangulaires et prend pour base la version 3 portes essence, sans la finition Essential. Les prix débutent, en finition Classic donc, à 33 450 € pour la Cooper C (qui troque ici le 3 cylindres 1.5 pour un 4 cylindres 2.0 de 163 ch), 36 800 € pour la Cooper S et 44 560 € pour la John Cooper Works.

Quel moteur ?

Que ce soit avec un moteur à pistons sous son capot ou un bloc électrique, la Mini 2025 fait la passe de trois. Une "Cooper" apprivoisée pour des gentlemen drivers, une "S" un peu plus assaisonnée pour les rebelles et une tonitruante "Works", afin de satisfaire les plus téméraires ! Une fratrie pour le moins énergique, compte tenu des puissances affichées. Mais la Mini, c'est aussi et surtout un châssis. Sauf que le fameux "go-kart feeling" a pris du plomb dans l'aile avec les lourdes versions électriques, moins "fun" et bien moins rigoureuses que leurs équivalentes "à pétrole". Alors, laquelle choisir ?

NOTRE CHOIX

COOPER C - 156 ch

Seulement trois cylindres, une sonorité peu excitante et un solide appétit, mais des performances en net progrès depuis le passage aux 156 ch (136 ch au crédit de l'ancienne génération), un châssis agile, et un train avant répondant du tac au tac: on prend du plaisir au volant de la Cooper C.

Mais que c'est raide. Un vrai tape-cul !



Y. LEFEVRE

COOPER C

Les 156 ch de la Cooper C suffisent pour jouir des excellentes qualités dynamiques de la Mini thermique. Mais si votre budget l'autorise, la Cooper S reste un choix pertinent, avec davantage de brio mécanique.

JOHN COOPER WORKS



N. SOLER

Avec un look aussi évocateur et 231 ch à exploiter, on s'attend à prendre son pied. Las, le moteur trop linéaire comme la bande-son étouffée déçoivent...

COOPER E



N. SOLER

L'autonomie n'est pas le plus précieux atout des Mini électriques. Leur rayon d'action oscille en effet entre 265 (Cooper E) et 310 km (JCW E).

COOPER S - 204 ch

Fini la prise d'air sur le capot, qui permettait d'identifier la "S" au premier coup d'œil. Elle ne s'est pas assagie pour autant, puisque de 178 ch sur l'ancien modèle, la puissance du 2 l grimpe ici à 204 ch. Un ensemble plaisant et performant avec la boîte auto. à 7 rapports, mais surtout aussi frugal que le 1,5 l de la C. L'amortissement ? Devinez...

JOHN COOPER WORKS - 231 ch

Une des dernières "GTI" en vente libre ! Car la "Works" ne fait pas semblant devant un chrono, avec le 1000 m départ arrêté expédié en 26s8 et 250 km/h en pointe. On s'ennuie malgré tout à son volant: le moteur manque de panache (trop linéaire, trop discret) et le train avant, de rigueur. Gare aussi au montant du malus !

COOPER E - 184 ch

La plus modeste des électriques délivre déjà 184 ch et 290 Nm de couple. Suffisant pour faire patiner les pneus Giti sous la pluie ! Eh oui, malgré son prix salé, cette Mini "made in China" chausse des pneus de même origine... Suspensions remuantes par ailleurs. Enfin, la petite batterie (37 kWh utiles) ne permet que 265 km d'autonomie.

COOPER SE - 218 ch

Grâce à sa batterie de 49 kWh utiles, l'autonomie moyenne de la Cooper SE grimpe à 305 km. La puissance de charge maxi passe, elle, de 75 kW à 95 kW (30 mn pour charger de 10 à 80 %). Côté chronos, ça dépote ! Mais le train avant est totalement "à l'ouest". Direction floue et amortissement sec laissent également un goût amer.

JOHN COOPER WORKS E - 258 ch

Cette version sportive dispose de réglages spécifiques qui ne contribuent qu'à détériorer un confort déjà trop remuant sur les Cooper E et SE. Les accélérations sont impressionnantes, mais la motricité comme la tenue de cap deviennent caricaturales : ça part dans tous les sens ! Côté "pile" : aucune différence avec la Cooper SE.

HOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	ESSENCE			ÉLECTRIQUES		
		COOPER C	COOPER S	JOHN COOPER WORKS	COOPER E	COOPER SE	JOHN COOPER WORKS E
Moteur		3 cylindres en ligne, 12S + turbo, 1499 cm ³	4 cylindres en ligne, 16S + turbo, 1998 cm ³	4 cylindres en ligne, 16S + turbo, 1998 cm ³	Electrique, synchrone à aimants permanents	Electrique, synchrone à aimants permanents	Electrique, synchrone à aimants permanents
Puissance maxi		156 ch à 4900 tr/mn	204 ch à 5000 tr/mn	231 ch à 5000 tr/mn	184 ch	218 ch	258 ch
Couple maxi		230 Nm à 1500 tr/mn	300 Nm à 1750 tr/mn	380 Nm à 1500 tr/mn	290 Nm	330 Nm	350 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus		133 g/km / + 818 €	138 g/km / + 1276 €	147 g/km / + 2544 €	0 g/km / 0 €	0 g/km / 0 €	0 g/km / 0 €
Accélération 1000 m D. A.		29s8	28s2	26s3	29s6	28s2	26s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		5s4	4s4	3s2	4s8	4s	3s3
Consommation moyenne		7,1 l/100 km	7,1 l/100 km	7 l/100 km	265 km	305 km	310 km
Route/Autoroute/Ville		6,7/6,7/8 l/100 km	6,6/6,4/8 l/100 km	6,6/6,4/8 l/100 km	310/210/280 km	345/250/320 km	350/250/330 km
Pneus		195/55 R16	215/45 R17	215/45 R17	195/60 R16	205/50 R17	225/40 R18
Poids		1365 kg	1400 kg	1352 kg	1582 kg	1680 kg	1685 kg

NOTRE ÉVALUATION	ESSENCE			ÉLECTRIQUES		
	COOPER C	COOPER S	JOHN COOPER WORKS	COOPER E	COOPER SE	JOHN COOPER WORKS E
Agrément de conduite	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Performances	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Souplesse à basse vitesse	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Niveau sonore	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Consommation/autonomie	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Prix (coefficient 2)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
BILAN	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●



*Un mythe,
un style,
une histoire.*

Symbol de liberté et d'élégance italienne, la « guêpe » (Vespa en italien) est bien plus qu'un scooter : une icône. Cet ouvrage retrace son incroyable histoire, de l'après-guerre à aujourd'hui, entre design, cinéma et art de vivre. Un hommage vibrant à un mythique deux-roues.

EN VENTE
ACTUELLEMENT

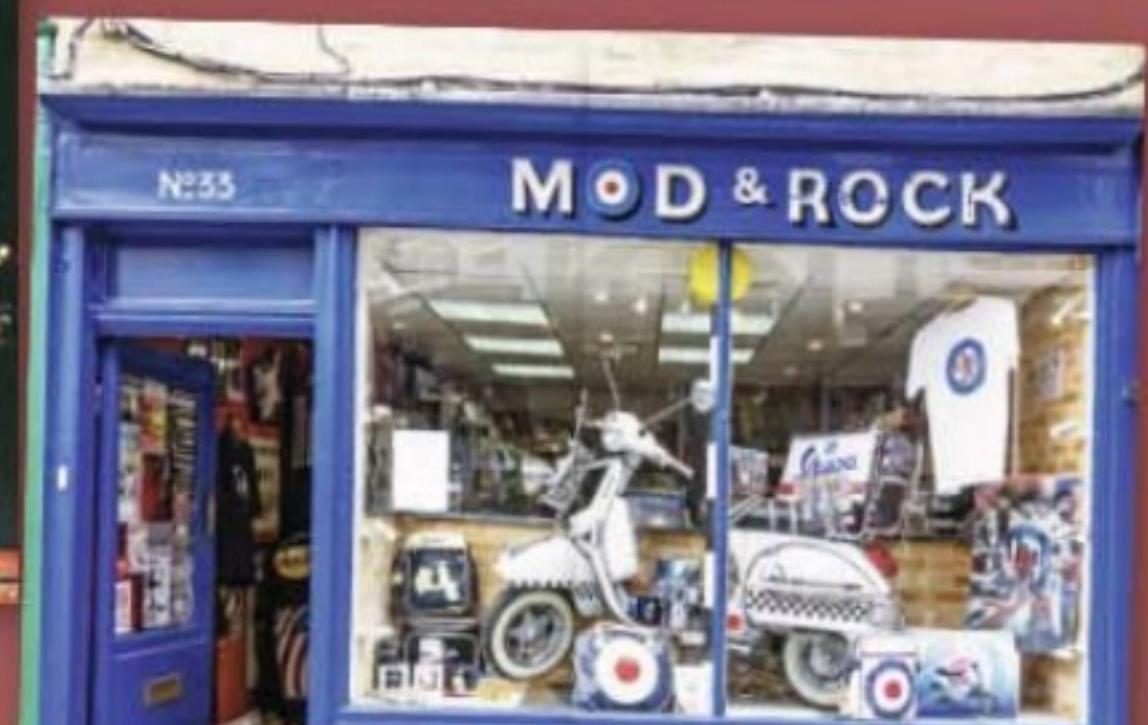
Vespa LE DEUX-ROUES LE PLUS CÉLÈBRE DU MONDE

AutoClassiques
Plus

AutoClassiques
Plus

Vespa

Le deux-roues le plus célèbre du monde



Quelle finition ?

Davantage que des finitions, Mini vend ici des "ambiances". La Favoured, par exemple, joue les raffinées avec une sellerie en cuir et des jantes de 17", alors que la JCW assume son côté sportif avec ses habillages noir et rouge, son volant spécifique et ses roues de 18". Attention, même si elles sont plus onéreuses que les plus ordinaires versions Essential et Classic, leur équipement pingre ne vous dispense pas des packs et options !

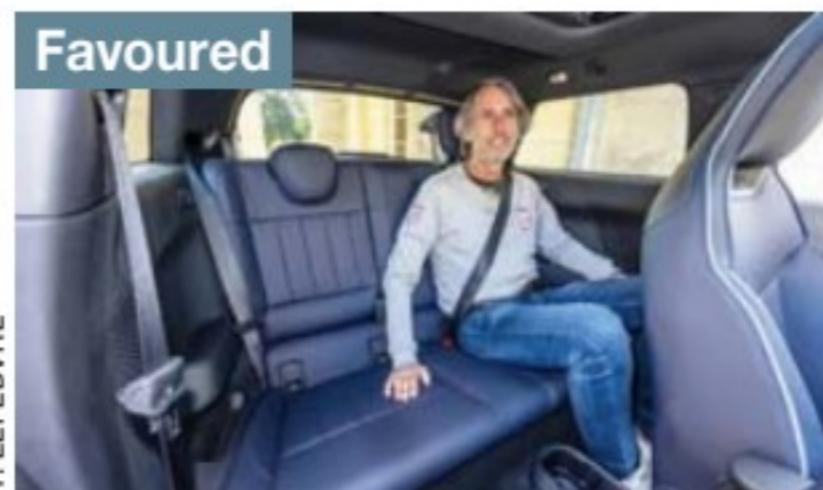
Classic



Y. LEFEBVRE

En finition Essential ou Classic, la Mini Cooper C se contente de roues de 16". C'est moins sexy, mais un peu plus confortable que les 17", voire 18", qui amplifient la fermeté des suspensions.

Favoured



Y. LEFEBVRE

La finition la plus "chic" intègre une sellerie cuir (artificiel) de belle facture. Trois coloris au choix : noir (électrique), bleu pétrole (essence) ou beige clair.

JCW



A. SAJNIE

La finition JCW s'équipe, à l'instar de la Favoured, de sièges sport plus enveloppants. Ils s'habillent alors de similicuir noir perforé.

Essential

Bien lotie en matière d'équipements de sécurité (voir tableau ci-dessous), l'entrée de gamme Essential ne s'embarrasse pas de superflu côté agrément. Sièges standard, sellerie basique en tissu, jantes de 16", pas d'affichage tête haute (il faut regarder l'écran central pour connaître sa vitesse!), peinture monochrome : ici, on achète un prix.

NOTRE CHOIX

Classic

Un peu plus sexy que l'Essential, sans pour autant se montrer frivole, la Mini Classic s'habille d'une sellerie mixte en similicuir et tissu, de jantes en 17" sur les électriques et d'un toit noir si le cœur vous en dit. Elle se dote en outre d'un volant sport chauffant. Mais toujours pas d'affichage tête haute en vue, hormis sur la Cooper SE (pack XS de série).

Favoured

La finition la plus chic avec sa sellerie en cuir vegan noir (électrique), bleu nuit (essence) ou beige clair avec des motifs au diapason sur les habillages en textile recyclé des portes et de la planche de bord. Toit noir ou blanc au choix. Jantes de 17" de série, mais surtout pack S en bonus sur les Cooper E et SE (tous les packs restent payants sur les essence).

JCW

Boucliers spécifiques, toit noir (+ bandes de capot sur E/SE), jantes de 17" sur Cooper essence et 18" sur les électriques, sièges sport et tissu de planche de bord à motifs et surpiqures rouges : la JCW joue les sauvages. L'équipement s'enrichit du pack S sur les E/SE et du pack M sur la "Works" de 231 ch, équipée en outre d'une suspension adaptative⁽¹⁾.

Série spéciale Blackyard

Proposée sur les Cooper C et E, la série Blackyard prend pour base la finition Essential en y ajoutant, pour 1 000 € de plus, le pack XS, les vitres arrière surteintées et des jantes de 17". Le tout habillé d'une peinture noire ou blanche métallisée et d'une sellerie spécifique en tissu. Un avantage global de 1 790 € pour le client.

1. Système mécanique non piloté électroniquement.

EQUIPEMENTS ET OPTIONS (hors pack)	ESSENCE				ÉLECTRIQUES			
	Essential	Classic	Favoured	JCW	Essential	Classic	Favoured	JCW
Sécurité : ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • AFIL active • Allumage auto. phares/essuie-glaces • Avertisseur de risque de collision et de trafic transversal AR • Fixations Isofix AR • Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares à leds • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance des angles morts.								
Affichage tête haute	-	-	-	Série sur 231 ch	-	Série sur SE	Série	Série
Amortissement adaptatif	-	-	-	Série sur 231 ch	-	-	-	Série sur 258 ch
Codes/phares auto.	-	-	-	Série sur 231 ch	-	-	Série	Série
Freins sport JCW	-	-	-	Série	-	-	-	Série
Phares à leds personnalisables	-	-	-	Série sur 231 ch	-	-	Série	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	640 €	640 €	640 €	640 €	-	-	-	-
Agrement : Aide au stationnement AV/AR + assistance au créneau • Banquette 2/3-1/3 • Caméra de recul • Clim' à régulation bizona • Connexion Apple CarPlay/Android Auto • Commande vocale Amazon Alexa • Ecran tactile 24 cm • GPS • Prises USB-C (4) • Rétroviseurs électriques dégivrants • Vitres AV électriques • Volant chauffant (sauf Essential).								
Barres de toit longitudinales	230 €	230 €	230 €	230 €	-	-	-	-
Chargeur à induction smartphone	180 €	180 €	180 €	180 € ⁽⁴⁾	-	Série sur SE	Série	Série
Clé mains libres	550 €	550 €	550 €	550 € ⁽⁴⁾	-	-	Série	Série
Jantes alliage 16"	Série	Série	-	-	Série	-	-	-
Jantes alliage 17"	870 € ⁽¹⁾	870 € ⁽¹⁾	Série	Série	870 €	Série	Série	-
Jantes alliage 18"	-	1 550 € ⁽²⁾	550 €	600 €	-	820 €	820 €	Série
Peinture métallisée	550 €	550 €	550 €	550 €	550 €	550 €	550 €	550 €
Sellerie mixte tissu/similicuir	-	Série	-	Série	-	Série	-	Série
Sellerie similicuir	-	-	Série	-	-	Série	Série	-
Sièges avant sport JCW	-	-	Série	Série	-	-	Série	Série
Sièges avant chauffants	-	-	-	Série	-	Série sur SE	Série	Série
Sièges avant électriques	-	-	910 €	910 €	-	-	-	-
Toit Multitone (dégradé)	-	-	640 € ⁽³⁾	-	-	-	640 € ⁽³⁾	640 € ⁽³⁾
Toit ouvrant panoramique	-	-	900 €	900 € ⁽⁴⁾	-	-	-	-
Vitres arrière surteintées	270 €	270 €	270 €	270 € ⁽⁴⁾	-	-	-	-
NOTRE ÉVALUATION	Essential	Classic	Favoured	JCW	Essential	Classic	Favoured	JCW
Présentation	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Prix/équipement	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
BILAN	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

1. Série sur Cooper S. 2. 550 € sur Cooper S. 3. 370 € avec toit panoramique. 4. Série sur John Cooper Works 231 ch.

Quel pack ?

Les options individuelles étant réduites à portion congrue, en particulier sur les versions électriques, il est quasiment impossible d'échapper aux packs si l'on veut profiter d'un équipement décent. C'est là que les choses se corsent, puisque si vous souhaitez, par exemple, disposer du régulateur de vitesse adaptatif sur les Cooper E et SE, c'est le pack le plus cher (XL) qui s'impose. Même si vous n'avez que faire des sièges électriques massants ou de la navigation à réalité augmentée...



Incluse sur les Mini disposant au moins du pack S, la signature lumineuse avant et arrière personnalisable s'accompagne de la gestion automatique codes/phares.

N. SOLER

La Mini ne disposant pas de compteur de vitesse, devant le conducteur, l'affichage tête haute est indispensable. Il faut donc au minimum opter pour le pack XS, afin d'en bénéficier. Honteux !



