



Actualité

P. 12

Bonus électrique

Bientôt jusqu'à
5 600 €?



Dossier essais tops/flops



Ces équipements géniaux... et ceux qui rendent dingues

P. 39

Nos premières impressions

Clio 6

La nouvelle bombe de Renault!



Essence,
hybride et GPL

P. 16

Test lecteurs

P. 44

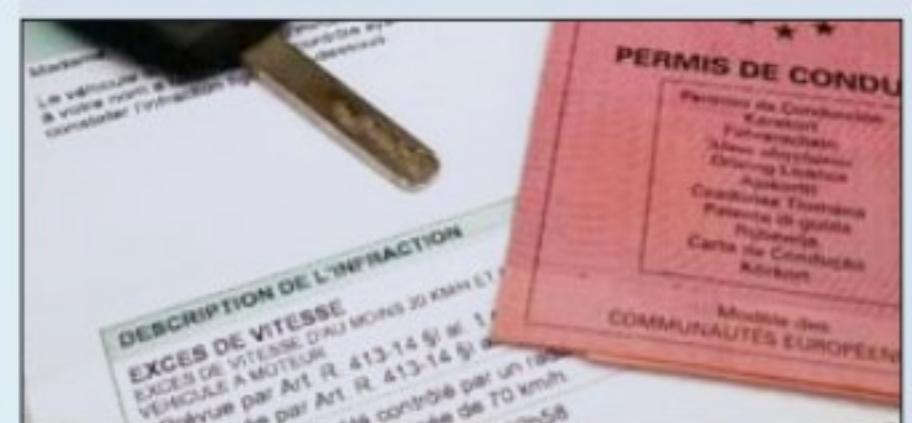
Dacia Bigster
Il vous a emballés!



Les experts

P. 54

PV ou FPS abusifs
Nos conseils pour contester



L 14629 - 1932 - F: 2,50 €



Essais

Comparatif citadines hybrides
8 modèles à 20 000 €



P. 26

Occasions

Dix super-affaires!

- 70%
sur une
auto de
3 ans

P. 48



Skoda Octavia break diesel
Les meilleures versions

A partir de 6 000 €



P. 52

**generation
Renault**
portes ouvertes 11-15 sept⁽¹⁾



RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽²⁾
openR link avec Google intégré⁽³⁾
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

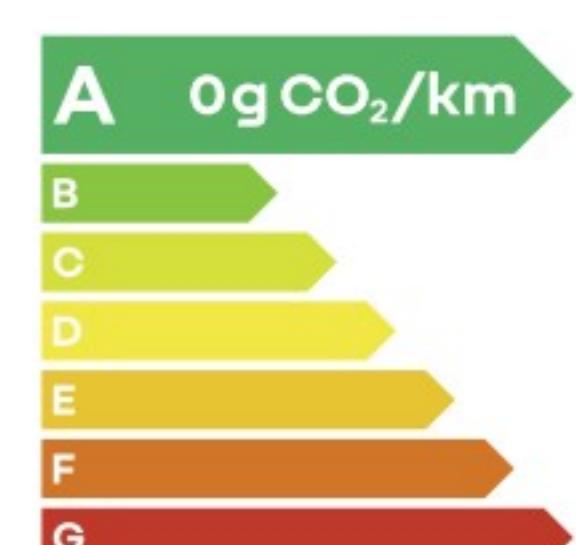
180€ à partir de
/mois⁽⁴⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁵⁾

LLD 37 mois. 1^{er} loyer 2 700€
prime coup de pouce 4 770€ déduite⁽⁶⁾
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