Y. LEFEBVRE

PACK XS: 1 100 € sur essence, 1 190 € sur électrique

- Affichage tête haute
- Alarme antivol

- Chargeur à induction
- Sièges avant chauffants

PACK S: 2 700 € sur essence et électrique (série sur JCW E 258 ch)

Contenu du pack XS +:

- Clé mains libres
- Codes/phares automatiques
- Modes de conduite
- Phares full led personnalisables avant/arrière

- Rétroviseurs intérieur et conducteur jour/nuit auto.
- Rétroviseurs rabattables électriquement

NOTRE CHOIX

PACK M: 3 200 € sur essence (série sur John Cooper Works 231 ch), 3 285 € sur électrique (John Cooper Works E 258 ch : 1 105 €)

Contenu du pack S +:

- Hi-fi Harman Kardon sur essence

- Toit panoramique et vitres arrière surteintées sur électrique

PACK L: 3 375 € sur essence (John Cooper Works 231 ch : 1 100 €), 3 960 € sur électrique (John Cooper Works E 258 ch : 2 230 €)

Contenu du pack M +:

- GPS à réalité augmentée
- Caméra 360°

- + Hi-fi Harman Kardon sur électrique (série sur JCW E 258 ch)

PACK XL: 4 455 € sur essence (John Cooper Works 231 ch : 2 275 €), 5 040 € sur électrique (John Cooper Works E 258 ch : 3 310 €)

Contenu du pack L +:

- Caméra d'habitacle
- Régulateur de vitesse adaptatif

- Sièges avant électriques (à mémoire côté conducteur)
- Siège conducteur massant

PRIX AVEC LES PACKS (3 portes)	ESSENCE			ÉLECTRIQUES		
	Cooper C ⁽¹⁾	Cooper S ⁽¹⁾	John Cooper Works	Cooper E	Cooper SE	John Cooper Works E
ESSENTIAL						
Base (sans pack)	28050 €	31 400 €	–	30 650 €	34 450 €	–
XS	29 150 €	32 500 €	–	31 840 €	35 640 €	–
S	30 750 €	34 100 €	–	33 350 €	37 150 €	–
M	31 250 €	34 600 €	–	–	–	–
L	31 425 €	34 775 €	–	–	–	–
XL	–	–	–	–	–	–
CLASSIC						
Base (sans pack)	29 100 €	32 450 €	–	32 570 €	–	–
XS	30 200 €	33 550 €	–	33 760 €	37 560 €	–
S	NOTRE CHOIX 31 800 €	35 150 €	–	35 270 €	39 070 €	–
M	32 300 €	35 650 €	–	35 855 €	39 655 €	–
L	32 475 €	35 825 €	–	36 530 €	40 330 €	–
XL	–	–	–	–	41 410 €	–
FAVoured						
Base (sans pack)	30 180 €	33 530 €	–	–	–	–
XS	31 280 €	34 630 €	–	–	–	–
S	32 880 €	36 230 €	–	35 480 €	39 280 €	–
M	33 380 €	36 730 €	–	36 065 €	39 865 €	–
L	33 555 €	36 905 €	–	36 740 €	40 540 €	–
XL	34 635 €	37 985 €	–	–	41 620 €	–
JCW						
Base (sans pack)	31 820 €	35 170 €	–	–	–	–
XS	32 920 €	36 270 €	–	–	–	–
S	34 520 €	37 870 €	–	36 670 €	40 470 €	42 550 €
M	35 020 €	38 370 €	39 850 €	37 255 €	41 055 €	43 665 €
L	35 195 €	38 545 €	40 950 €	37 930 €	41 730 €	44 780 €
XL	36 275 €	39 625 €	42 125 €	–	42 810 €	45 860 €
NOTRE ÉVALUATION						
	PACK XS	PACK S	PACK M	PACK L	PACK XL	
Intérêt du contenu	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

1. Carrosserie 5 portes: + 1 000 €.

N° 1929 – 22.08.2025



Y. LEFEBVRE

3 PORTES



B. ASKEK / VIRAGE AGENCY

Nombre de places : 4⁽¹⁾

Espace confiné à bord de la Mini 3 portes ! On dispose par contre de 7 cm supplémentaires en largeur dans la version 5 portes. Mais aussi de 2 cm de plus pour les genoux (idem à bord des électriques).

3 PORTES



B. ASKEK / VIRAGE AGENCY

Volume : 222 dm³

Sous la moyenne de la catégorie en essence, le volume de coffre monte à 230 dm³ sur l'électrique. En 5 portes, il faut se contenter de 270 dm³.

COOPER C CLASSIC

Si vous possédez une Mini génération F56, vous risquez d'être déçu par la F66. Outre sa présentation dépouillée, les matériaux employés ne sont pas toujours dignes d'un modèle premium, à l'instar du tissu synthétique (issu du recyclage) habillant la planche de bord. L'écran Oled est en haute définition, mais avec des menus trop nombreux et parfois complexes.



COOPER E CLASSIC

Quelques détails diffèrent à bord des versions électriques, à l'instar des contre-portes ou de la console centrale (moins imposante et pourvue d'un chargeur de smartphone à induction horizontal). On note aussi l'absence d'aérateur à gauche de l'écran.



CE QUI CHANGE D'UNE VERSION À L'AUTRE

COOPER C ET S 5 PORTES



Y. LEFEBVRE

Toutes les Mini disposent d'une banquette rabattable 2/3-1/3. Mais pour jouir d'un espace de chargement digne de ce nom, la version 5 portes s'impose.

VERSIONS ESSENCE



MINI

Les Mini essence permettent d'opter pour le chargeur à induction (180 €) et les vitres arrière surteintées (270 €) sans obligatoirement passer par un pack.

VERSIONS ÉLECTRIQUES



N. SOLER

Le toit panoramique s'invite sur les électriques à partir du pack M. Il s'agit d'un toit fixe, alors qu'il est ouvrant et proposé hors pack (900 €) sur les essence.

JOHN COOPER WORKS E



A. SAUNIER

Les Mini John Cooper Works (ne pas confondre avec la finition JCW !) profitent d'équipements qui leur sont propres : kit carrosserie, jantes, sellerie, suspension...

Notre choix **Auto Plus**

Mini Cooper C (3 p.) Classic avec pack S

31 800 € - 30 500 €*

Autonomie décevante, motricité hasardeuse et tarifs rebutants, avant même de réfléchir aux packs et options : les versions électriques n'avaient aucune chance de s'imposer. Notre cœur bat plutôt la chamade pour la Cooper S, qui incarne le mieux l'esprit Mini, si l'on résume celui-ci au seul plaisir de conduite. Mais chez Auto Plus, c'est la raison qui prime ! Grâce à sa belle homogénéité comme à ses prix moins délirants, la Cooper C s'impose au final. En finition Classic pour une présentation avenante et avec le pack S pour une dotation décente.



B. ASKET / VIRAGE AGENCY



HYBRIDE ESSENCE

Renault Symbioz

1.8 E-Tech full hybrid Iconic - 160 ch

39300 € / 36900 €*

LE RENAULT SYMBIOZ DE 160 CH FACE AU PEUGEOT 3008 DE 145 CH

Un rival encore mieux armé

Depuis un an, le talentueux Symbioz complète l'offre de SUV compacts Renault par le bas, sous l'Austral. Il franchit un cap en adoptant une motorisation hybride plus puissante. Une évolution qui pourrait bien, une fois de plus, entraver les ambitions du Peugeot 3008.

Les ventes du Symbioz se portent bien, voire très bien, et pour pérenniser ce succès, Renault lui dégagé la voie. Ainsi, son grand frère, l'Austral, est monté en gamme à l'occasion de son récent restylage, et n'a plus droit qu'à une puissante mécanique hybride de 200 ch. Dans la foulée, le Symbioz s'apprête à recevoir le moteur 1.3 mild hybrid de 140 ch (boîte manuelle) en

entrée de gamme (qui équipait auparavant les Captur et Arkana), tandis que sa mécanique full hybrid passe de 145 à 160 ch. Comme sur le Captur, la cylindrée de son bloc thermique atteint 1,8 contre 1,6 litre, et la capacité de sa batterie grimpe à 1,4 kWh (au lieu de 1,2). Pour la partie électrique, il conserve un électromoteur de 49 ch, complété par un alterno-démarreur de 20 ch, la transmission res-

tant confiée à une boîte auto. à crabots sans embrayage (quatre rapports pour le moteur thermique, deux pour l'électrique). En face, le Peugeot 3008 revendique, depuis peu, une cavalerie plus importante, passant de 136 à 145 ch. La motorisation reste inchangée, mais cette valeur reflète désormais la puissance maxi combinée entre le moteur essence et le bloc électrique de 28 ch, intégré à la boîte auto. à double embrayage.

Plus économique, le Symbioz

Malgré cela, le sochalien accuse un retard de 15 ch sur son rival du jour. Grâce au couple avantageux de son moteur électrique (205 Nm), le Symbioz répond

plus vite lorsqu'on sollicite l'accélérateur pour doubler. En outre, les quelques petits à-coups que l'on pouvait observer avec l'ancienne mécanique de 145 ch ont été en partie gommés avec cette nouvelle version de 160 ch. Néanmoins, à vitesse stabilisée, la boîte "multimode" semble toujours hésiter entre deux rapports. Plus gênant: lors des relances, cette transmission entraîne parfois des montées en régime désagréables et tarde à passer le rapport supérieur. En face, la boîte du 3008 qui intègre le petit moteur électrique provoque des à-coups à basse vitesse et peut manquer de réactivité lorsqu'on veut dépasser rapidement. En outre,



HYBRIDE ESSENCE

Peugeot 3008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 145 ch

44 500 € / 39 400 €*

PHOTOS: Y. LEFEUVRE

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: en plus de son tarif plus abordable, le Renault profite d'une petite remise de 6 %. Malgré sa ristourne plus généreuse (12 %), le Peugeot frôle les 40 000 € et il pâtit d'un léger malus (230 €).

L'entretien: préconisé tous les 2 ans ou tous les 30 000 km pour le Symbioz et chaque année ou tous les 25 000 km pour le 3008.

L'équipement: en haut de gamme, les deux français offrent une dotation complète, mais c'est le Symbioz qui se montre le plus généreux (Park Assist, sièges AV électriques, conduite semi-autonome...).



Un peu plus performant que le 3008, le Symbioz se montre aussi le plus sobre des deux. En outre, son comportement routier apparaît plus abouti volant en mains.



Un peu moins agile et un peu trop lourd, le 3008 mise davantage sur le confort de conduite que sur l'agilité. Sur les voies rapides, on apprécie sa bonne insonorisation.

son fonctionnement génère de petits bruits électriques et siffllements gênants. Mais ce qui dépareille surtout nos deux rivaux, c'est leur hybridation. Le Renault profite ici d'un système plus abouti, où la partie

électrique, plus puissante, aide davantage le bloc thermique, et permet aussi des phases en tout électrique plus fréquentes. Un atout qui se traduit clairement dans les chiffres. En ville, selon notre labo, le Symbioz se

contente de 5,6 l/100 km, contre 6,8 l/100 km pour le 3008 ! En moyenne, l'écart se resserre légèrement, avec 5,8 l/100 km pour le Renault et 6,3 l/100 km pour le Peugeot (qui modère son appétit sur route et autoroute). Sur ➤



Renault Symbioz

Bien plus classique que celle du Peugeot, la planche de bord du Symbioz, largement inspirée de celle du Captur dont il reprend la base technique, s'avère fonctionnelle. Les commandes, tout comme les espaces de rangement, sont faciles d'accès. Au centre, la tablette tactile de 10,4"/26,4 cm séduit par sa lisibilité, sa facilité d'utilisation, et surtout sa réactivité. Autre bon point : la qualité de finition, avec des matériaux valorisants et des assemblages soignés.



Peugeot 3008

Les fans de modernité tomberont sans aucun doute sous le charme de l'habitacle du 3008, futuriste, très bien fini et dominé par une spectaculaire dalle numérique de 21"/53 cm. Celle-ci offre une lisibilité correcte, mais la navigation entre les différents menus peut dérouter. A noter : il est possible de choisir entre de multiples ambiances lumineuses, mais celles-ci peuvent s'avérer gênantes de nuit en raison des reflets qu'elles génèrent.

» le plan du confort, le 3008 inverse la tendance. Grâce à son amortissement moelleux et à la meilleure insonorisation de son habitacle, il ménage davantage ses occupants, ce qui s'apprécie vraiment sur long parcours. Plus fermement suspendu, le Symbioz maîtrise davantage les mouvements de caisse sur route sinuose et à son volant, on ne ressent pas l'embonpoint

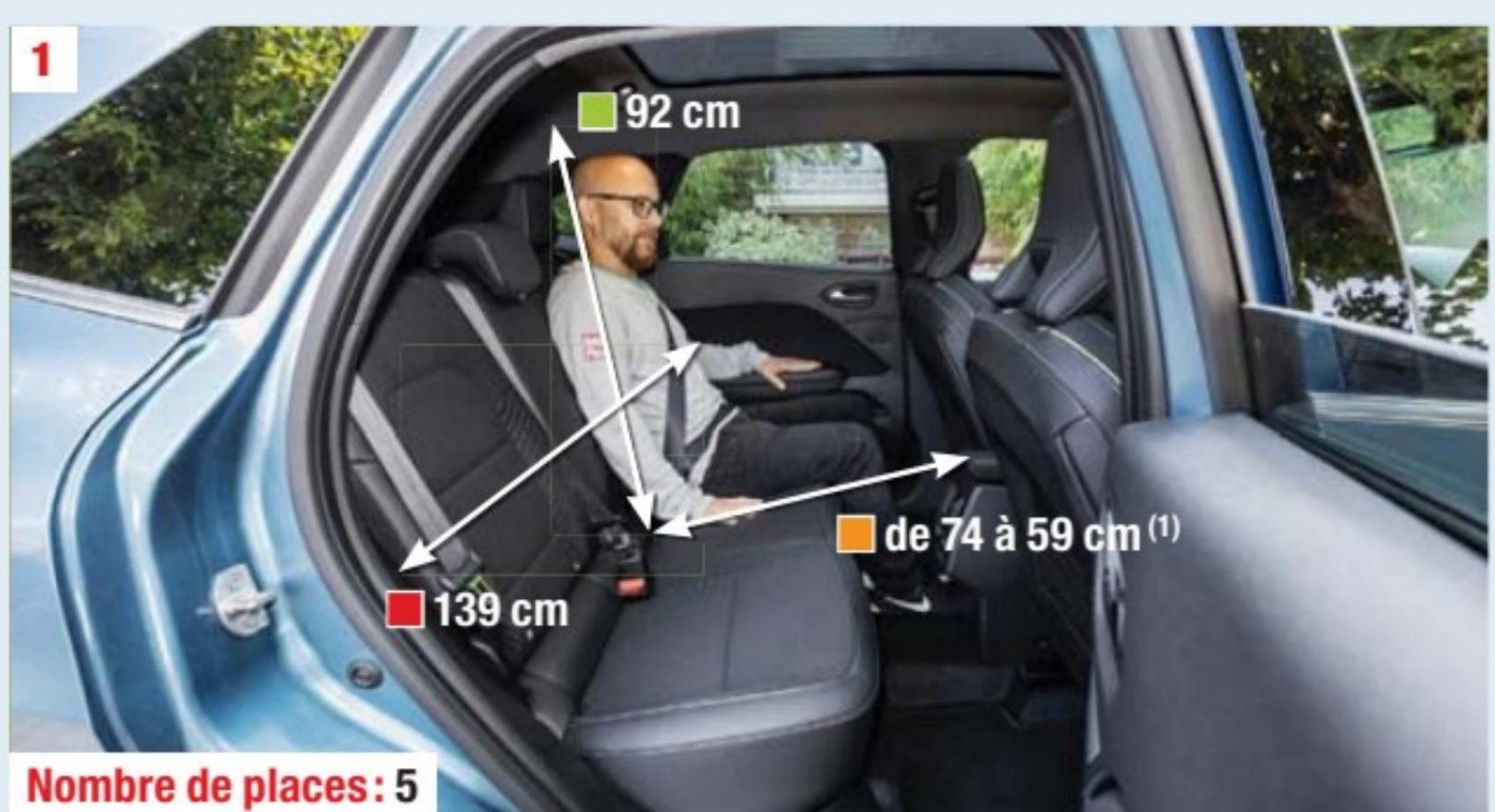
qui pèse sur la conduite du Peugeot. Nos chiffres le confirment : le Renault est plus léger que son rival de 216 kg !

Un 3008 moins fonctionnel

C'est indéniable, le style intérieur du Symbioz est bien plus classique que celui du 3008, dont la planche de bord ultra-contemporaine attire immédiatement le regard. Mais le

Renault reprend l'avantage côté fonctionnalités, grâce à de nombreux rangements idéalement placés et à une tablette tactile (10,4"/26,4 cm) dont l'interface gérée par Google fait référence. Aussi intuitive que réactive, celle-ci facilite la vie au quotidien et séduira ceux qui ne sont pas forcément très à l'aise avec les nouvelles technologies, là où celle du Peugeot exige un certain

temps d'adaptation. Avec 13 cm de moins en longueur, on pourrait penser que le Symbioz est moins logeable que le 3008. Il n'en est rien ! A l'arrière, les passagers bénéficient d'un confort équivalent. A deux adultes, du moins, car en largeur, le Symbioz paie ses gènes communs avec les Captur et Arkana : au niveau des coudes, il propose 8 cm de moins que le 3008, plus



Nombre de places: 5



Volume: de 480 à 610 dm³⁽¹⁾



1. Même si la banquette est étroite, l'espace se révèle convenable à deux adultes, et plutôt confortable lors des longs trajets. 2. L'ouverture n'est pas très large, mais le coffre affiche un volume correct. 3. Surtout, il est possible d'avancer la banquette sur 16 cm pour gagner en volume. Très pratique !

1. Banquette coulissante reculée/avancée.



Nombre de places: 5



Volume: 520 dm³



1. Avec son gabarit plus imposant, on s'attendait à disposer d'une habitabilité plus généreuse, notamment au niveau des jambes. 2. Le coffre est aussi vaste que facile à charger. 3. Les ouvertures, plus larges que celles du Symbioz, facilitent l'accès à bord ou l'installation d'un siège bébé.

adapté pour trois passagers. En revanche, il se distingue par sa modularité, grâce à sa banquette coulissante (sur 16 cm) qui permet d'arbitrer entre longueur aux jambes et volume de coffre. Le Peugeot n'offre, lui, qu'une classique banquette rabattable en deux parties. Le Symbioz achève de prendre l'avantage en ce qui concerne le budget. Partant d'un prix cata-

logue inférieur de... 5 200 €, et malgré une remise moins généreuse (6% contre 12% pour le Peugeot), il s'affiche au final à 36 900 €*, soit 2 500 €* de moins. Le tout assorti d'une dotation plus riche, incluant notamment les sièges électriques, l'alerte de sortie des occupants, le stationnement assisté ou encore la conduite semi-automatique de niveau 2.



NOS MESURES	Renault Symbioz	Peugeot 3008
Vitesse maxi	180 km/h	195 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	31s7	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7	6s9
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/6,3/5,6 l/100 km	6/6,2/6,8 l/100 km
Poids	1447 kg	1663 kg
Diamètre de braquage	11,4 m	10,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	63 m

LA TECHNIQUE	Renault Symbioz	Peugeot 3008
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1789 cm³	1199 cm³
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteur électrique 28 ch
Puissance fiscale	6 CV	7 CV
Puissance maxi combinée	160 ch	145 ch
Couple maxi thermique/électrique	170/205 Nm	230/51 Nm
CO ₂ / Malus	100 g/km / 0 €	121 g/km / + 230 €
Puissance maxi	160 ch à 5750 tr/mn	145 ch à 5500 tr/mn
Batterie lithium-ion (capacité brute)	1,4 kWh	0,4 kWh
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Pneus	225/40 R19	225/55 R19
Réservoir	48 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58	4,55 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Freinage d'urgence auto. • Isofix (3 sur Symbioz) • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

Agrement: • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona (monozone sur Symbioz) • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Jantes alu 19" • Sièges AV chauffants • Vitres AR surteintées.

EN OPTION	Renault Symbioz	Peugeot 3008
Banquette coulissante	Série	Indisponible
Conduite semi-autonome	Série	1 300 € ⁽¹⁾
Sièges AV électriques	Série	1 900 € ⁽¹⁾
Stationnement assisté	Série	Indisponible
Toit panoramique	1 500 € ⁽²⁾	1 250 €

1. Inclus dans un pack. 2. Toit non ouvrant.

LES NOTES DU	Renault Symbioz	Peugeot 3008
Comportement routier	16	15
Equipements de sécurité	15	13
Agrément/performances	14	12
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	19	17
Habitabilité/coffre	9	14
Aspects pratiques	14	12
Présentation/finition	14	17
Consommation	19	17
Prix	12	8

1^{er} 146/200

2^e 141/200

Le verdict 



Victoire : Renault Symbioz

Avec cette nouvelle motorisation hybride de 160 ch, le Symbioz propose des performances en hausse et une consommation parmi les plus basses de la catégorie. Des arguments auxquels le Peugeot ne peut faire face, et ce, malgré un style aguicheur et un niveau de confort (largeur intérieure, suspensions...) plus élevé.



Par Guillaume Jean

La nouvelle Hyundai Inster

ÉLECTRIQUECreative (4 pl.)⁽¹⁾49 kWh⁽²⁾ - 115 ch - 310 km⁽³⁾

29 250 €/27 800 €*

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Hyundai Inster à trois propriétaires de véhicules équivalents. Clara, Capucine et Béatrice nous livrent leurs impressions.

**CLARA** Ingénieur, Gif-sur-Yvette (91)Elle possède une **Renault 5 E-Tech**
Autonomie Urb. Techno - 29 990 €
40 kWh⁽²⁾ - 120 ch - 255 km⁽³⁾**CAPUCINE** Psychomotricienne, Chevreuse (78)Elle possède une **Citroën ë-C3**
Plus - 25 500 €
42 kWh⁽²⁾ - 113 ch - 245 km⁽³⁾**Il manque une touche de charme à l'Inster****Le design**

La partie intégrant logo et clignotant est originale. Idem pour les phares ronds. Cependant, la pièce en plastique noir est trop massive. Je ne suis pas fan non plus de l'effet "camionnette" du profil de l'Inster. Et même si l'arrière suit l'esprit futuriste de l'avant, je ne ressens pas le coup de cœur que j'ai eu pour la R5.

spacieuse, et sa banquette coulissante permet de grappiller du volume à l'avantage du coffre.

**La vie à bord**

L'habitacle est lumineux, c'est agréable. Et j'adore le motif pied-de-poule de la sellerie. Néanmoins, l'assise du siège conducteur est plutôt ferme. De plus, autant les contre-portes que la planche de bord font très "plastoc" (photo). La console centrale est, quant à elle, imposante, et intègre trop de boutons de commande, je ne m'y retrouve pas facilement. Bref, là aussi, l'Inster manque de charme face à ma R5. Par contre, elle est bien plus

Au volant

Je remarque que le niveau de bruit à bord varie beaucoup selon l'état de la route. Le confort est également moins doux que celui de ma R5. Et, bien que la Hyundai prenne l'avantage sur le plan de l'autonomie, son moteur se montre moins vaste sur route, même s'il suffit en ville. Je note enfin que l'image de la caméra de recul est plus nette ici. Mais cela ne changera pas ma conclusion : ma Renault 5 est plus aboutie !

Le design

Avec ses gros yeux ronds et son "masque" noir, cette Hyundai sort nettement du lot. Profil carré, passages de roue en plastique et barre de toit contribuent à son style de baroudeuse. Et si le bouclier arrière reprend l'idée des yeux ronds, j'aime aussi la singularité des feux, façon jeux vidéo !

L'Inster réussit là à mêler un style à part à un sens pratique fort bien étudié.

**La vie à bord**

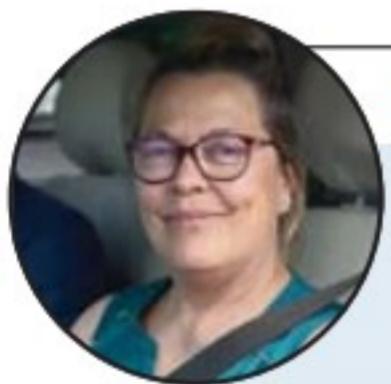
Plus que la taille du coffre, c'est sa modularité qui est top. Entre le plancher plat (dossiers rabattus) et la fonction coulissante de la banquette (photo), l'Inster est un véritable véhicule multifonction ! L'aisance à l'arrière est aussi bluffante. Les tons clairs jouent également sur la sensation d'espace. A l'avant, à part l'écran multimédia qui cache une partie de la route, je trouve aisément mes repères avec les différentes commandes. J'apprécie aussi les zones de rangement.

Au volant

Les aides à la conduite sont moins intrusives et, ici, elles ne bipent pas en permanence ! L'autonomie est un autre point fort de la coréenne. Idem pour la force modulable de régénération de la batterie, là où l'ë-C3 saccade la conduite avec l'effet "on/off" de son niveau unique. Bien que le confort de suspension soit plus ferme que celui de ma Citroën, le bilan au volant tourne à l'avantage de cette ingénieuse Inster.



PHOTOS: A. PAUMARD



BÉATRICE Assistante de projet, Lardy (91)

Elle possède une **Opel Corsa**
Electric Edition - 32 000 €
46 kWh⁽²⁾ - 136 ch - 285 km⁽³⁾



L'Inster fait la différence, à tous points de vue

Le design

Le style de l'Inster est à la fois moderne et original. Ses phares me rappellent ceux d'une Volkswagen Coccinelle. Sa ligne taillée au carré sort tout autant de l'ordinaire, comme l'arrière, avec ses longs feux horizontaux. Ces derniers ont, en outre, l'avantage d'être bien visibles, un atout pour la sécurité.

est évident que cette Inster serait plus pratique au quotidien que ma Corsa.



La vie à bord

La planche de bord est sympa. Le motif de la sellerie ajoute un aspect coquet à l'habitacle. L'écran central tactile se trouve bien à la hauteur des yeux. Bon point, on peut également le commander avec les boutons placés sur la console. Notez aussi le joli graphisme du compteur numérique (photo). Le plus étonnant reste toutefois l'espace dédié aux passagers arrière, amplifié par la teinte claire du pavillon. Et, vu la large ouverture du coffre, il

Au volant

D'expérience, je suis déçue par l'autonomie annoncée par les marques, face à la réalité... Et celle de l'Inster reste trop proche de celle de ma Corsa pour faire la différence. En revanche le mode Brake, réglable jusqu'à la fonction One Pedal⁽⁴⁾, est un vrai plus en conduite urbaine. La puissance du moteur est aussi très suffisante. Autre point fort: une vision périphérique très appréciable en ville.



Certes, elle ne ressent pas le même coup de cœur que pour sa Renault 5, Clara salue néanmoins la singularité du style de l'Inster. Notamment l'originalité des feux façon gros pixels lumineux, intégrés sous la lunette arrière.



Pour Capucine, outre l'autonomie (supérieure à celle de son ë-C3), c'est la récupération d'énergie au freinage, réglable selon quatre niveaux, et la pertinence des assistances à la conduite qui avantagent l'Inster au volant.



Spécifique à la version "4 places", la banquette coulissante comme le plancher modulable de l'Inster ont séduit Béatrice. Autre point positif: la large ouverture de coffre, qu'elle juge nettement plus pratique que celle de son Opel Corsa.

Le bilan Une véritable boîte à malices

Avec son look singulier et une silhouette à mi-chemin entre citadine et SUV, l'Inster ne passe pas inaperçue. L'habitacle offre un espace généreux et une modularité hors pair dans cette version à quatre places. La riche dotation aide, elle, à faire passer la pilule du tarif élevé en finition Creative (troisième niveau sur quatre). L'Inster se distingue aussi par son autonomie correcte, tandis que le moteur électrique de 115 ch offre une agréable polyvalence. Seul bémol: les roues en 17" rendent l'amortissement un peu ferme.

1. Existe aussi en version 5 places, au même prix, mais éligible à la prime "coup de pouce". 2. Capacité utile. 3. Autonomie moyenne, mesure labo Auto Plus.

4. Freinage régénératif suffisamment intense lorsque l'on relâche la pédale d'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein.

Essai



Par Clément Raoul-Réa

HYBRIDE ESSENCE

Nissan Qashqai

1.5 e-Power N-Design - 205 ch⁽¹⁾

42 600 € / 38 840 €*



PHOTOS: N. SOLER

PREMIER ESSAI DU NISSAN QASHQAI HYBRIDE MIS À JOUR

L'effet papillon

De petites causes ont parfois de grands effets. Nissan a procédé à quelques retouches sur le système hybride de son Qashqai : surprise, il fait désormais preuve d'une sobriété record. De quoi relancer sa carrière ?

Ne cherchez pas de restylage : l'esthétique du Qashqai ne change pas. L'innovation se situe sous le capot, et uniquement sous celui des versions hybrides e-Power. Pour mémoire, cet ensemble est un peu particulier, puisque le moteur thermique n'entraîne jamais directement les roues : il joue en permanence le rôle d'un générateur, qui fournit du courant à un moteur électrique, lui-même chargé de faire avancer le SUV. L'objectif est d'offrir une "expérience de conduite" façon électrique, douce et silencieuse, sans avoir à se brancher. Jusque-là, le contrat n'était pas totalement rempli, avec un moteur parfois poussif, et des consommations finalement peu intéressantes face à celles d'autres

hybrides plus classiques. Mais Nissan persiste : nouveau turbo, combustion retravaillée, nouvel ensemble électrique... Sur le papier, rien de révolutionnaire. Et pourtant...

Une conso en baisse de 1,4 l/100 km !

Les consos relevées par notre labo sont stupefiantes : 5,4 l/100 km en moyenne, soit 1,4 l/100 km de moins que pour l'ancien e-Power, et plus de 1000 km d'autonomie. Du jamais-vu pour un SUV essence de cette taille. Cerise sur le gâteau, l'ensemble s'avère très silencieux. Au point qu'il faut vraiment tendre l'oreille, hors agglomération, pour savoir si le moteur thermique est lancé. Le moteur électrique se montre toujours doux et réactif, et les performances, bonnes : un cocktail plai-



1. Aucune transformation à l'intérieur, il reste bien fini, l'équipement est complet, mais l'écran central n'est pas très intuitif.
2. Les places arrière se situent dans la moyenne du segment. Le Qashqai peut se doter d'un grand toit panoramique.
3. Le volume de chargement, légèrement inférieur à celui que réservent les autres motorisations, reste bon.

1. 205 ch en mode Sport, 190 ch par ailleurs.



Volume : 498 dm³

NOS MESURES



Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route	5 l/100 km
Autoroute	6,1 l/100 km
Ville	5,1 l/100 km
Poids	1687 kg
Diamètre de braquage	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 205 ch ⁽¹⁾
Cylindrée	1 497 cm ³
Puissance maxi combinée	205 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	330 Nm
CO ₂ / Malus	102 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/45 R20
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,84 x 1,63
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série	Sécurité: • ABS + AFU + ESP
	• AFIL active • Conduite semi-autonome
	• Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Phares adaptatifs Matrix Led, etc.
Agrement:	• Aide au stationnement AV/AR • Clim' auto. bizona • Ecran tactile avec Mirror Screen + caméra de recul
	• Jantes alliage 20" • Mode One Pedal, etc.
En option	Agrement: • Siège conducteur électrique (pack 1500 €)
	• Toit vitré panoramique (900 €), etc.

sant ! Assez bien équipé, le Qashqai bénéficie de finitions correctes, et ses tarifs ont baissé en entrée de gamme. Au volant, on profite plus du bon filtrage de son amortissement que de l'agilité du comportement, assez placide. Son unique faiblesse provient de la pédale de frein, dont l'attaque trop longue est parfois peu rassurante. C'est probablement la seule ombre au tableau. Malgré des retouches invisibles et en théorie minimales, le Qashqai est soudain devenu l'un des SUV les plus réussis du moment ! Pour une surprise... ■

Le verdict **Auto Plus** Une référence !

Ultra-sobre, douce et silencieuse, cette nouvelle mouture du Qashqai e-Power impressionne. A part le dosage de la pédale de frein, il n'a plus trop de défauts...

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE



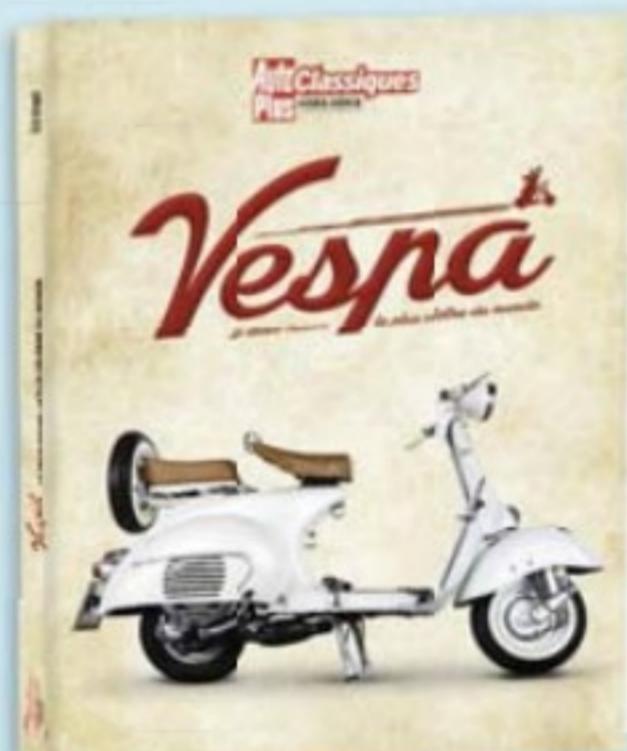
+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS

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

+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE

+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES

**2 €
,67
SEULEMENT***
par mois



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série VESPA,
le deux-roues le plus
célèbre du monde
(176 pages, valeur 15.90€)

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



mobilité club
france

DEKRA NORISKO

STAGES
points.fr

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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

#M047 #D1674852

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : ___ / ___ / ___

Signature :

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN _____

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : _____ Ville** :

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

E-mail. :

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

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.

*Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles).

**À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données.

Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>*** Le nombr et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Rétroviseur d'appoint de Kitbest



PHOTOS: Y. LEFFEBVRE



Rétroviseur d'appoint à ventouse
Kitbest, 251mm-W,
17,99 € sur Amazon.fr

En conduite accompagnée, la vision du passager est primordiale pour anticiper les erreurs du jeune apprenti. Comme dans une auto-école, un second rétroviseur central permet à l'accompagnant de surveiller l'arrière sans se faire un torticolis. Kitbest propose un modèle universel à ventouse qui s'applique au pare-brise en quelques secondes.

Comment ça marche ?

La fixation s'effectue à l'aide d'une ventouse de 6,7 cm de diamètre complétée par un clapet exerçant une succion mécanique. Le rétroviseur mesure 24,4 cm de large pour 7,4 cm de haut, avec une surface plane en verre et une structure

en plastique ABS. Une molette permet de le verrouiller verticalement et une rotule sert à l'ajustement comme pour les rétros traditionnels.

Au final

La ventouse tient même au soleil et malgré les variations de la température. Le réglage sur rotule est précis et le miroir offre une vision nette, sans distorsion. Avec son grand gabarit, il n'est pas facile à positionner car il peut entrer en contact avec le rétro d'origine. Sa puissante ventouse complique le démontage (risque de fragiliser la base en plastique). Mieux vaut pourtant l'ôter hors conduite accompagnée : ses reflets peuvent attirer le regard et déconcentrer le conducteur.

Bien ● ● Moyen ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

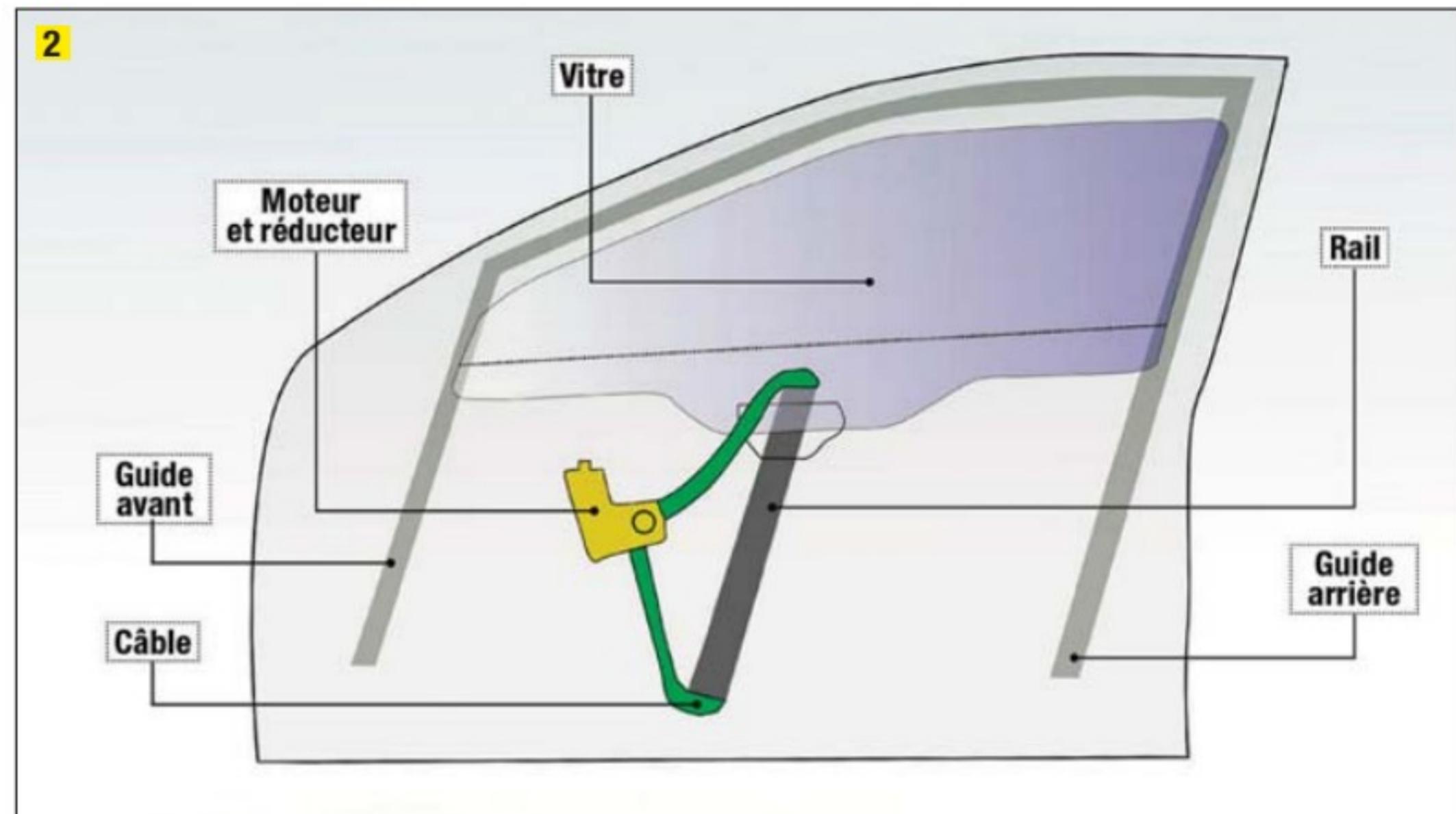
Par Vincent Desmonts

Les vitres électriques



1

1 2 Le mécanisme d'une vitre électrique est à la fois simple et complexe, mais surtout fort ingénieux.