éligible au dispositif Mon Leasing Electrique⁽⁸⁾

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





2025
voiture de l'année

modèle présenté : R5 iconic cinq 120 ch avec options peinture métallisée jaune pop! /toit noir et jantes alliage bicolores «techno» à **257€/mois.⁽⁹⁾** contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁷⁾ (1) ouverture exceptionnelle 14/09/25. (2) avec batterie 52 kwh. (3) selon version. Google, Google play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (4) ex. pour R5 evolution 120 ch, hors options. (4)(9) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 2700€, prime coup de pouce CEE 4770€ déduite, sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous 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 : 07004966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (5) 3^e et 4^e loyers offerts si lld. valable si commande R5 neuve, hors versions R5 éligibles au leasing électrique, **du 11 au 15/09/25** dans réseau Renault participant. (6) montant max indicatif de prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat ou location (durée ≥ 24 mois) véhicule neuf particulier électrique M1 Renault au titre dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, **du 1^{er} au 30/09/25**. pour particuliers, selon niveau revenus. pour location, prime déduite prix véhicule référence pris en compte dans calcul loyer. déduction contribuant à ajustement des loyers, montant évolutif en conséquence. impact prime selon paramètres financiers appliqués. conditions éligibilité et modalités auprès revendeur. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. (8) seuls modèles R5 e-tech électrique suivants éligibles au leasing électrique : five autonomie urbaine, evolution autonomie urbaine et autonomie confort, techno autonomie urbaine et autonomie confort, noir étoilé, hors options. sous réserve : validation conditions finales dispositif, éligibilité au dispositif aide à location véhicule électrique 2025, disponibilité stocks, aides. vous disposez délai de rétractation. pour toute commande R5 neuve à partir **du 30/09/25** jusqu'à fin du dispositif. voir points de vente. conditions renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon données wltp.** renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA



NOUVEAU ŠKODA ELROQ 100% électrique

Éligible au dispositif Mon Leasing Électrique⁽¹⁾



Vérifiez dès maintenant votre éligibilité
et inscrivez-vous sur skoda.fr
Nombre de bénéficiaires limité.

(1) Offre réservée aux particuliers, pour toute commande à partir du 30/09/2025 sous réserve d'éligibilité et du nombre maximum de dossiers acceptés. Sous réserve de validation des conditions finales du dispositif leasing électrique www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage. Plus d'informations sur skoda.fr
Volkswagen Group France – SAS - Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 L'événement Antonio Filosa chez Stellantis, François Provost chez Renault: le combat des chefs
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Les nouveautés
- A bord de la Renault Clio 6
- 22 Les voitures de la semaine: le retour de l'Audi TT!

ESSAIS

- 25 Le labo
- 26 Comparatif Quelle est la meilleure citadine hybride?
- 34 Panoramique Le Leapmotor C10 REEV Design de 215 ch
- 39 Dossier Tops/flops: ces détails qui facilitent la vie... et ceux qui la pourrissent
- 44 Test lecteurs Le Dacia Bigster

GUIDE PRATIQUE

- 47 Les coachs Auto Plus
- Bien nettoyer son écran multimédia
- 48 Acheter une voiture d'occasion
- Les modèles qui décotent le plus
- 51 Ça vous est arrivé
- 52 Les stars de l'occasion Une Skoda Octavia Combi TDI à moins de 12 000 €
- 54 Le coin des experts
- Amende abusive: faut-il toujours contester?

MAGAZINE

- 56 Auto Plus Classiques
- La Citroën BX Sport (1985)
- 58 Le prix des voitures neuves



Page 16



Page 26



Page 34



Page 52

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Deux Français font leur casse de l'année

C'est le genre de week-end que l'amateur français de sport automobile vit rarement. Dimanche 31 août, deux pilotes tricolores se sont brillamment illustrés dans leur discipline respective. Et ce n'est pas parce que l'exploit de l'un a, au moins dans les médias, éclipsé la performance de l'autre que cette dernière en est moins remarquable. Commençons par le coup d'éclat: en Formule 1, Isack Hadjar est devenu le plus jeune Français de l'histoire à monter sur un podium, en finissant troisième au Grand Prix des Pays-Bas. A 20 ans, il détrône Pierre Gasly, âgé de 23 ans lors de sa deuxième place au Brésil en 2019. L'intéressé a été lui-même surpris: "Cela me semble un peu irréel!", a-t-il déclaré. Dans l'euphorie, il en a d'ailleurs... cassé son trophée (dont on apprend à cette occasion qu'il est en faïence). Le résultat reste magnifique, certes facilité par des faits de course favorables, mais reflétant sa parfaite maîtrise du Grand Prix et les excellentes dispositions dont le Frenchie fait preuve pour sa première saison.

A environ 10 500 km de là, au Paraguay, c'est un autre de nos compatriotes qui signait une victoire en forme de hold-up. Sébastien Ogier, octuple champion du monde des rallyes (WRC), avait choisi de "lever le pied" cette saison pour profiter de sa famille, en ne disputant qu'une partie des épreuves. Sur les sept rallyes courus (le Paraguay étant le dixième du calendrier), il en a remporté quatre, compte deux deuxièmes places et une troisième. Ainsi, "l'intérimaire" est désormais en lice pour jouer le titre mondial! Il ne manquait, finalement, qu'une victoire de Doriane Pin en F1 Academy pour compléter le tableau. La jeune pilote a dû se contenter d'une troisième place (aux Pays-Bas également), qui lui permet néanmoins d'accentuer son avance au championnat.

Ces réussites françaises en compétition automobile rappellent que les émotions en sport sont encore plus intenses lorsqu'elles sont teintées de fierté nationale. Football, rugby, handball, natation, escrime, judo... Les disciplines dans lesquelles on peut vibrer au rythme de la Marseillaise ne manquent pas, mais sur quatre roues, c'est nettement plus rare. Accéder aux échelons les plus élevés du sport auto reste réservé à une poignée d'élus, et les Français ne sont pas les plus représentés. Pourtant, Isack Hadjar et Sébastien Ogier, tous deux passés par la filière de détection et d'accompagnement de la FFSA*, prouvent que c'est encore possible. Avis aux amateurs et amatrices... **Mathieu**

Trait d'humeur

Denis Le Vot, l'emblématique boss de Dacia, a démissionné avec effet immédiat



Service abonnement

KIOSQUE mag Pour vous abonner, bulletin page 38 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.



ANTONIO FILOSA

FRANÇOIS PROVOST

Le com

Stellantis et Renault ont changé de patron durant l'été. Les feuilles de route des heureux élus présentent des disparités, mais ce sont les mêmes défis qui se dressent devant eux : assurer la pérennité des marques qu'ils dirigent en augmentant les ventes... rentables.

Pour prendre la suite de l'austère Carlos Tavares, Stellantis mise désormais sur le flamboyant Antonio Filosa, toujours tiré à quatre épingle, et bien introduit dans l'entourage de Donald Trump comme au Parlement italien.

ANTONIO FILOSA

Profil et parcours

- Italien, né en 1973
- Ingénieur diplômé du Politecnico di Milano et titulaire d'un Executive MBA obtenu au Brésil
- Rejoint Fiat en 1999, évolue en Amérique du Sud
- Directeur général de Jeep fin 2023
- Directeur des opérations du groupe pour l'Amérique du Nord fin 2024
- Directeur général de Stellantis le 23 juin 2025

Style et atouts

- Personnalité accessible, chaleureuse et collaborative

- Bénéficie de l'écoute des dirigeants politiques
- Maintient une relation forte avec les fournisseurs

Contexte de nomination

- Succède à Carlos Tavares, évincé pour ses méthodes trop dures et sa politique isolationniste
- Hérite d'un groupe fragilisé par des problèmes de qualité et des résultats financiers catastrophiques
- Les ventes sont en forte baisse en Europe et aux Etats-Unis, mais en croissance en Amérique du Sud



E. LAURENT / AFP

Les défis d'Antonio Filosa chez Stellantis

► **Réinvestir dans la relation client.** Stellantis a tellement tiré sur la corde de la rentabilité que plusieurs moteurs parmi les plus populaires du groupe ont fini par montrer des faiblesses. Résultat, nombreux sont les automobilistes qui ne veulent plus d'une voiture de l'ère Tavares, et Antonio Filosa va devoir investir des milliards dans la qualité intrinsèque des voitures et leur tenue dans le temps. Des mesures telles que la récente garantie de 8 ans, devenue incontournable, auront un coût.