DR

Cet équipement s'est tellement banalisé, à l'avant comme à l'arrière, que l'on n'y pense même plus. Le fonctionnement des vitres électriques reste cependant méconnu.

Comment ça marche ?

La vitre est solidaire d'un câble qui glisse dans un rail. Le câble en question est actionné par

un motoréducteur, c'est-à-dire un petit moteur électrique associé à un réducteur pour lui donner plus de force. Lorsque vous appuyez sur le bouton pour baisser la glace, le moteur tire la partie inférieure du câble vers le bas. Pour la remonter, il inverse son sens de rotation, tirant la partie supérieure du câble. Des guides situés de part et d'autre maintiennent la vitre

dans son axe afin d'éviter tout désalignement. Et les vitres séquentielles, qui montent ou descendent complètement avec une simple impulsion sur le bouton ? Elles sont tout simplement équipées d'un calculateur qui connaît le nombre de rotations nécessaires pour effectuer une manœuvre complète. Encore plus simple pour l'utilisateur !

A l'usage

Les glaces électriques sont dotées d'un système de sécurité anti-pincement. Si le mouvement de la vitre s'arrête brusquement, par exemple lorsqu'elle rencontre un obstacle (objet, main baladeuse d'un enfant...), le moteur inverse son sens de rotation pour la faire redescendre.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

LE TUTO

Par J. Palaz



4 h

Difficulté



Rénovez vos plastiques intérieurs

Clés, chargement, chaussures... Les coups reçus par les plastiques laissent des traces difficiles à faire disparaître. Dans ce cas, un simple rénovateur dédié n'y pourra rien. Voici la méthode pour les remettre à neuf.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ Si la météo le permet, profitez de la chaleur extérieure pour faire monter l'ensemble des plastiques en température. La différence de température entre la zone traitée et ses abords sera moindre et limitera les risques de déformation.

Par ailleurs, vous réduirez le temps de chauffe.

■ Prudence, si le plastique monte trop en température, les dégâts pourraient être irréversibles. La méthode de réparation consiste à approcher du point de fusion de la matière sans l'atteindre. Pour ce faire, mieux vaut prendre son temps et contrôler, en permanence avec la main, que le seuil n'est pas dépassé.

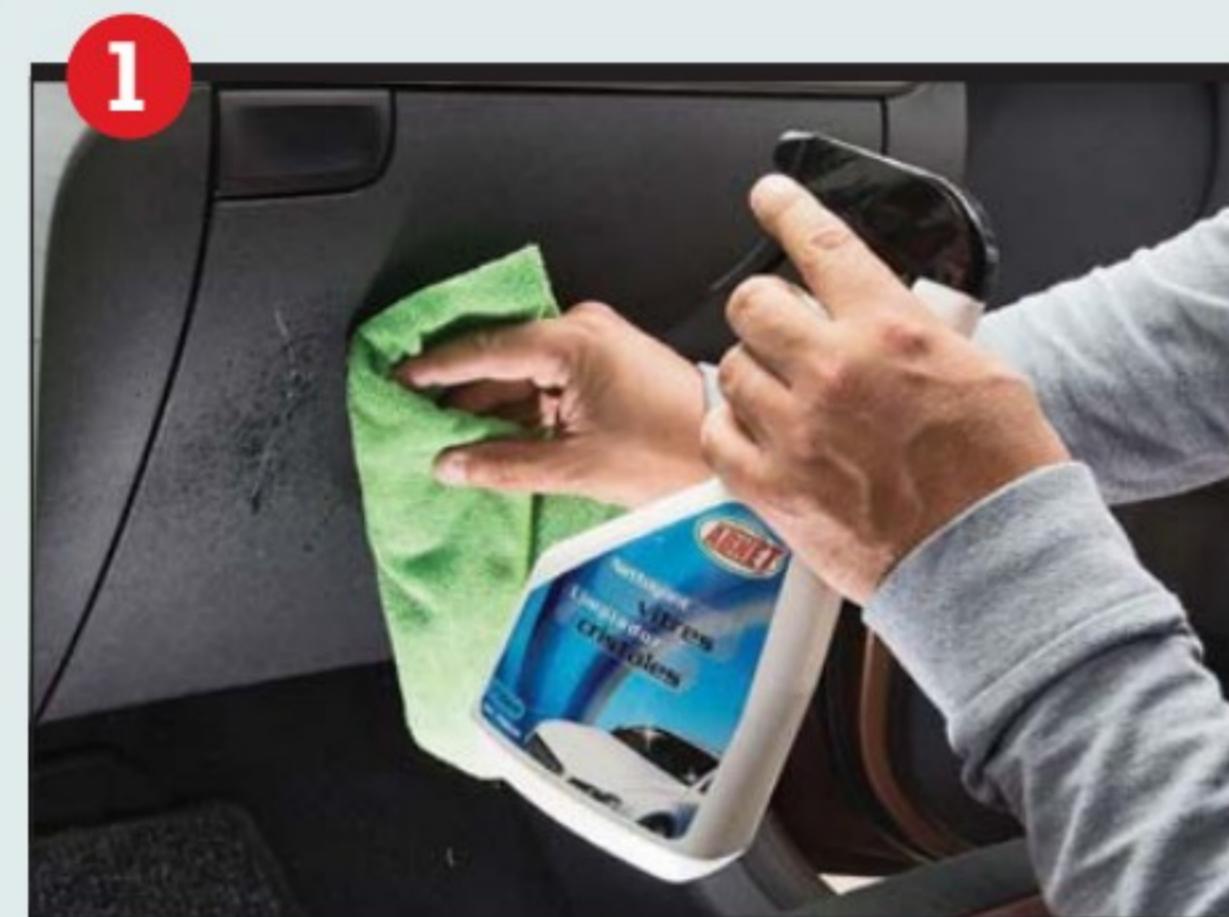
■ Pour ne pas risquer de casser les fragiles agrafes des éléments d'accastillage, mieux vaut ne pas tenter de les démonter. Un masquage, plus contraignant et rigoureux, est le moyen le plus sûr de ne rien changer à l'état d'origine.

CE QU'IL VOUS FAUT

Décapeur thermique ou sèche-cheveux	30 €
Adhésif aluminium	8 €
Spatule plastique ou bois	5 €
Rénovateur plastique	10 €
Lingette microfibre (2)	3 €

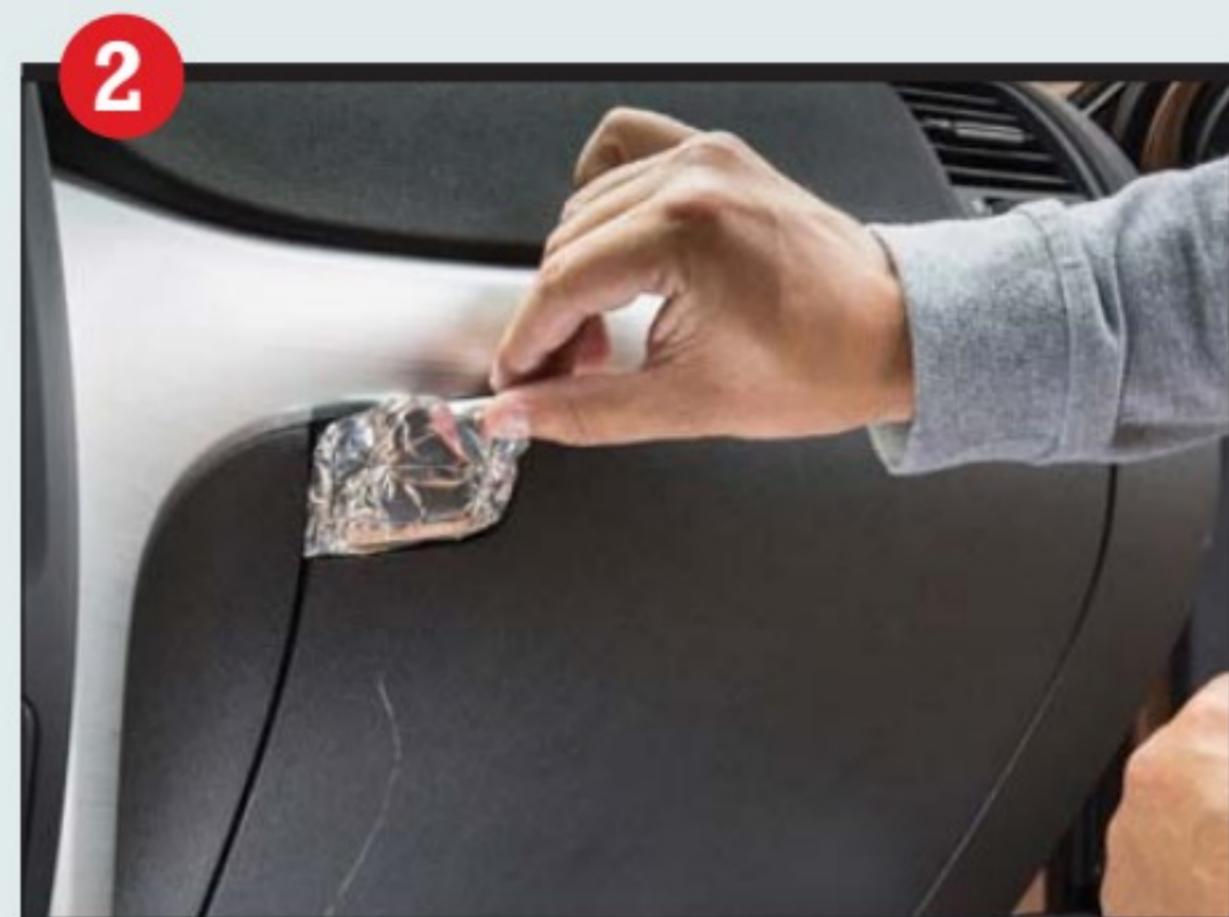


1



Décrassez la zone. Avant de réparer, utilisez un chiffon microfibre et un nettoyant qui ne laisse pas de gras (nettoyant vitres, par exemple), afin de travailler sur du propre. Ne vous cantonnez pas à la rayure mais étendez la zone de préparation assez largement autour d'elle.

2



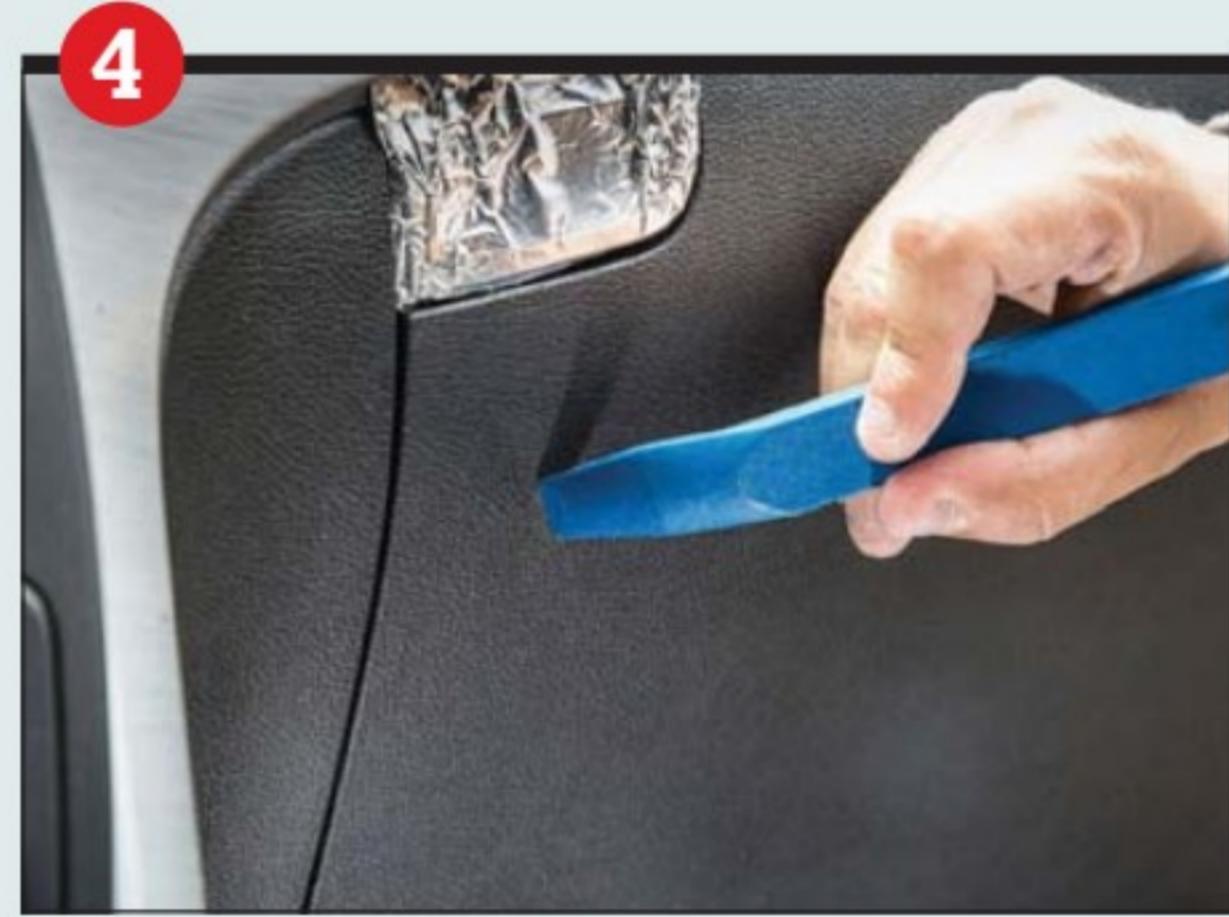
Masquez les éléments sensibles. Pour éliminer la rayure, le plastique sera chauffé. Afin de préserver les accessoires les plus fragiles (poignées de portes, habillages...), protégez-les avec un adhésif en aluminium qui empêchera la montée en température.

3



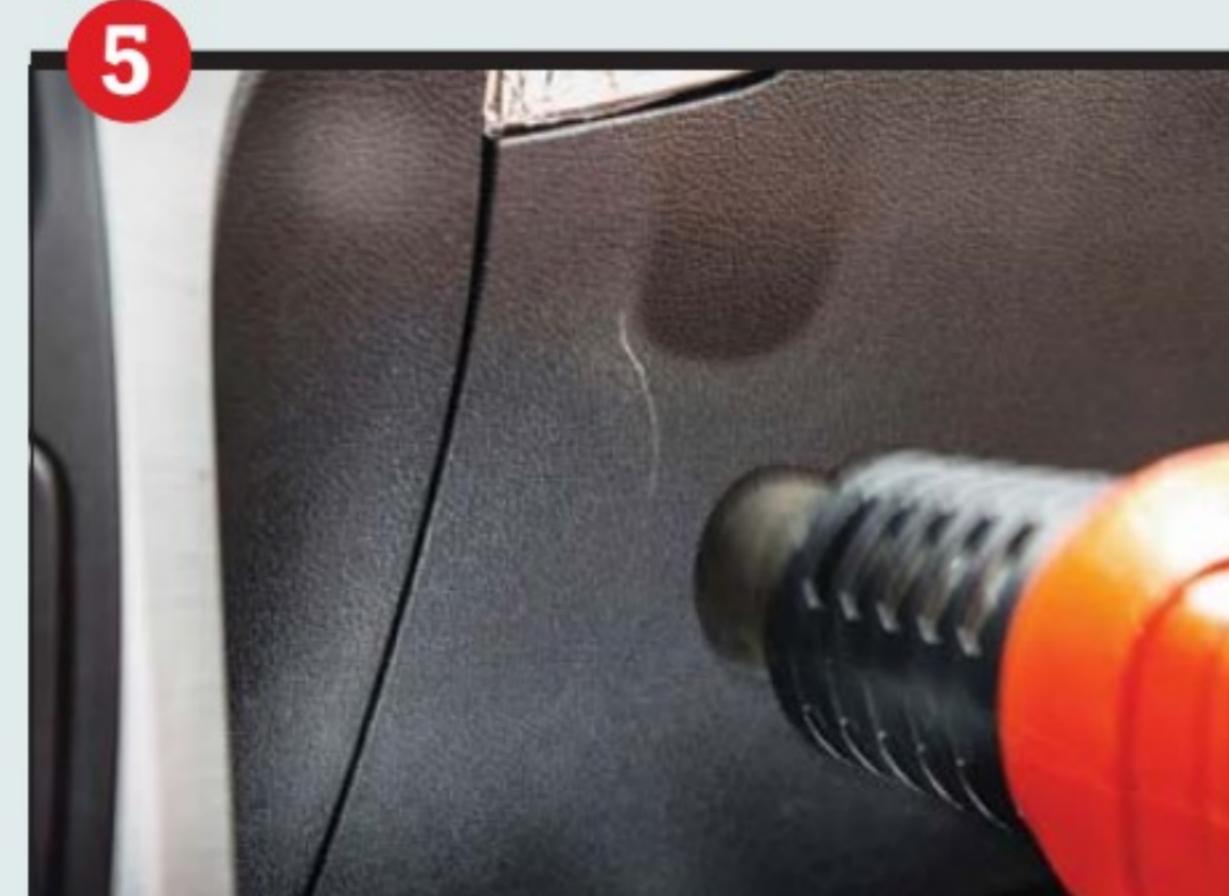
Chauffez le plastique. Allumez le sèche-cheveux ou le décapeur thermique à une température à peine supportable pour votre main à environ 20 cm de l'extraction de l'air chaud. Ensuite, chauffez la rayure de façon homogène, sans rester statique mais en procédant par gestes lents.