► **Vendre les voitures au bon prix.** Les défaillances passées ont eu un double impact : elles ont affaibli les marques Stellantis sur le marché de l'occasion, mais ont aussi généré une augmentation des loyers des voitures neuves vendues en LOA (location avec option d'achat) ou LLD (location longue durée). En effet, le montant des mensualités est en partie défini par la valeur résiduelle de l'auto estimée au terme du contrat*, le plus souvent à trois ans. Retrouver le bon équilibre tarifaire et sortir d'une coûteuse politique de promotion systématique prendra du temps.

► **Investir dans de nouveaux modèles.** Il faut faire oublier l'ère Tavares, faire évoluer le design tout en progressant sur la technologie. Le retour de Gilles Vidal (après cinq ans chez... Renault) à la tête du style, mais aussi le départ de Jean-Pierre Ploué marquent peut-être un tournant. Vidal a largement prouvé son savoir-faire dans le renouveau de Renault (Rafale, R5, R4...). Son nouveau patron, Ralph Gilles, qui est une pointure aux idées larges dans son domaine, constitue une caution solide pour accomplir ces nouveaux développements.

► **Rationaliser le portefeuille de marques.** Si Renault doit gérer Alpine et Dacia, c'est tout de même moins compliqué que le casse-tête auquel est confronté Stellantis avec ses 14 marques automobiles... et pas toutes au meilleur de leur forme. A ce jour, Maserati ou Lancia doivent démontrer leur légitimité sans réseau ou presque, et avec peu de produits, alors que DS vit une relance qui devra porter ses fruits. Quelle sera la photo des marques de Stellantis dans cinq ans ?

*Plus cette valeur résiduelle est faible, plus les mensualités sont élevées.

Les défis en commun

Rendre l'électrique plus attractif. Les voitures à batteries se vendent moins que prévu, principalement à cause d'un prix trop élevé et d'une "méfiance" d'une frange de la clientèle qui la pousse à adopter une posture attentiste. Pour gommer ces effets, l'électrique doit impérativement devenir plus accessible et offrir de meilleures prestations.

Contrer les constructeurs chinois. L'Europe leur a ouvert ses portes et ils profitent de leur avance technologique et de leur capacité à tirer

les prix vers le bas. Pour devenir plus compétitifs, Renault et Stellantis vont devoir trouver des solutions pour fabriquer des voitures avec moins de pièces et dans un temps industriel réduit, et les vendre à un meilleur tarif.

Parler d'une seule voix sur les émissions. Alors que Luca de Meo militait pour un assouplissement des règles imposées par l'Union européenne en matière d'émissions de CO₂ (CAFE), Carlos Tavares défendait, lui, un maintien en l'état. Les nouveaux patrons auront

plus de poids face à l'institution s'ils parviennent à parler d'une seule voix.

Adapter l'offre en fonction des régions. Tous les continents ne font pas leur transition énergétique à la même vitesse. Aussi, pour réussir à servir tout le monde en fonction des règles locales, des droits de douane et des besoins, chaque groupe va devoir revoir son échiquier industriel. Une tâche rendue plus compliquée par le ralentissement voire l'arrêt du développement thermique sur certaines gammes.

bat des chefs

Renault a fait l'inverse: après l'exubérant Luca de Meo, parti mi-juillet dans le monde du luxe, c'est un profil en apparence beaucoup plus lisse qui a été choisi en la personne de François Provost. Si le premier a bâti sa car-

rière autour du produit, le second vient davantage des sphères politiques et financières. A tel point qu'il s'est empressé de déclarer qu'il était un "car guy", et pas seulement un homme de chiffres, afin de rassurer les

sceptiques. Qu'importe les profils, les deux hommes vont maintenant devoir relever leurs manches pour proposer des voitures en ligne avec les attentes et le pouvoir d'achat des clients... partout dans le monde. ■