4



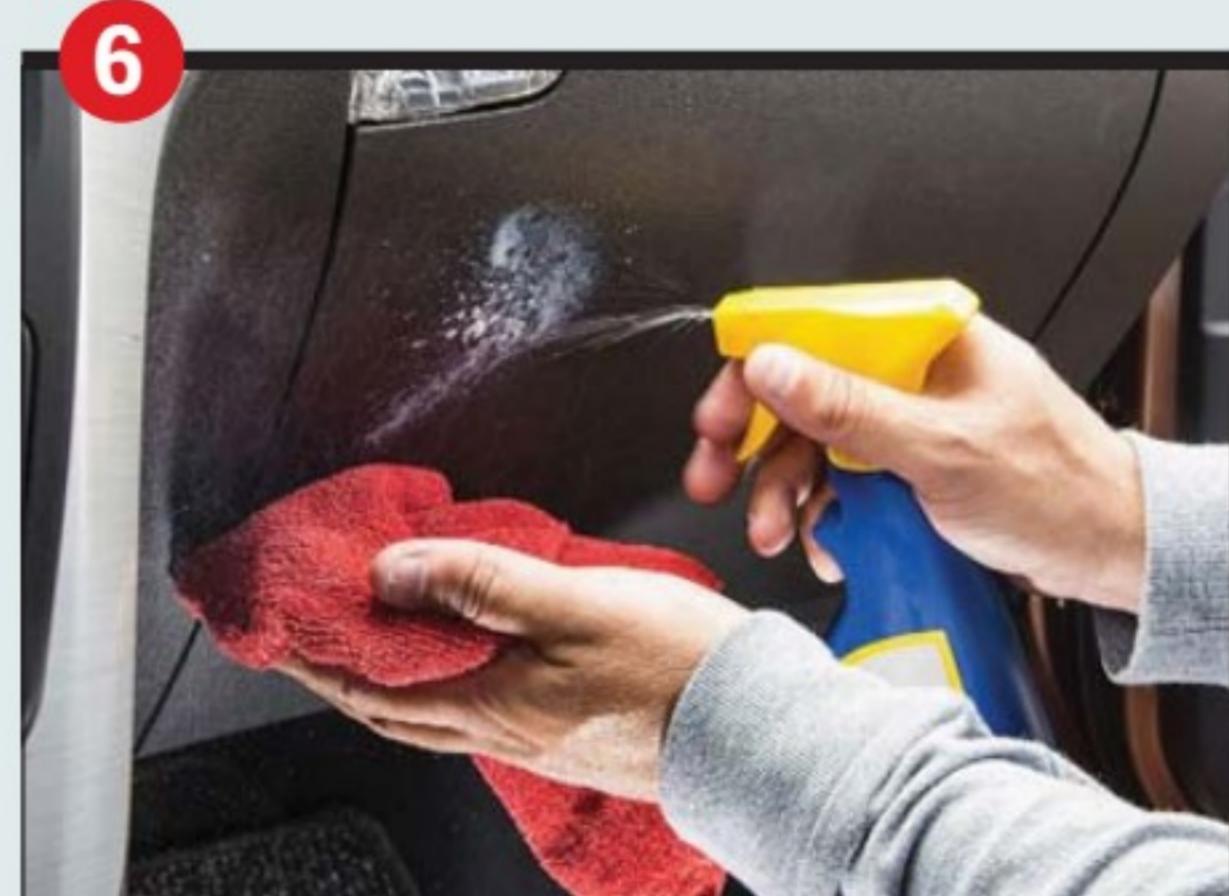
Rebouchez la rayure. Ramolli, le plastique peut être travaillé avec une spatule en plastique ou en bois. Utilisez le surplus de matière qui forme un bourrelet de part et d'autre de la rayure en le repoussant dans cette dernière. Au besoin, réchauffez le plastique pour traiter toute la longueur.

5



Surfacez la réparation. Une fois la rayure rebouchée et le plastique refroidi, procédez de nouveau à la chauffe du plastique. Il s'agit maintenant de lisser la zone afin de faire disparaître totalement la retouche. A l'aide de la spatule, écrasez le plastique en passant d'un côté à l'autre de la rayure.

6



Redonnez de l'éclat. Le rénovateur peut désormais entrer en jeu. Son application permettra à la fois de raviver la teinte, ternie par la chaleur, et de protéger la zone traitée de futures salissures. Pour ce faire, appliquez le produit avec un chiffon sec autant de fois que nécessaire.

PHOTOS: PH. TISSIER / PIL OU

Le baromètre de la fiabilité



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux

Les pannes en série, c'est une histoire aussi vieille que l'automobile elle-même. Soucis de conception ou de fabrication, problèmes mécaniques ou électroniques vont et viennent au gré des améliorations, des rappels ou des remplacements. Voici les 10 défaillances les plus courantes actuellement. *Par Pierre Audemar*

Les 10 p

Les casses mécaniques

La courroie de distribution du 1.2 PureTech

Le trois cylindres développé par l'ex-groupe PSA souffre d'un mal commun à tous les blocs dont la courroie de distribution est immergée dans le carter d'huile. Au fil du temps, cette courroie se délite et de micro-morceaux viennent obstruer la crête du circuit de lubrification. Avec, à terme, une probable casse du moteur. Après avoir nié le problème, Stellantis a mis en place un barème de prise en charge pour les autos produites entre juin 2012 et juin 2022. Si le plan d'entretien a été respecté, le moteur peut être remplacé gratuitement jusqu'à 10 ans/175 000 km. Le principal signe avant-coureur de ce souci de courroie est un allumage du témoin, alors que le niveau d'huile est bon ou encore une hausse importante de sa consommation. En général, ces symptômes apparaissent vers 60 000 km. La casse du moteur peut intervenir dans la foulée si aucun appont régulier de lubrifiant n'est fait.

Combien ça coûte ? De 4000 à 7000 € pour un moteur complet.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
300 000 km	100 000 km	200 000 km



Les capteurs de NOx



Intégrés au système de dépollution, ils calculent le taux d'oxyde d'azote se trouvant dans les gaz d'échappement. Leur principale cause de défaillance est l'encrassement, survenant dès 50 000 km, le plus souvent sur des moteurs qui effectuent fréquemment de courts déplacements et/ou des trajets urbains. N'attendez pas qu'un message d'alerte "antipollution" s'affiche au tableau de bord, une consommation de carburant en hausse et une réduction de la puissance doivent vous mettre la puce à l'oreille. Parmi les blocs les plus touchés, on relève le 1.5 BlueHDI (Citroën, Opel, Peugeot...), les 2.0 Jaguar/Land Rover et Mercedes, ainsi que le 1.7 CRDi chez Hyundai et Kia.

Combien ça coûte ? Pour un quatre cylindres, la facture varie entre 700 et 1000 €.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
150 000 km	50 000 km	80 000 km

Les chaînes de distribution

Une chaîne métallique de distribution n'est pas à l'abri des pépins, souvent dus à un problème de galet tendeur. Elle prend alors un peu de jeu et finit par se rompre... et le moteur avec. Stellantis est largement concerné avec son 1.5 BlueHDI : la chaîne reliant les arbres à cames est d'une faiblesse chronique. Méfiance, dès 50 000 km, si elle "claque". Depuis octobre 2024, les ennuis liés à cet élément sont intégralement pris en charge (sous réserve de respect du plan d'entretien) pour les véhicules produits entre 2018 et début 2023 (dans la limite de 7 ans et/ou 180 000 km). A noter, courant 2023, les moteurs ont reçu une nouvelle chaîne plus large (8 au lieu de 7 mm). On retrouve le même souci sur les 2.0 Ingenium de Jaguar/Land Rover, qui possèdent deux chaînes de distribution. Les cas les plus précoce se manifestent aux environs de 70 000 km, mais le groupe britannique peine à accorder des prises en charge.



Combien ça coûte ? De 6000 à 8000 € pour un 1.5 BlueHDI. De 12000 à 20000 € pour un moteur Jaguar/Land Rover.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
300 000 km	100 000 km	200 000 km

*Application d'un taux de vétusté à partir du cinquième anniversaire.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

années du moment

Les embrayages et volant moteur



■ Si la pédale de gauche a tendance à s'éclipser de nos autos, cela ne signifie pas forcément la disparition de l'embrayage. Nombre de boîtes robotisées (DSG Volkswagen, EDC Renault, DCS Stellantis...) en possèdent même deux. Sur certains modèles à boîte manuelle (Dacia Sandero et Duster essence, Suzuki Celerio et Swift, Volkswagen Polo...) ou "automatique" (DCT chez Hyundai et Kia), les embrayages ont été sous-dimensionnés ou sont victimes de l'usure prémature du volant moteur (sur les boîtes mécaniques uniquement). Si vous avez l'impression que la voiture patine lors des changements de rapport, la défaillance n'est plus très loin. Parfois, elle surgit dès 30000 km.

Combien ça coûte ? De 400 à 800 € pour un embrayage seul sur une boîte manuelle, et de 1000 à 2000 € s'il faut y ajouter le volant moteur. Avec une boîte robotisée à double embrayage, la facture va de 1200 € à 2500 €.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
Volant moteur		
200 000 km	60 000 km	100 000 km
Butée, disque, mécanisme		
150 000 km	30 000 km	80 000 km
Emetteur et récepteur d'embrayage		
150 000 km	40 000 km	80 000 km

Les systèmes d'AdBlue

■ Le défaut le plus courant concerne l'injecteur chargé d'envoyer ce produit en amont du catalyseur SCR. Des trous à l'accélération, des baisses de puissance ou l'allumage d'un voyant au tableau de bord peuvent être les signes annonciateurs de cette panne.

Parmi les constructeurs les plus touchés, on trouve Jaguar/Land Rover, Mercedes, Renault, le groupe Volkswagen (Volkswagen, Audi, Cupra, Seat et Skoda), Volvo et Stellantis. Par "chance", cette pièce peut, le plus souvent, être changée seule. Autre défaut fréquent, il arrive que le capteur de niveau indique une fausse alerte de niveau bas. Ce composant étant indissociable du réservoir, il faut faire remplacer ce dernier. C'est aussi parfois le cas si l'AdBlue se cristallise. Sur les BlueHDI, il obstrue alors la prise d'air du réservoir et entraîne la déformation de celui-ci. Si les pannes d'injecteur et de capteur de niveau peuvent survenir dès 40000 km, celles qui concernent les réservoirs n'apparaissent pas avant 60000 km. Pour les clients touchés par ce type de panne, sur des autos produites entre janvier 2021 et février 2023, Stellantis a mis en place un barème d'indemnisation qui peut couvrir jusqu'à 90% du coût du nouveau réservoir si l'auto avait moins de 30000 km au moment de la réparation (60% à 100000 km, 40% à 150000 km).

Combien ça coûte ? Remplacer l'injecteur d'AdBlue est facturé entre 400 et 900 €. Comptez de 800 à 1100 € pour un réservoir.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
Injecteur d'AdBlue		
200 000 km	50 000 km	100 000 km
Réservoir d'AdBlue		
300 000 km	100 000 km	200 000 km

Les injecteurs de carburant



■ Il y a encore quelques années, ce sont surtout les moteurs diesels (1.5 dCi chez Renault, 1.6 HDi chez Peugeot...) qui souffraient de pannes très précoces de ces pièces. Des problèmes résolus depuis longtemps, mais qui se présentent désormais sur certains moteurs essence. Les plus touchés sont, de loin, les 1.3 TCe utilisés par Dacia, Renault et certaines Nissan (ils se font appeler DIG-T chez le constructeur nippon) et le 1.0 Flexifuel de Ford, conçu pour

fonctionner indifféremment au sans-plomb ou au bioéthanol E85. Des incidents qui arrivent parfois très tôt dans la vie d'une voiture, des cas sont signalés avant 20000 km. Un injecteur défectueux entraîne des à-coups, des trous à l'accélération et une surconsommation de carburant.

Combien ça coûte ? Comptez de 400 à 600 € par injecteur. Mais, généralement, la défaillance de l'un d'entre eux annonce celles des autres sous un an maximum.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
200 000 km	50 000 km	100 000 km

Le baromètre de la fiabilité

Les problèmes électroniques

Les feux de jour à leds



SHUTTERSTOCK

■ Les leds ont envahi les optiques de nos voitures et, sauf exception, celles qui servent aux principales fonctions d'éclairage (projecteurs, feux arrière) ont une durée de vie largement supérieure à celle de leurs "ancêtres". En revanche, celles qui font office de feux de jour manquent parfois d'endurance, avec des défaillances dès 3 ans et 40 000 km. Les cas les plus fréquents concernent la Toyota Yaris, ainsi que certaines Peugeot (3008 et 5008 "2") et Renault (Clio 5, Captur 2). Lorsque cela survient, le constructeur se réfugie généralement derrière le fait qu'il s'agit d'une pièce d'usure.

Combien ça coûte ? Ces leds étant presque toujours indissociables du phare, la facture varie alors entre 600 et 1 200 €.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
300 000 km	100 000 km	200 000 km

Les systèmes multimédias

■ Présents depuis une dizaine d'années dans la quasi-totalité des modèles, ces dispositifs ont un point commun : un écran tactile censé simplifier leur utilisation. C'est souvent ainsi, tant que ne surviennent pas des bugs

incessants. Si de nombreuses marques ont pu venir à bout de ces agaçantes imperfections, les utilisateurs de Citroën, Ford, Mercedes, Peugeot et Renault y sont encore fréquemment confrontés. La plupart du temps, il suffit d'une simple mise à jour, à effectuer dans le réseau, pour en venir à bout. Mais chez Kia, on connaît un problème beaucoup plus grave, et coûteux, avec certains équipements multimédias. Il arrive parfois que des bulles d'air se forment sur l'écran. La seule parade consiste alors à changer entièrement le dispositif.

Combien ça coûte ? De 150 à 200 € pour une mise à jour. Chez Kia, un système multimédia complet neuf est facturé entre 1 500 et... 10 000 € !



A. CORTESI

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
250 000 km	80 000 km	120 000 km

Les autres soucis

Le toit ouvrant



DR

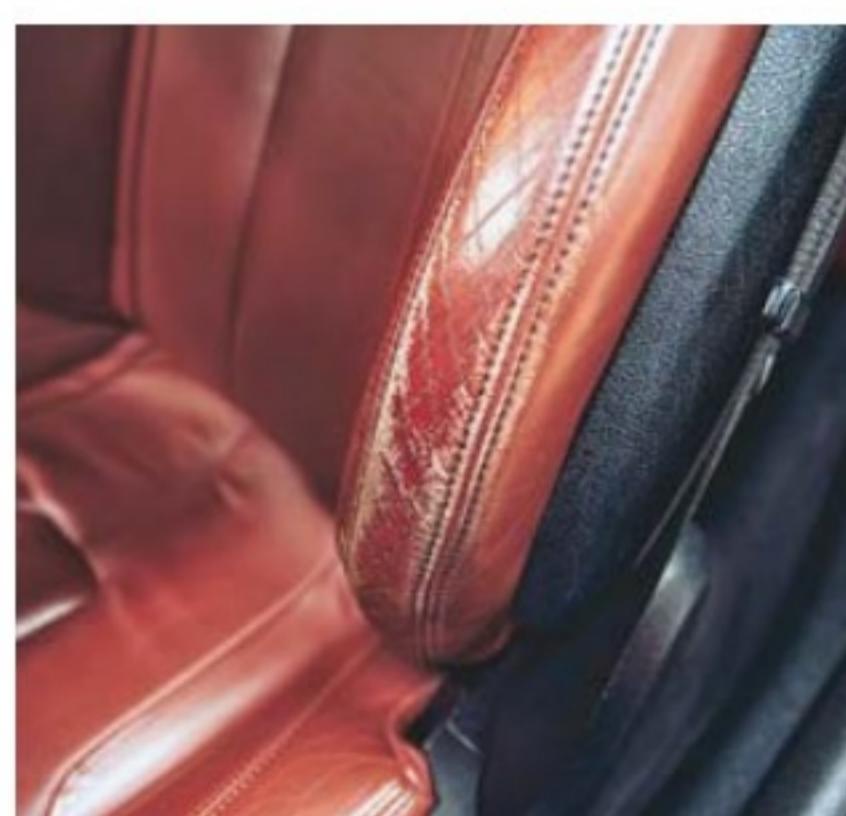
■ Si, à ce jour, les toits panoramiques fixes présentant des problèmes d'étanchéité sont rares, ce n'est pas la norme pour leurs cousins ouvrants. Chez Jeep (Renegade et Compass) et Mini, les mécanismes d'ouverture/fermeture se bloquent. Au sein du groupe Volkswagen, le problème concerne les cadres de toit, dont le plastique peut se fissurer. Dans une situation comme dans l'autre, la seule solution proposée est de remplacer entièrement la "couverture". Les marques appartenant au géant allemand ont toutefois apporté des améliorations sur le cadre de toit ouvrant des modèles lancés à partir de 2018.

Combien ça coûte ? Sans surprise, les devis s'envolent rapidement. Comptez de 1 200 à 2 500 €.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
200 000 km	60 000 km	100 000 km

La sellerie

■ Tissu, cuir ou similicuir, tous les types peuvent être touchés. Parfois ce sont les coutures qui lâchent ou la matière elle-même qui s'élimine rapidement. Les matériaux les plus fragiles sont le cuir et le similicuir, avec des défauts relevés dès 40 000 km. Sur les autos équipées de sièges en tissu, les faiblesses n'apparaissent pas avant 80 000 km. Mais la réponse, en cas de demande de participation, est presque toujours la même : "Il s'agit d'une usure normale !" Les selleries en tissu font preuve de fragilité à bord de certaines Hyundai et Volkswagen d'entrée et de milieu de gamme, tandis que les marques françaises se distinguent négativement par la mauvaise qualité de leurs coutures (Peugeot et Renault) ou de leur similicuir (Renault). Les défauts de cuir sont principalement relevés sur des Audi.



SHUTTERSTOCK

Combien ça coûte ? Une coiffe ou une assise de siège avant vaut entre 600 et 900 € pièce, main-d'œuvre comprise (la réfection est très chronophage). Pour une banquette en cuir, le coût peut dépasser les 1 500 €.