S. AUBEL / RENAULT

FRANÇOIS PROVOST

Profil et parcours

- Français, né en 1968
- Ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique et des Mines de Paris, ancien haut fonctionnaire du ministère de l'Economie et des Finances
- Rejoint Renault en 2002, à la direction commerciale. Travaille pour le groupe au Portugal, en Russie, en Corée, puis en Chine et Asie-Pacifique
- Directeur développement international et partenariats (2020) puis, en plus, des affaires publiques (2021) et des achats (2023)
- Directeur général de Renault depuis le 31 juillet 2025

Style et atouts

- Discret, solide, pragmatique, international
- Actif dans les partenariats stratégiques de Renault (Geely, Aramco, Nissan), et les transformations industrielles (Ampere, Horse)
- Maîtrise la continuité des plans

Contexte de nomination

- Nommé rapidement à la suite de la démission surprise de Luca de Meo
- Finances redressées, mais succès des orientations prises à confirmer
- Ventes difficiles, pertes visibles, révision des prévisions financières (en juillet dernier)

Les défis de François Provost chez Renault

► **Normes CAFE.** Alors que Stellantis est dans un groupement (avec Ford, Toyota et Tesla) permettant d'acheter des "crédits carbone" et d'éviter les amendes de l'Europe (fin 2027), Renault fait cavalier seul. François Provost va devoir accélérer l'électrification dans un contexte où les ventes de modèles zéro émission patinent, ou bien rejoindre un groupement (option écartée par de Meo).

► **Le plan Futurama.** Après Renaulution, Futurama (2030) comporte des volets sur les partenariats technologiques et la diversification des activités. Mais l'enjeu est surtout de faire entrer l'intelligence artificielle dans les phases de conception (en réduisant les cycles) et de production (en réduisant les coûts). L'objectif: vendre les voitures moins cher.

► **Electrifier Dacia.** Pour cela, François Provost va devoir inventer une nouvelle formule de véhicule électrique low cost, le succès de la marque reposant, à ce jour, majoritairement sur le thermique. Un défi, car cette technologie pèse lourd dans l'équation économique.

► **Assurer l'avenir d'Alpine.** Pour se développer, la marque au "A" fléché devait s'internationaliser tout en devenant électrique. Mais, en avril dernier, elle a annoncé reporter son arrivée aux Etats-Unis, sur fond d'augmentation de droits de douane. La gamme de produits, quant à elle, grandit, mais le réseau de distribution reste trop étiqueté.

► **Gérer l'Alliance Renault-Nissan.** Les deux marques se sont partiellement désengagées pour se réorganiser. Le récent rachat par Renault des parts de Nissan (51 %) dans leur coentreprise en Inde va permettre au Losange de renforcer sa présence à l'international.

► **Conquête internationale.** François Provost doit faire progresser les ventes de Renault hors d'Europe afin de financer l'investissement dans des voitures électrifiées moins chères. L'Amérique latine, le Maroc, la Turquie, l'Inde (grâce à la nouvelle Alliance avec Nissan) et la Corée du Sud (ex-Samsung Motors) représentent des leviers de croissance.

Qui sortira vainqueur ?

Peu importe le résultat de cette compétition du renouveau entre Stellantis et Renault. Ce qui compte, c'est que les automobilistes sortent gagnants de cette remise en question, avec une nouvelle génération de véhicules cadrant avec leurs attentes et leur capacité financière. Le dérapage des dernières années, lié à l'introduction sûrement trop rapide de l'électrique, a généré une explosion des prix et un décrochage du marché. Maintenant, il va falloir réparer. Messieurs, nous comptons sur vous !

Que deviennent-ils ?

Carlos Tavares



Carlos Tavares a de quoi s'occuper agréablement entre ses vignes et son entreprise de restauration de voitures classiques de compétition à Porto (Portugal).

Luca de Meo



En poste chez Kering (Gucci, Yves Saint-Laurent) à partir du 15 septembre, Luca de Meo a pour mission de redresser le groupe de luxe en grande difficulté.



Ecrivez-nous: Auto Plus, votre actu, 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux ou par mail à: courrier.autoplus@reworldmedia.com (en précisant votre ville).



PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

Celles-là aussi, vous les avez croisées sur la route

Ces autres "inconnues de l'été"...

Lors de mes vacances à Majorque, j'ai découvert plein de modèles chinois inconnus chez nous, dont certains de la marque Omoda, très présente sur l'île. Les verra-t-on bientôt en France ?

Emmanuel D., Saint-Aunès (34)
Saviez-vous que le Dacia Duster existait également en version pick-up ? La preuve avec cet exemplaire croisé au mois d'août dans l'Indre, à Argenton-sur-Creuse.

Jean-Claude, Tours (37)

François Tarrain. Vous avez été très nombreux à profiter de vos vacances pour immortaliser en photo les modèles "exotiques" que vous avez eu l'occasion de croiser. A gauche,

il s'agit du SUV "5", d'Omoda, une marque appartenant au constructeur chinois Chery. A l'instar de son cousin du même groupe, le Jaecoo J7 (que nous évoquions dans le n° 1930), l'Omoda 5 n'a aucune chance d'arriver en France, plombé qu'il serait par un malus d'au moins 5400 €. Un frein qu'il ne connaît pas en Espagne, où il s'est vendu à plus de 9000 exemplaires depuis le début de l'année ! A droite, il s'agit de la version pick-up du précédent Duster phase 2, produite par le carrossier roumain Romturingia, homologuée par Dacia et vendue, jusqu'à il y a peu, en motorisation à bicarburation, par Borel, le spécialiste français du GPL.

Réglementaire ou pas ?

Je me permets de vous signaler ce radar autonome installé dans la traversée de Nohant (36), sur la RD943. L'emplacement est-il conforme ? Il me rappelle en effet celui de la promenade des Anglais, à Nice, où l'appareil empiétait sur la voie publique.

V. Portier, par e-mail

François Tarrain. Cette cabine, installée jusqu'à fin août dans la traversée de Nohant, à 200 m de la maison de George Sand, respecte manifestement le recul minimal réglementaire de 70 cm avec la chaussée, imposé lorsque l'axe est limité à 50 km/h (ce qui est le cas sur cette départementale). En revanche, ici, la proximité avec l'Abribus nécessite la présence, sur le flash, d'un filtre atténuant l'éblouissement des piétons. Un accessoire que l'on croise fréquemment ces derniers temps, les radars autonomes implantés en zone 50, parfois sur le trottoir, étant à la mode en ce moment (notamment à Charbonnières-les-Bains, Cuvilly, Nancy, Nice, Lyon...).



REPORTERS AUTO PLUS

Réponses de conducteurs à qui j'ai fait remarquer leur oubli du clignotant:

- **"C'est une électrique, j'économise la batterie."**
- **"Moi je sais où je vais!"**
- **"Du moment qu'elle y pense le jour du permis."**
(la maman d'une jeune en conduite accompagnée)
- **"Et je vous passe les "je t'emmerde"...**

Rémy C., Conflans-Ste-Honorine (78)

Confusion des genres

Je m'interroge sur le genre des autos dans vos pages. Tour à tour, vous évoquez "le" 3008, "la" 308, "le" Macan. Mais aussi "la" DS, puis "le" DS. J'ai du mal à saisir la logique.