Durée de vie normale	Prise en charge à 100% jusqu'à*	Prise en charge à 50% à*
300 000 km	100 000 km	200 000 km

*Application d'un taux de vétusté à partir du cinquième anniversaire.

Ça vous est arrivé

Volkswagen Golf

La période estivale est malheureusement pleine de déconvenues pour Florence Christophe.

Après la panne de sa Golf, c'est avec le refus de prise en charge de Volkswagen qu'elle doit composer.



R. LONGIERAS/ANDIA

1 553 € pour remplacer un alternateur à 99 000 km !

Si, en vacances, on essaie généralement de tout oublier, la réalité fait parfois un retour désagréable pendant cette période censée être dépourvue de stress. Florence Christophe, de Coulounieix-Chamiers (24), vient d'en faire l'amère expérience. Alors qu'elle s'avérait, jusque-là, être d'une fiabilité sans histoires, sa Volkswagen Golf 1.0 TSI 116 de 2019 est tombée en panne lors d'une escapade de quelques jours sur la côte Atlantique. Heureuse-

ment, le concessionnaire le plus proche a rapidement pris en charge la compacte. Il a ainsi pu constater que l'alternateur avait rendu l'âme. Tout aussi surpris que sa cliente qu'une telle défaillance survienne à 99 000 km, il a donc demandé au constructeur une prise en charge.

Refus mystérieux

Mais Volkswagen France ne l'entend pas de cette oreille et informe rapidement notre lectrice qu'il ne compte pas participer financièrement à ces

réparations. Afin de récupérer sa voiture et de rentrer chez elle, Florence débourse donc 1 553 €. Mais la pilule ne passe pas. En effet, cette Golf est un ancien véhicule de direction de son concessionnaire, et elle l'a achetée alors qu'elle avait tout juste quelques mois et seulement 4 000 km au compteur. Depuis, Florence a apporté le plus grand soin au respect des échéances d'entretien. Elle ne comprend donc pas, à raison, la position de la marque et nous confie son dossier.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

En refusant fermement de prendre à sa charge une partie des frais de réparation, Volkswagen laisse indirectement entendre à Florence que la défaillance d'un alternateur après six années et 99 000 km est normale. Pourtant, le barème de nos experts est très clair sur ce point et confirme que la durée de vie habituelle de cette pièce est de 150 000 km. Ainsi, en prenant en compte l'âge de la Golf, il serait justifié que le constructeur rembourse 20 % de la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW Série 2 Gran Coupé

Révision surprise

Lors de la dernière révision de ma BMW 218d Gran Coupé de 2021 (94 500 km), mon concessionnaire m'a fait savoir qu'il fallait changer un support moteur. Le devis étant de 674 €, est-ce que BMW doit prendre à sa charge une partie des frais ?

M.-P. Gourdon, 42510 St-Georges-de-Baroille

NOTRE CONSEIL Absolument, puisque la durée de vie normale de ce composant est de 150 000 km. De plus, votre Série 2 Gran Coupé ayant moins de 5 ans, seul le kilométrage doit intervenir dans le calcul du montant de la participation. Dans votre cas, vous devez exiger de BMW qu'il rembourse 35 % du devis global.

Dacia Duster

La loi des séries

Déjà remplacé en 2022, alors que mon Duster 1.5 dCi 110 de 2018 n'avait que 40 000 km, l'injecteur n° 3 est de nouveau à changer. Bien que mon auto n'ait que 81 400 km, Dacia refuse tout geste.

Thierry Saias, 83190 Ollioules

NOTRE CONSEIL La défaillance d'un injecteur n'ayant que 3 ans et 41 400 km étant totalement anormale, Dacia ne peut vous refuser de prendre une partie des frais à sa charge. En tenant compte de l'âge et du kilométrage de votre Duster, ainsi que de ceux de l'injecteur, il doit vous être accordé une participation de 70 %. Mettez Dacia en de demeure de s'exécuter sans délai.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 50 % du couvre-culasse

Dans notre n° 1916, Laurent Amoroz nous informait de son insatisfaction envers Peugeot. Ce propriétaire d'une 508 1.6 PureTech 225 de 2019 devait faire procéder, à seulement 87 000 km, au remplacement du couvre-culasse. Lorsqu'il nous contacte, Laurent n'a obtenu de la marque au Lion qu'une participation à hauteur de 30 % du devis de 572 €. Insuffisant pour nos experts qui prennent alors ce dossier en main. Grâce à leur appui, Laurent a finalement obtenu un geste à hauteur de 50 %.



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

Peugeot 406 coupé essence (1997-2004) à moins de 9 000 €

Une élégance intemporelle, un habitacle accueillant et un plaisir de conduite typiquement Peugeot : le coupé 406 est une proposition très affriolante en occasion. Alors, prêt à craquer ?

Plus de vingt-cinq ans d'existence et pas une ride ! Exception faite d'une calandre un peu imposante lors du restylage de 2003, le coupé Peugeot 406 vieillit encore mieux qu'un grand cru. Quelle élégance ! En plus d'être beau, il est accessible sur le marché de l'occasion dans un vaste choix qui permet de répondre à toutes les envies. La proposition est d'autant plus intéressante que notre sensuelle sochaliennes poursuit son opération de séduction une fois ses grandes portes avant sans

encadrement ouvertes. Elle dévoile alors l'harmonie de son aménagement intérieur, idéal pour quatre occupants, car les places arrière enveloppantes accueillent confortablement deux adultes, avec des égards que ne s'autorisent pas ses concurrents. Au point que le coupé se montre plus habitable que de nombreuses compactes. De son côté, le coffre de 390 dm³ offre un volume généreux pour la catégorie et assez profond pour emporter les bagages de quatre personnes en long week-end. Certes, son ouverture réduite ne facilite pas

l'installation d'objets encombrants comme une bicyclette, mais ses homologues font généralement moins bien.

Chic et pratique

Agréable à vivre, ce coupé l'est tout autant à mener. En ville, son confort typiquement Peugeot préserve les vertèbres, efface les irrégularités du revêtement avec talent, et sa douceur de conduite fait merveille. Seuls la longueur importante (4,62 m), l'absence de radar de recul et les pare-chocs fragiles compliquent un peu la vie au moment de se garer. Sur la route, la 406 ajoute à un amortissement moelleux un comportement dynamique et une direction précise ; au volant, c'est un plaisir ! Même s'il n'y a pas d'ESP sur les premiers modèles, cela ne pose pas

de problème particulier avec un châssis aussi prévenant, mais l'installation de quatre pneus neufs d'une marque premium peut rassurer au besoin. Moins dans l'esprit de ce coupé, le diesel 2.2 HDi de 136 ch, arrivé en 2001, souffre d'une fiabilité discutable (distribution fragile) et affiche aujourd'hui des kilométrages élevés. Les boîtes automatiques, dépassées, sont aussi écartées de la sélection. Les moteurs essence, éprouvés, offrent plus de choix. Si le 2.0 de 135 ch est le plus abordable, son successeur de 138 ch s'avère bien plus agréable encore. Le 2.2 fait payer un peu cher son exclusivité. Les V6 (de 194 puis 210 ch) procurent un agrément supérieur, mais le budget grimpe à l'achat comme à l'usage...

Par Jacques Warnery

A défaut d'être très originale, la planche de bord (reprise de la 406 berline) traverse bien l'épreuve du temps et la qualité de fabrication est sérieuse.



Les deux places arrière offrent une habitabilité royale pour des adultes et une surface vitrée généreuse. Bravo ! Le coffre est particulièrement vaste pour un coupé, même si sa modularité n'égale évidemment pas celle d'un break.



Volume : 390 dm³ - YM 03

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Au lancement, le coupé propose deux finitions: base ou Pack, uniquement disponible sur le V6. Ensuite, dès 1998, l'équipement s'enrichit de l'airbag passager, puis des latéraux et le régulateur de vitesse apparaît (de série sur V6, en option sur 2.0). Pensez à vérifier sa présence sur le 4 cylindres. A cette époque, le 2.0 se décline en Pack et l'ESP se généralise à partir de 2001. L'option toit ouvrant est plus conseillée que le GPS, aujourd'hui totalement obsolète.

LA DOTATION DE SÉRIE

Coupé: • ABS • Airbag conducteur, passager⁽¹⁾ et latéraux⁽²⁾ • Banquette AR fractionnable • Climatisation manuelle • Jantes alu 15" • Ordinateur de bord • Radio-cassette • Verrouillage centralisé • Vitres AR entrebâillantes • Vitres AV et rétroviseurs électriques.

Coupé V6: • Airbag passager • Clim' auto. • Détecteur de pluie • Frein Brembo • Jantes alu 16" • Régulateur de vitesse⁽²⁾.

Coupé Pack: • Système hi-fi JBL • Rétros rabattables électriquement • Sellerie cuir • Sièges AV électriques.

Coupé Griffe (à partir de 2003): • Allumage automatique des phares • Peinture métallisée • Toit ouvrant électrique.



1. A partir de 1998. 2. A partir d'avril 1999.

Côté moteurs

LES CHIFFRES	2.0 16V - 135 ch	2.0 16V - 138 ch	2.2 16V - 160 ch	3.0 V6 - 194 ch	3.0 V6 - 210 ch
Vitesse maxi	199 km/h	207 km/h	213 km/h	231 km/h	235 km/h
Accélération 1000 m D. A.	31s8	31s2	30s1	28s6	28s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e	9s9/13s	9s1/12s2	8s5/11s5	8s4/11s7	7s1/8s9
Consommation moyenne	8,9 l/100 km	8,4 l/100 km	9,2 l/100 km	10 l/100 km	9,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8/8,7/10,1 l/100 km	7,6/8,2/9,3 l/100 km	7,7/8,8/11,2 l/100 km	8,5/9,5/12 l/100 km	8,2/9,6/11,9 l/100 km
Poids	1 396 kg	1 334 kg	1 377 kg	1 525 kg	1 470 kg
Freinage 130 à 0 km/h	70 m	70 m	68 m	67 m	68 m
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en V, 24S	6 cylindres en V, 24S
Cylindrée	1 998 cm ³	1 997 cm ³	2 230 cm ³	2 946 cm ³	2 946 cm ³
Puissance maxi	135 ch à 5 500 tr/mn	138 ch à 6 000 tr/mn	160 ch à 5 650 tr/mn	194 ch à 5 500 tr/mn	210 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	180 Nm à 4 200 tr/mn	194 Nm à 4 100 tr/mn	215 Nm à 3 900 tr/mn	266 Nm à 4 000 tr/mn	290 Nm à 3 750 tr/mn
CO₂/Pastille Crit'Air	223 g/km/3	206 g/km/3	210 g/km/3	259 g/km/3	238 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

2.0 16V 135 ch: il offre des prestations suffisantes à un prix plancher. Les modèles à rafraîchir sont disponibles dès 2500 € et l'on en trouve en état correct à moins de 4500 €. Un bel exemplaire avec 100000 km se négocie à moins de 7000 €.

2.0 16V 138 ch: remplaçant le 135 ch en avril 1999, ce 2.0 est plus souple, performant, enjoué et moins gourmand. Il souffre juste d'un niveau sonore élevé sur autoroute (dernier rapport trop court). Avec quelques frais et 200000 km, ils sont à partir de 4000 €.

De très beaux modèles ayant peu roulé (moins de 100000 km) se dénichent à moins de 7500 €.

2.2 16V 160 ch: arrivé en mars 2002, et rare, ce quatre cylindres peine à justifier son surcoût par rapport au 2.0 de 138 ch, plus sobre. On en trouve à rénover (mécanique + carrosserie) à partir de 3500 €. Comptez 7000 €, en bon état avec près de 200000 km, et 10000 € pour un bel exemplaire ayant peu roulé.

3.0 V6 194 ch: ce V6 onctueux est gourmand. Les modèles impliquant des frais se vendent à partir de 3000 € (avec plus de 200000 km).

Ceux sans remise en état s'affichent dès 6000 €, mais une très belle auto avec moins de 150000 km revient à 9000 €.

3.0 V6 210 ch: à partir d'avril 1999, le V6 passe à 210 ch et devient plus désirable encore. Une voiture exigeant quelques interventions coûte 4000 €. A 7500 €, on trouve de belles versions restylées (après 2003, grosse calandre moins harmonieuse) à moins de 150000 km. Les autres reviennent à 9000 € et de rares exemplaires s'échangent à plus de 10000 € avec 100000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Boucliers. Introuvables, ils durcissent avec le temps et se fendent au moindre choc. Une réparation (fibre de verre et résine) est possible, mais chère (900 € minimum).

Ciel de toit. Il finit par se détacher notamment à l'arrière. Son démontage et remontage/recollage impose du travail.

Connectiques de sièges. Les cosses de détecteur de présence prennent du jeu et peuvent entraîner un allumage du voyant d'airbag.

Fuites d'huile sur le 2.0 de 138 ch. Quelques cas d'écoulement de lubrifiant sur ce bloc. Ils ont lieu au niveau du carter. A vérifier.

Habitacle. Le volant cuir pèle et le pommeau de levier de vitesses peut se détacher.

Sièges avant. Rupture des câbles de basculement des sièges. Les bourselets de la sellerie cuir finissent aussi par craquer.

Nous vous conseillons

Un 2.0 16V de 138 ch Pack non restylé



La fiabilité des blocs essence rend ce coupé diablement attrayant. Malgré

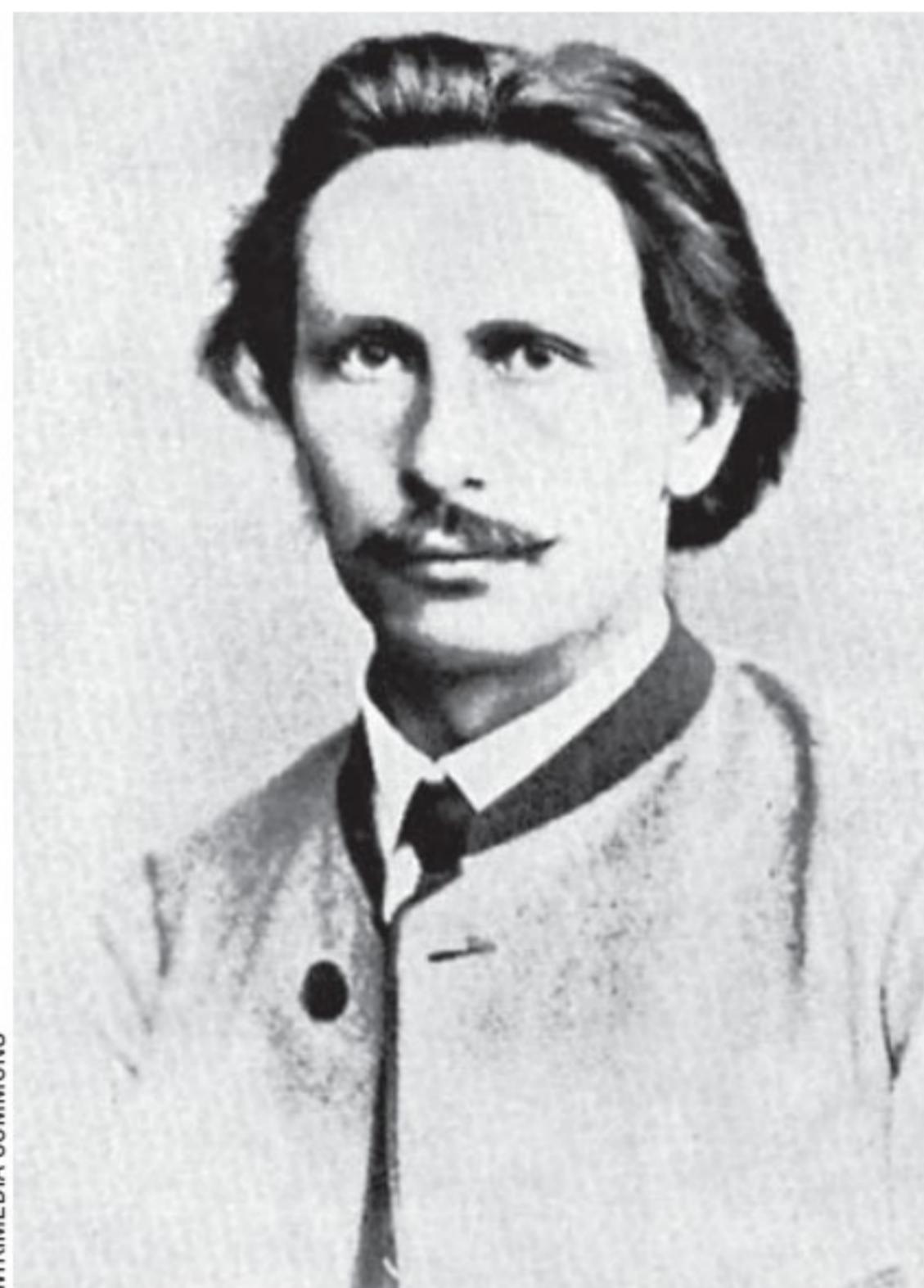
l'incomparable agrément que dispense l'élitiste bloc V6 de 210 ch; très réussi et suffisant, le 2.0 de 138 ch reste le meilleur choix. Un très bel exemplaire de 2001 avec 90000 km au compteur se trouve à moins de 7500 €.



LES GRANDS HOMMES
QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine Carl Benz

L'inventeur timide révélé par sa femme



WIKIMEDIA COMMONS

Carl Benz est considéré comme le père de l'automobile. Surdoué mais timide, il bénéficiera de l'audace de sa femme pour passer à la postérité et contribuera à la naissance de Mercedes-Benz en s'associant à son rival !

Enfant illégitime de Johann Benz et Joséphine Vaillant, Karl naît en novembre 1844 à Karlsruhe, à l'ouest de l'Allemagne. Il porte d'abord le nom de famille de sa mère. Karl Michael Vaillant, cela ne vous rappelle rien ? C'est bien en hommage à lui que Jean Graton a nommé le célèbre pilote de sa série de BD *Michel Vaillant*... Mais revenons à Karl. Un an plus tard, en 1845, son père, conducteur de train, épouse sa mère et donne son patronyme à l'enfant qui passe de Vaillant à Benz. Malheureusement, Johann meurt d'une pneumonie en 1846, laissant une veuve et un fils de 2 ans.

Dès son plus jeune âge, Karl se passionne pour tout ce qui est technique. Après sa scolarité, il étudie le génie mécanique à l'université de Karlsruhe. Au terme d'un brillant cursus, il devient successivement dessinateur industriel chez un fabricant de machines à vapeur, chef mécanicien dans une aciérie et ingénieur dans un atelier de construction mécanique. Ayant toujours voulu créer son entreprise, il fonde, à Mannheim, en 1871, une première société spécialisée dans la fabrication de matériaux de jardinage. L'année suivante, il épouse Bertha Ringer, une jeune femme de 22 ans intelligente, enthousiaste et qui n'hésitera pas à investir sa dot pour aider son mari à accomplir son destin. Mais vendre des binettes et des râteaux ne satisfait pas vraiment Carl – il a remplacé le K de son prénom par un C –, qui rêve de plus en plus à sa passion des moteurs et à son fantasme : construire une "voiture sans chevaux".

La première vraie voiture au monde

Il va pourtant attendre douze ans avant de transformer ses ateliers de Mannheim pour y concevoir son tout premier véhicule, et créer la société Benz & Cie. En 1885, à partir d'une banale charrette, il développe un tricycle qu'il surnomme Téo. L'engin est animé par le moteur à explosion (essence) refroidi par eau, inventé par Nikolaus Otto, couplé à une vitesse unique de marche avant. Carl le teste avec succès dans les rues de Mannheim, sous les yeux des passants ébahis. A 41 ans, il vient de construire la première voiture au monde véritablement roulante et, à ce titre, obtient le 29 janvier 1886 un brevet pour celle qui s'appellera désormais Patent-Motorwagen – la voiture du brevet. Il devrait être sur un nuage et regorger d'ambition. Devrait ? Oui, car l'homme est timide et se montre rarement satisfait de lui. Au point de toujours hésiter à présenter ses inventions, aussi prometteuses soient-elles. Ainsi, révolutionnaire mais mal promu, le tricycle de Benz ne se vend pas. Un jour, lasse des tergiversations de son mari, Bertha va révéler un tempérament et une détermination peu communs. Au volant d'une Patent-Motorwagen, elle part un petit matin d'août

1888, accompagnée de ses deux fils de 15 et 13 ans. Plus tard, elle dira : "Carl n'aurait jamais permis ça ! Alors, mes garçons et moi avons ourdi un véritable complot, gageant qu'il ne se réveillerait que deux heures après notre départ."

Bertha... faiseuse de roi

Au terme d'un voyage d'une centaine de kilomètres à la vitesse de 15 km/h, émaillé de mille tracas tels, par exemple, qu'un ravitaillement en ligroïne en guise de carburant dans une... pharmacie, l'exploit est largement relaté par la presse. Le public est conquis, on ne parle que de cela. L'audacieuse Bertha vient de réaliser un coup de pub magistral, le premier de l'histoire automobile ! Mieux, Carl est sollicité de toutes parts pour présenter son invention. Il avouera, en parlant de sa femme : "Elle était bien plus courageuse que moi et a entrepris un voyage décisif pour le développement de l'automobile."

Pourtant, cet engin révolutionnaire ne fait pas l'unanimité. L'empereur Guillaume II déclare : "Je crois au cheval, l'automobile est un phénomène temporaire." Même le clergé s'en mêle, qui qualifie l'invention de maléfique. Mais le public n'en a cure, les Benz encore moins. Au contraire, ragaillardi par l'énergie et le soutien de Bertha, Carl s'entoure de deux associés. L'un gérera l'administratif et l'autre la commercialisation, lui se réservant, bien sûr, la partie technique. L'affaire connaît des débuts prometteurs : une cinquantaine de tricycles sont vendus dans la seule année 1889. Puis tout s'accélère, en 1892, lorsque Carl présente la Benz Victoria, sa première voiture à quatre roues, suivie, deux ans plus tard, de la Benz Velo. Produite jusqu'en 1901, celle-ci sera le premier best-seller de la marque, avec plus de 1 200 exemplaires fabriqués. Carl est même approché par un certain Gottlieb Daimler, un compatriote qu'il ne connaît que de nom.

Benz et Daimler ne collaboreront jamais

Ce motoriste de génie, patron de DMG (Daimler Motoren Gesellschaft), fabrique des moteurs de plus en plus puissants. Il a



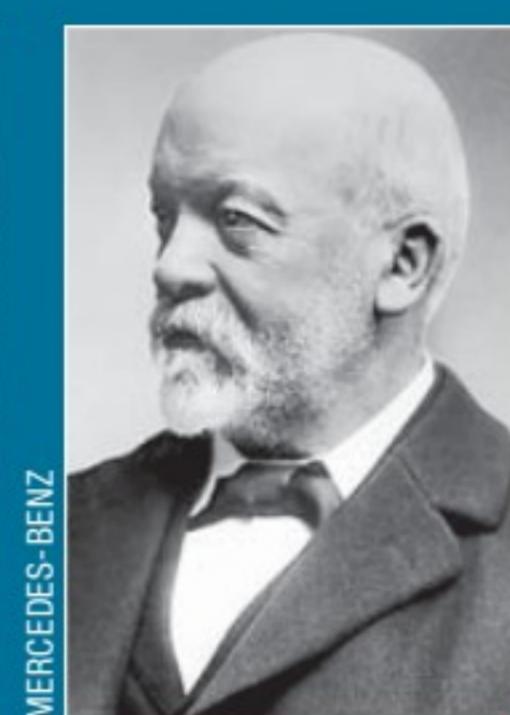
MERCDES-BENZ

Bertha, la femme de Carl Benz, a fait preuve d'une grande détermination pour motiver son mari à persévirer dans la construction de ses voitures.



ALEXANDER MIGL / WIKIMEDIA COMMONS

En 1892, la Benz & Cie présente la Benz Velo, sa première voiture à quatre roues. Jusqu'en 1901, elle sera produite à plus de 1 200 exemplaires, un volume exceptionnel pour l'époque.



MERCDES-BENZ

Gottlieb Daimler était avant tout un motoriste de génie. Lorsqu'il tenta un rapprochement avec Carl Benz, il reçut une décevante fin de non-recevoir.



AUDI

En 1900, à la mort de son père, Paul Daimler reprend la tête de DMG. En 1906, il engagera un ingénieur de talent, un certain Ferdinand Porsche.



MERCDES-BENZ

Après y avoir fabriqué du matériel de jardinage, Carl Benz transforme sa petite usine de Mannheim pour y construire des voitures. Sur cette image datant de la fin des années 1890, le personnel est déjà très nombreux.



MERCDES-BENZ

Diplomate et pilote à ses heures, Emil Jellinek a donné aux Daimler qu'il commercialisait le prénom de sa fille Mercedes. Heureusement qu'elle ne s'appelait pas Cunégonde.



MERCDES-BENZ

La Patent-Motorwagen est considérée comme la première "vraie" voiture de l'Histoire. C'est avec elle que Bertha Benz et ses fils réalisèrent leur incroyable périple de 1888.

même déjà conçu une automobile. Il aimait bien associer ses talents à ceux de Benz. Mais celui-ci refuse, estimant que l'automobile n'a pas besoin, pour réussir son essor, de moteurs toujours plus puissants. L'avenir lui donnera tort... Compte tenu de leurs divergences, les deux hommes vont tracer leur chemin en parallèle, chacun ignorant celui de l'autre. Le 6 mars 1900, Gottlieb Daimler, le rival éconduit, succombe à une maladie cardiaque, laissant à ses fils Adolf et, surtout, Paul la direction de DMG. Six ans plus tard, celui-ci va recruter un jeune ingénieur prometteur, un dénommé Ferdinand Porsche, qui va jouer un rôle clé dans le développement de la marque jusqu'en 1926.

Pendant ce temps, la Benz & Cie trace sa route. En 1903, le fondateur quitte l'entreprise qu'il a créée en raison de différends en interne, mais se fait nommer au conseil de surveillance dès l'année suivante. En 1906, il fonde la société Carl Benz Söhne (les fils de Carl Benz), qui devait initialement produire des moteurs à gaz mis au point par l'aîné, Eugen, mais finit par fabriquer des

véhicules. Carl en démissionne en 1912 et confie la direction à ses fils. La production se poursuivra jusqu'en 1923, mais 350 Carl Benz Söhne seulement seront fabriquées. La situation économique de l'Allemagne d'après-guerre n'épargne pas les constructeurs d'automobiles. Toutefois, pour bien comprendre la suite, il nous faut remonter quelques années en arrière.

D'une économie en ruines naîtra Mercedes-Benz

En 1898, sur la Côte d'Azur, un diplomate et homme d'affaires autrichien, Emil Jellinek, passionné d'automobile, ouvre une concession Daimler qui rencontre un succès immédiat auprès de la clientèle fortunée de la région. Pilote émérite, Jellinek participe à quelques courses locales au volant de ses Daimler. Par souci de discrétion, il s'y engage sous le pseudonyme de "Mercedes", le prénom de sa fille aînée. Son affaire marche si bien qu'il commande, de 1900 à 1902, des centaines d'autos à Daimler, dépose et protège la marque Mercedes, puis vend sous ce

nom "ses" voitures à travers toute l'Europe. En 1905, trop accapré par ses missions diplomatiques, il se retire des affaires et cède à Paul Daimler ses droits et actions.

Comme nous l'avons vu plus haut, au sortir de la Première Guerre mondiale, tant Benz & Cie que DMG et Mercedes sont en grande difficulté. Les trois marques vivront ainsi quelques années avant que leurs dirigeants décident de fusionner. Il faudra néanmoins attendre octobre 1926 pour que le Dr Carl Benz (l'université de Karlsruhe lui a décerné le titre de docteur *honoris causa* en 1914), 81 ans, sorte de sa "retraite" et crée, avec Paul Daimler, 57 ans, la marque Mercedes-Benz. Carl mourra trois ans plus tard sans avoir pu en apprécier la réussite. Paul Daimler, qui décédera en 1945, la savourera davantage. Et, pour ne pas oublier Bertha, sans qui Mercedes-Benz n'aurait peut-être jamais existé, rendez-vous dans la région Rhin-Neckar, à l'ouest de l'Allemagne, pour suivre la "Bertha Benz Memorial Route", de Mannheim à Pforzheim – celle qu'elle emprunta en août 1888. ■



Par Jean-Rémy Macchia

Une carrosserie découverte pleine de charme. Dessinée par Pininfarina, sans audace particulière mais harmonieuse. Les pare-chocs proéminents et mastoc de la version américaine ne sont pas du goût de tous les collectionneurs...

Moteur: 4 cylindres en ligne, bloc fonte, double arbre à cames en tête
Cylindrée: 1995 cm³
Puissance: 86 ch DIN à 5 100 tr/mn
Vitesse maxi: 170 km/h
Production: 170 720 modèles américains (sur 198 120 unités au total)
Cote actuelle: de 10 200 à 16 500 €



IL Y A 51 ANS, FIAT RENOUVELLE SON **SPIDER 124** AUX ÉTATS-UNIS

Petite gourmandise italienne

Né en 1966, ce savoureux roadster italien, concurrent de l'Alfa Romeo Duetto, s'exporte rapidement aux Etats-Unis. Chamboulement en 1974 : le modèle se retire de l'Europe ! Il n'est plus proposé qu'outre-Atlantique.

Cette version strictement américaine reçoit une foule de modifications de manière à répondre aux plus récentes normes du pays : pour encaisser sans déformation majeure les chocs jusqu'à 8 km/h, les pare-chocs chromés raffinés et discrets laissent la place à d'épais éléments toujours métalliques, mais garnis de fortes protections en caoutchouc qui débordent de la carrosserie. Et sous le capot, c'est la débâcle : les 120 ch fournis par le talentueux 2 litres à double arbre à cames en tête sont victimes d'une coupe sévère, ramenant leur nombre à 86 ch DIN. Si le moteur conserve ses sonorités flatteuses et un certain caractère mécanique, ses élans sont méchamment rognés. Même en tenant compte du poids limité (1 060 kg), les 170 km/h annoncés en pointe paraissent optimistes. Les accélérations deviennent peu



ébouriffantes, avec un 1 000 m départ arrêté en 34 secondes... Mais vous vous consolerez avec la souplesse qu'il déploie : son onctuosité, sa disponibilité dès les bas régimes en font un très bon, très fidèle compagnon de route. Ses élans sont épaulés par une boîte à cinq rapports, avec un court levier à pommeau de bois esthétique et facile à manier.

Un décor soigné

Question ambiance intérieure, le Spider Fiat fait aussi les choses très bien. De présentation classique, l'habitacle séduit, avec sa jolie sellerie en cuir, ses boiseries sur la façade de la planche de bord, son vo-

Vu la faible contenance du coffre (180 dm³), un porte-bagages additionnel est le bienvenu ! Comme si elles fronçaient les sourcils, les ailes en pointe inclinées vers le couvercle de malle donnent un petit air énervé à la poupe.

lant sport à jante également en bois (un accessoire d'époque) et ses compteurs emblématiques. Pas moins de cinq cadrans, deux grands et trois petits, pour fournir au conducteur toutes les informations nécessaires, avec l'atout d'un graphisme élégant. Les deux nuances de beige de ce modèle 1979 ajoutent une note de raffinement. Egalement une jolie moquette assortie ; et les quelques plastiques noirs qui restent affichent une qualité tout à fait honorable, et même un bon rembourrage pour la planche de bord. Pour parfaire le tableau, les occupants sont portés sans trop de rudesse par une suspension qui, tout en



La planche arbore une façade garnie de bois véritable et des plastiques à la texture agréable. Jolie moquette beige, sellerie en cuir assortie : ce roadster savait vraiment recevoir à son bord.



Moins renommé que son rival d'Alfa Romeo, le quatre cylindres Fiat – lui aussi doté d'un double arbre à cames en tête – affiche un joli caractère et délivre des sonorités plaisantes. Ici, dans sa version dépolluée, il perd beaucoup en puissance.



PHOTOS: N. SOLER

De profil, vous appréciez l'équilibre et la simplicité de ces lignes. De plus, ces versions vendues outre-Atlantique proposaient un équipement complet, incluant de pimpantes jantes en alliage.

1974, cette année-là



RENAULT

Une chanson lance la carrière en France du chanteur néerlandais Dave: *Vanina*. 800000 disques 45 tours vendus ! Presque autant que le record de l'année : *Le téléphone pleure*, de Claude François. Renault révèle un curieux prototype: BRV.

Cette berline 5 portes peu gracieuse est une étude de sécurité : elle teste des technologies pour réduire les blessures en cas de choc.

conservant un essieu rigide à l'arrière ne leur inflige pas de réactions trop dures. Des occupants qui peuvent – en théorie – être au nombre de quatre, puisqu'une banquette est effectivement présente à bord. Mais il s'agit d'une présence plutôt symbolique : des adultes auront toutes les peines du monde à glisser les jambes derrière le dossier des sièges avant.

Bien moins connu que le Spider Alfa, le Fiat est longtemps resté moins coté que son éternel rival. Surtout dans ses définitions américaines. Toutefois ses prix ont eu tendance à grimper ces dernières années. Et il est nettement plus rare...



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

A ne pas manquer dans le prochain numéro d'*Auto Plus*

- **Nouveautés : très attendu, le nouveau Volkswagen T-Roc dévoile officiellement ses atouts.**
- **Dossier essais : elles ont en commun d'être fabriquées en France. Mais sont-elles à la hauteur ?**
- **Occasion : découvrez toutes nos astuces pour bien négocier et réaliser la meilleure affaire.**

En kiosque le vendredi 29 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 @reeworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Saunier Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),
Julien Sarboraria

Essais

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),
Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :
Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :
Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

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

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe 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 Réaubourg, François Stagnaro,

Jacques Warnery

En SR : Prisca Leclercq

En maquette : Patrick Cœuru

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudéau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graissat

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

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

Traffic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur : Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

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

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Rotofrance, Lognes (77)

Numéro ISSN : 0992-8154 –

Commission paritaire : 1029 K 85544 –

Dépôt légal : août 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2400 kg. Depuis le 1^{er} juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 26 200 €	4 200 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 100 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 112 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

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

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie	
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0 %	PHEV	216	39850	nc	5 %	E	Série 2 Gran Coupé (nouvelle)	216 M Sport Design	40850	nc	5 %	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+375	0 %	D	220 M Sport	44850	+190	5 %	E	220 M Sport	47000	+190	nc	E	
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+375	3 %	D	223 M Sport xDrive	53000	nc	nc	E	223 M Sport xDrive	61850	+14825	5 %	E	
A5 Avant (nouvelle)					220d	46150	nc	5 %	D	220d	47450	nc	5 %	D	
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0 %	E	Série 3	318i	60350	+2205	6 %	E	318i M Sport	54700	+2205	9 %	E
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8 %	E	320i M Sport xDrive	59200	+3784	9 %	E	320i M Sport xDrive	62200	+1472	9 %	D	
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8 %	E	M340i xDrive	74200	+27552	0 %	E	M340d xDrive	74200	+7105	0 %	D	
S5	81250	+23747	0 %	D	Série 3 Touring	318d	63050	0	12 %	PHEV	318d M Sport	62350	+450	6 %	D
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	+4700	0 %	PHEV	318d M Sport	66100	0	12 %	PHEV	320d M Sport	62200	+1472	9 %	D	
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	0 %	PHEV	M340d xDrive	74200	+7105	0 %	D	M3 Competition M xDrive	122100	+70000	0 %	E	
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75050	+5200	0 %	PHEV	M3 CS	165500	nc	nc	E	M3 CS	165500	nc	nc	E	
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0 %	D	Série 4 Coupé (nouvelle)	420i	55850	+1901	1 %	E	420i M Sport	77700	+22794	1 %	E
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8 %	D	420d xDrive	67000	+70000	1 %	E	420d xDrive	123100	+433	1 %	D	
Q5 (nouveau)					M4 Competition M xDrive	124300	+70000	0 %	E	M4 CS	162050	+70000	1 %	E	
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57650	+6426	0 %	E	Série 4 Gran Coupé (nouvelle)	420i M Sport	60450	+250	3 %	PHEV	420d M Sport	67400	+250	3 %	PHEV
2.0 TFSI 204 S line	67950	+6426	0 %	E	420d M Sport	63850	+198	6 %	D	420d M Sport	65800	+198	13 %	D	
SQ5	98300	+57351	0 %	E	Série 4 Cabriolet (nouvelle)	420i	65550	+9176	0 %	D	420d M Sport xDrive	63500	+2629	13 %	D
e-hybrid 299 Design	67000	+6125	0 %	PHEV	420d M Sport xDrive	67250	+2721	6 %	D	420d M Sport xDrive	72750	+9004	1 %	D	
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0 %	PHEV	Série 4 Gran Coupé (nouvelle)	420d M Sport xDrive	67250	+2721	6 %	D	420d M Sport xDrive	72750	+9004	1 %	D
e-hybrid 367 S line	78400	+6625	0 %	PHEV	Série 4 Cabriolet (nouvelle)	420d M Sport xDrive	68400	+5202	6 %	E	420d M Sport xDrive	77700	+9004	1 %	D
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0 %	D	Série 4 Gran Coupé (nouvelle)	420d M Sport xDrive	68500	+42657	2 %	E	420d M Sport xDrive	80500	+17567	2 %	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71870	+10793	0 %	D	Série 4 Cabriolet (nouvelle)	420d M Sport xDrive	68500	+42657	2 %	E	420d M Sport xDrive	80500	+17567	2 %	D
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					Série 5	520i	64350	+1790	4 %	E	520d xDrive	60250	+4069	6 %	E
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	5 %	E	520d xDrive	67050	+3824	6 %	D	520d xDrive	61350	+5411	4 %	D	
2.0 TFSI 204 S line	70150	+6726	5 %	E	520d xDrive	65750	+5411	6 %	D	520d xDrive	72750	+2721	6 %	D	
SQ5	101300	+58131	5 %	E	Série 5 Touring	520d xDrive	66850	+2922	9 %	E	520d xDrive	70200	+2922	9 %	E
e-hybrid 299 Design	70100	+6125	5 %	PHEV	520d xDrive	74650	+975	5 %	PHEV	520d xDrive	79000	+2975	5 %	PHEV	
e-hybrid 299 S line	76970	+6125	0 %	PHEV	520d xDrive	80750	+5750	5 %	PHEV	520d xDrive	86450	+4029	9 %	PHEV	
e-hybrid 367 S line	80000	+6625	5 %	PHEV	520d xDrive	86450	+4029	9 %	PHEV	520d xDrive	91550	+4029</			