Christian M., Conflans-Ste-Honorine (78)

Stéphane Dupré. Les tout-terrain et 4x4 ayant toujours été au masculin (à l'instar des monospaces), le "genre" a été, par la suite, conservé pour nommer les SUV et crossovers. Ainsi, on évoquera bien une berline DS 4 et un SUV DS 7.

L'oublié de Hambach

Parmi les modèles "made in France" essayés dans le n° 1930, il manquait l'Ineos Grenadier ? Certes, il n'est pas "grand public", mais il a sauvé l'usine de Hambach.

Guillaume Paoli, Orléans (45)

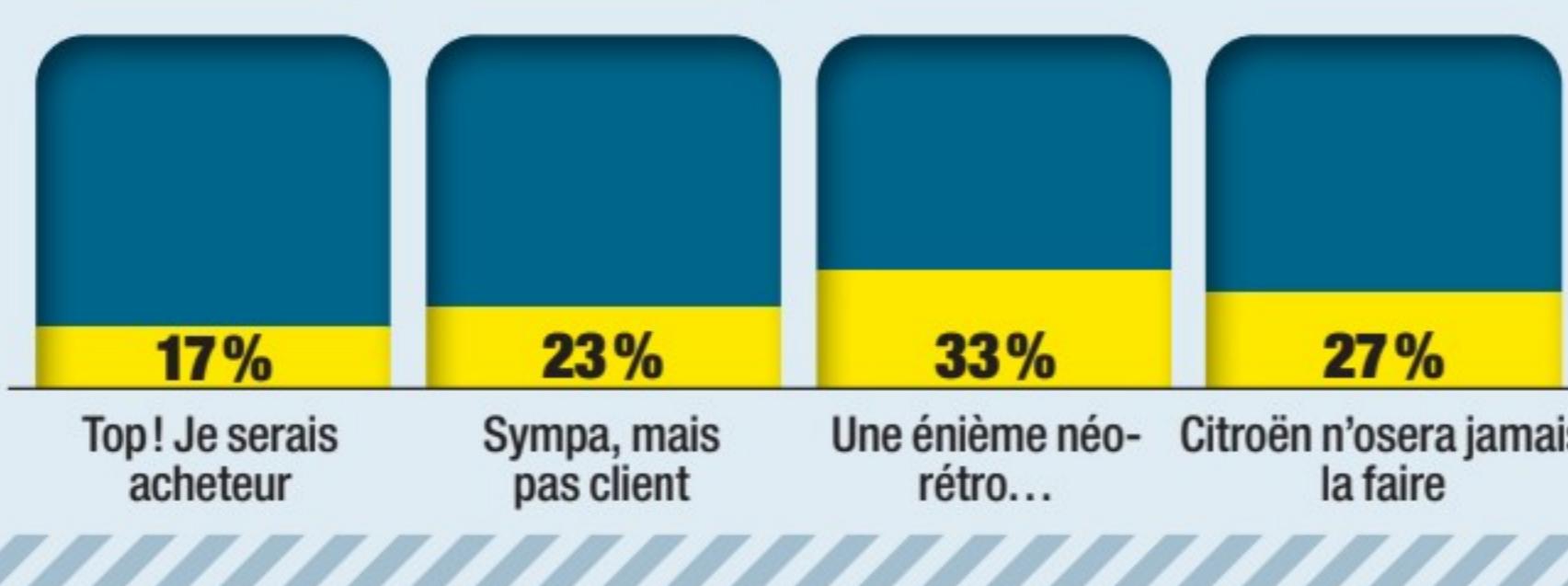
Thierry Réaubourg. Non seulement, il n'est pas grand public, mais, surtout, il est très, très peu vendu comme véhicule particulier: trois Grenadier ont été immatriculés en "VP" en France en 2023, aucun l'an dernier et un seul en 2025. Normal, le malus maximal faisant doubler son prix, la quasi-totalité des exemplaires sont des utilitaires.



INEOS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Que pensez-vous d'une hypothétique 2 CV moderne ?



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

Comptez-vous louer une électrique "à 100 €/mois" proposée dans le cadre du leasing social ?