	Prix en €	Bonus (i)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (i)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (i)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (i)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	78000	+850	11%	PHEV		49 kWh Intuitive (5 places)	26250	-3100	2%	Bec	Urus SE	264000	nc	nc	E	3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	73150	+13459	8%	D
1.5 BlueHDi 130 Pallas	51250	+2205	28%	D	49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Bec	LANCIA					3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	74200	+13459	9%	D	
1.5 BlueHDi 130 Edition France	51950	nc	nc	D	Ypsilon					MX-5 Roadster					1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	33000	+1504	5%	E	
N°8 (nouveau)					1.2 Ibrida 110	24800	0	0%	PHEV	2.0 Ibrida 110 LX	27800	0	7%	PHEV	2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line	39500	nc	8%	E	
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec	1.279 Intuitiva	20200	+150	7%	E	Eletrica 156	34800	-3100	12%	Elec	2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	5%	E	
FWD 230 Etoile	66400	0	0%	Elec	1.279 Intuitive	21500	+150	7%	E	H.F. Perfo 280	42400	-3100	nc	Elec	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E	
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec	1.0 T-GDI 100 Intuitive	22800	+150	7%	E	LAND ROVER					2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line	42000	nc	nc	E	
FWD Long Range 245 Etoile	70800	0	0%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	24300	+150	7%	E	Range Rover Evoque					2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E	
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec	1.0 T-GDI 100 Intuitiva	23000	+150	5%	E	PHEV 270 S	61400	+5340	3%	PHEV	LAND ROVER					
FERRARI					1.0 T-GDI 100 Intuitive	24800	+150	4%	E	PHEV 270 Dynamic SE	68700	+5340	3%	PHEV	Range Rover Evoque					
Roma Spider	248524	+70000	nc	E	1.0 T-GDI 100 Intuitiva	28100	+400	6%	E	D200 S	57300	+16032	4%	D	Mercedes					
12Cilindri	395000	+70000	nc	E	1.0 T-GDI 100 Intuitive	28450	+400	11%	E	D200 Dynamic SE	65000	+16032	nc	D	Classe A					
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E	1.0 T-GDI 100 Creative	28100	+400	11%	E	Discovery Sport	61300	+6225	4%	PHEV	180 Progressive Line	38450	+650	10%	E	
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV	1.6 T-GDI 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E	PHEV 270 S	67800	+6225	4%	PHEV	180 Star Edition	38450	nc	11%	E	
296 GTS	315380	+2784	nc	PHEV	1.6 T-GDI 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E	D200 Dynamic SE	84000	+23397	4%	D	200 Star Edition	42750	nc	11%	E	
SF90 XX Stradale	770000	+28413	nc	PHEV	Hybrid 129 Intuitive	34350	0	8%	PHEV	250 e Hybrid EQ AMG Line	51350	0	17%	PHEV	200 AMG Line	43750	+650	12%	E	
SF90 Spider	485720	+6537	nc	PHEV	Hybrid 129 Creative	38700	0	0%	PHEV	250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design	54700	0	17%	PHEV	350+ Electric Art	82750	0	0%	Elec	
Purosangue	390000	+70000	nc	E	Electric 48 kWh Intuitive	38850	-3100	7%	Elec	Range Rover Velar	62900	+8240	8%	PHEV	350+ AMG Line	87100	0	10%	Elec	
FIAT					Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	7%	Elec	PHEV 400 S	71100	+18528	5%	D	53 AMG 4Matic+	127100	0	0%	Elec	
Panda Classic					Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	7%	Elec	D200 S	125300	+70000	nc	E	GLE					
1.0 70 BSG Hybrid City	15800	+50	7%	E	1.0 T-GDI 100 Creative	29200	+540	8%	E	Discovery	61300	+6225	4%	PHEV	53 AMG 4Matic+	106800	+70000	6%	E	
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	13%	E	1.5 T-GDI 100 Hybrid 48V N Line DCT	36850	+2205	11%	E	D300 SW (nouveau)	96800	+70000	10%	D	63 AMG S 4Matic+	159950	+70000	6%	E	
500e					1.0 T-GDI 100 Creative	30200	+540	14%	E	1.0 T-GDI 100 Intuitive	44800	0	9%	Bec	400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	90850	+18950	8%	PHEV	
23.8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec	229 Intuitive	46800	0	9%	Bec	229 Creative	52400	0	12%	Bec	53 AMG Hybride 4Matic+	116800	+23000	5%	PHEV	
23.8 kWh La Prima	34400	-3100	21%	Elec	325 N Line HTrac	62800	0	9%	Bec	325 N Line HTrac	78000	0	0%	Bec	300 d Avantgarde Line	87200	+38030	6%	D	
42 kWh La Prima	37900	-3100	21%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	29200	+540	11%	E	1.0 T-GDI 100 Intuitive	62400	0	0%	Bec	350 d e Hybrid EQ AMG Line	96000	+20300	8%	PHEV	
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec	229 Intuitive	46800	-3100	7%	Elec	1.5 T-GDI 100 Hybrid 48V N Line DCT	36850	+2205	11%	E	450 d AMG Line	98350	+70000	0%	D	
Abarth	38600	-3100	21%	Elec	325 N Line HTrac	62800	0	9%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	30200	+540	14%	E	350 d e Hybrid EQ AMG Line	111150	+22100	4%	PHEV	
Abarth 500e 3+1					1.0 T-GDI 100 Intuitive	44800	0	8%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	44800	0	9%	Bec	Classe S					
23.8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec	1.0 T-GDI 100 Intuitive	44800	0	9%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	450 e Hybrid EQ Executive	123900	+70000	0%	E	
42 kWh (RED)	35800	-3100	6%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	580 e Hybrid EQ Executive 4Matic	148400	+12500	7%	PHEV	
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	580 e Hybrid EQ AMG Line 4Matic	155450	+12500	7%	PHEV	
Grande Panda (nouveau)					1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	63 AMG S 4Matic+	174700	+70000	2%	E	
500e					1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	110850	+20300	4%	PHEV	
500e 3+1					1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	53 AMG Hybride 4Matic+	134500	+22400	3%	PHEV	
23.8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	450 d AMG Line	99350	+70000	0%	D	
42 kWh (RED)	35800	-3100	6%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	450 d AMG Line	121700	+15998	7%	D	
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	450 d AMG Line	129050	+15998	5%	D	
500e Cabriolet					1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	450 d AMG Line	121500	+15998	1%	D	
500e 3+1					1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	1.0 T-GDI 100 Creative	46800	0	0%	Bec	450 d AMG Line	121500	+15998	1%	D	
500e																				

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie	
MINI (suite)						Austral (nouveau)					2.0 TDI 150 Selection	49740	+360	7%	D
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E	Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+1050	7%	PHEV	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Evolution	41800	0	5%	FHEV	
John Cooper Works	53060	+26302	nc	E	Plug-in Hybrid 195 GT	47980	+1050	7%	PHEV	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	43000	0	6%	FHEV	
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D	Electrique 210 Allure	44990	-3100	11%	Elec	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	45900	0	5%	FHEV	
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D	Electrique 210 GT	46980	-3100	11%	Elec	1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34200	0	12%	FHEV	
Cooper E Essential	38150	-3100	nc	Elec	Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3100	11%	Elec	1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	38700	0	15%	FHEV	
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec	Electrique 325 Dual Motor First Edition 4x4	53990	0	11%	Elec	2.0 TDI 150 Selection 4x4	54270	+3849	9%	D	
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec	408				2.0 TDI 193 Selection 4x4	60810	nc	nc	D		
Cooper SE Favoured All4	46580	-3100	nc	Elec	1.2 Hybrid 145 Allure	37800	+75	11%	FHEV	SMART					
MITSUBISHI					1.2 Hybrid 145 GT	41800	+75	9%	FHEV	#1					
Colt					Plug-in Hybrid 225 GT	47250	0	18%	PHEV	Pro	38315	0	6%	Elec	
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	14%	E	Electrique 210 Allure	43900	-3100	4%	Elec	Pro+	43315	0	6%	Elec	
1.6 MPI HEV 143 Intense	31880	0	14%	FHEV	Electrique 210 GT	45900	-3100	4%	Elec	Premium	46315	0	9%	Elec	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32800	0	14%	FHEV	5008				Brabus	51315	0	13%	Elec		
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24790	+240	nc	GPL	1.2 Hybrid 145 Allure	41300	+790	8%	FHEV	#2					
ASX					1.2 Hybrid 145 GT	45800	+790	9%	FHEV	Pro	38315	0	8%	Elec	
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV	Plug-in Hybrid 195 Allure	45480	+2720	0	PHEV	Pro+	44315	0	8%	Elec	
1.8 MPI HEV 158 Intense	35290	nc	nc	FHEV	Plug-in Hybrid 195 GT	49900	+2720	nc	PHEV	Premium	47315	0	7%	Elec	
Outlander (nouveau)					Electrique 210 Allure	46990	-3100	7%	Elec	25th Anniversary Edition	48140	0	9%	Elec	
Invite	51500	+3050	4%	FHEV	Electrique 210 GT	51400	0	7%	Elec	Brabus	52315	0	9%	Elec	
Invite+	55790	+3050	4%	FHEV	1.2 Hybrid 145 Allure	55990	0	7%	Elec	#3					
NISSAN					1.2 Hybrid 145 GT	59000	+1340	6%	FHEV	Pro	46800	0	nc	Elec	
Micra (nouveau)					Long Range Single Motor 82 kWh	49800	0	nc	Elec	Pro+	51600	0	nc	Elec	
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec	LR Dual Mot. Per. 82 kWh Plus Pack	63300	0	nc	Elec	Premium	56100	0	nc	Elec	
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec	POLESTAR					SUBARU					
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec	4 (nouvelle)					Solterra					
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec	Standard Range Single Motor 70 kWh	46800	0	nc	Elec	Comfort	59000	0	19%	Elec	
Juke					Long Range Single Motor 100 kWh	61800	0	nc	Elec	SUZUKI					
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12%	E	LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79300	0	nc	Elec	Swift					
Hybrid 143 Acenta	30700	0	19%	FHEV	911					1.2 Hybrid Avantage	19190	0	10%	E	
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	19%	FHEV	911 Coupé (nouveau)					1.0 MPI 80 Edition	21000	+210	7%	E	
Qashqai					Carrera	140000	+70000	0%	E	1.0 TSI 95 Copa	23195	+150	8%	E	
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5%	E	Carrera T	160000	+70000	0%	E	1.0 TSI 95 FR	25700	+150	13%	E	
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2049	27%	E	Carrera S	158000	+70000	0%	E	1.0 TSI 115 FR DSG	27850	+230	13%	E	
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	38000	+1901	27%	E	Carrera GT	160400	+70000	0%	E	1.0 TSI 150 FR DSG	29450	+400	13%	E	
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	41200	+1901	5%	E	Spirit 70	247200	0	nc	Elec	Arona					
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37800	nc	10%	FHEV	TGTS	213700	0	0%	E	1.0 TSI 95 Edition	24200	+280	11%	E	
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39800	nc	10%	FHEV	911 Targa (nouveau)					1.0 TSI 95 Copa	25450	+280	7%	E	
Ariya					Propulsion	108500	0	0%	Elec	1.0 TSI 115 Coupé DSG	28350	+360	7%	E	
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec	4S	182400	nc	nc	E	1.5 TSI 115 FR DSG	34450	+400	11%	E	
63 kWh 218 Advance	41800	0	10%	Elec	GT4 RS	162500	+70000	0%	E	León					
87 kWh 242 Advance	49300	0	10%	Elec	911 Cabriolet (nouveau)					1.5 TSI 115 Style	27820	nc	nc	E	
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec	Carrera	140000	+70000	0%	E	1.5 eTSI Hybrid 115 Style	30510	nc	nc	E	
87 kWh e-Force 306 Evolve	55800	0	8%	Elec	Carrera T	160000	+70000	0%	E	1.5 eTSI Hybrid 115 FR	36835	nc	17%	E	
X-Trail					Carrera S	158000	+70000	0%	E	1.5 eTSI Hybrid 150 FR	38100	+210	17%	E	
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11%	FHEV	Turbo	160000	+70000	0%	E	hybrid 204 FR	44550	0	13%	PHEV	
e-Force 213 Acenta	46100	+4874	11%	FHEV	Turbo S	216700	0	0%	E	2.0 TDI 115 Style	32000	nc	nc	E	
e-Force 213 N-Connecta	48300	+4986	14%	FHEV	Taycan					2.0 TDI 150 Style DSG	35820	nc	nc	E	
Townstar Combi					Propulsion	108500	0	0%	Elec	León Sportstourer					
1.3 Tce 130 Acenta	29100	nc	4%	E	4S	182400	nc	nc	E	1.5 TSI 115 Style	28940	nc	nc	E	
45 kWh Acenta	39000	-3100	4%	Elec	GTS	162500	+70000	0%	E	1.5 eTSI Hybrid 115 Style	31830	nc	nc	E	
OPEL					Turbo	160000	+70000	0%	E	1.5 eTSI Hybrid 115 FR	37955	nc	7%	E	
Corsa					Taycan Sport Turismo					1.5 eTSI Hybrid 150 FR	39310	+230	7%	E	
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	5%	E	Propulsion	107500	0	0%	Elec	hybrid 204 FR	45670	0	7%	PHEV	
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25800	0	11%	FHEV	4S	128800	0	0%	Elec	2.0 TDI 115 Style	32000	nc	nc	E	
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27800	0	11%	FHEV	GTS	165000	0	0%	Elec	2.0 TDI 150 Style DSG	36940	nc	nc	E	
Electric 136 Edition	32000	-3100	14%	Elec	Turbo	162300	0	0%	E	Ateca					
Electric 113 Edition	31000	-3100	6%	Elec	911					1.0 TSI 115 Edition	32900	+1172	18%	E	
Electric 113 GS	33000	-3100	6%	Elec	4	182400	nc	nc	E	1.0 TSI 115 Copa	33955	+1172	22%	E	
Mokka (nouveau)		</													



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

05 65 100 100
www.retro.fr

Peace



& phone

SaferPhone

Le premier forfait qui protège vos enfants

Forfait mobile 5 Go + pack Protection Enfant

5,99 €⁽¹⁾⁽²⁾
/mois

- contrôle parental⁽³⁾
- alerte anti-cyberharcèlement⁽⁴⁾
- anti-spam appels mobile⁽³⁾
- accès aux Spécialistes Orange⁽⁵⁾

+ Ateliers parents spécial SaferPhone⁽⁶⁾

orange™

est là

Prix pour clients internet. Valable pour vos enfants de moins de 18 ans.

Pack Protection Enfant offert sur demande

(uniquement pendant 12 mois pour l'alerte anti-cyberharcèlement).

*Peace & phone = paix et téléphone. Offre soumise à conditions, valable à partir du 03/07/2025 en France métropolitaine pour les nouvelles souscriptions de la Série Spéciale SaferPhone 5 Go (sauf changement de l'offre 2h 100Mo vers la Série Spéciale SaferPhone 5 Go). Sans engagement. 10€ de frais d'activation de la carte SIM. (1) Tarif réservé aux particuliers dans la limite de 5 forfaits mobile par offre internet Orange incluant une remise de 4€ sur le tarif de la Série Spéciale SaferPhone 5 Go à 17,99€/mois. Perte de la remise en cas de résiliation de l'offre internet ou de demande de suppression de la remise par le client internet. (2) Remise de 8€/mois jusqu'aux 18 ans révolus de votre enfant sous réserve de renvoyer le formulaire de demande de remise dans les 4 mois suivant la souscription. Un seul remboursement par enfant. Perte de la remise en cas de changement d'offre ou de non-validation de la demande de remise (pour non-respect des conditions pour en bénéficier ou non-remise des pièces justificatives demandées). Détails et formulaires sur <https://formulaires.services.orange.fr/14969> (3) Services anti-spam appels mobile et contrôle parental fournis par Orange offerts sur demande sous réserve de compatibilité technique des logiciels, systèmes d'exploitation et équipement à protéger. Perte des services en cas de changement d'offre. (4) Service d'alerte anti-cyberharcèlement, proposé par le partenaire SafeBear, offert sur demande pendant 12 mois. Bénéfice de la promotion subordonnée à la création d'un compte (en utilisant le lien adressé par Orange) et à l'acceptation des conditions générales du service d'alerte anti-cyberharcèlement avant le 31/12/2025. Non cumulable avec toute autre promotion en cours. À l'issue des 12 mois, le client devra manifester sa volonté s'il veut continuer à bénéficier du service de manière payante (10€/mois ou 48€/an : tarif susceptible d'évolution, le prix applicable sera celui renseigné dans la fiche tarifaire du partenaire à la date du passage en payant). (5) Les Spécialistes Orange sont là pour vous accompagner dans l'installation du pack Protection Enfant, 7/7j de 8h à 22h. Prise de RDV au 3900 ou sur votre Espace client. (6) Détails et infos sur les ateliers numériques sur inscription.orange.fr/ateliersnumeriques/special-saferphone