- Oui, j'y compte bien !
- Non, mes revenus sont trop élevés.
- Non, car je ne veux pas d'électrique.



PEUGEOT E-208 ÉLECTRIQUE

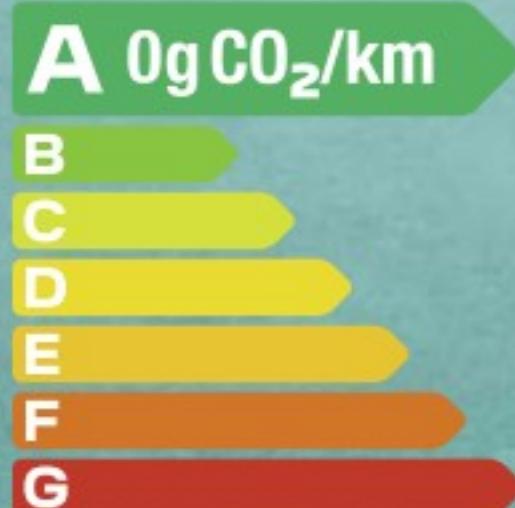


JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 433 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

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

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



Par François Tarrain



CAMÉRA CACHÉE

J-19 avant le lancement du leasing social : y en aura-t-il pour tout le monde ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION Eligible* au leasing social "2", notre espion est bien décidé à faire partie, dès le 30 septembre, des 50 000 bénéficiaires d'une électrique louée à bon prix. Les constructeurs dont il convoite l'un des modèles vont-ils lui promettre qu'il sera "servi", ou faire preuve de prudence ? Réponse chez six d'entre eux...

Citroën ë-C3 : 95 €/mois



"Si vous remplissez les conditions d'éligibilité au leasing social, je monte votre dossier sans délai. Il me faut : pièce d'identité, justificatif de domicile, avis d'imposition, trois dernières fiches de paye... Cela étant, on n'aura pas la réponse tout de suite. Même si tout est OK, il faudra attendre le 30 septembre."



"Je ne peux pas vous garantir que vous aurez votre ë-C3, sachant qu'il n'y a que 50 000 bénéficiaires en tout."

Prudent

Fiat Grande Panda : 95 €/mois



"J'ai vécu le leasing social en 2024 : je peux vous dire que ça n'est pas agréable d'annoncer à un client qu'il a raté le coche. Là, j'ai déjà une quinzaine de demandes que j'espère honorer ! On va monter votre dossier et croiser les doigts pour que vous ne soyez pas le 50001^e."

Prudent

Hyundai Inster : 99 €/mois



"Je ne peux pas encore sortir de tarif précis, mais ce qui est sûr, c'est que ça ne sera pas les 99 €/mois annoncés : avec les frais annexes, tablez plutôt sur 130 €. Pour gagner du temps, on peut monter le dossier tout de suite, le faire prévalider autour du 20 septembre et envoyer la demande dès le 30..."



"En 24 à 48 h maximum, toutes les voitures seront attribuées ! Il y aura donc des déçus..."

"En 24 à 48 h, les 50000 voitures seront attribuées ! Il y aura donc des déçus. Pour eux, la marque proposera probablement des offres 'hors leasing social' sinon équivalentes, en tout cas approchantes. Je n'ai en revanche pas de visibilité sur la date de livraison de l'Inster, sachant qu'on n'a aucun stock. Rassemblez les documents et revenez vite vers moi."

Prudent

Peugeot E-208 : 135 €/mois



"Le 30 septembre, ça va être la foire d'empoigne ! Si votre dossier est carré et complet, ce dont on va s'assurer, je vous garantis que vous aurez votre E-208 à 135 €/mois : c'est la jaune et on a du stock. Pour une autre couleur, le loyer grimpe de 15 € ! Revenez demain, on préparera le dossier."

Sûr de lui

Renault 4 E-Tech : 170 €/mois



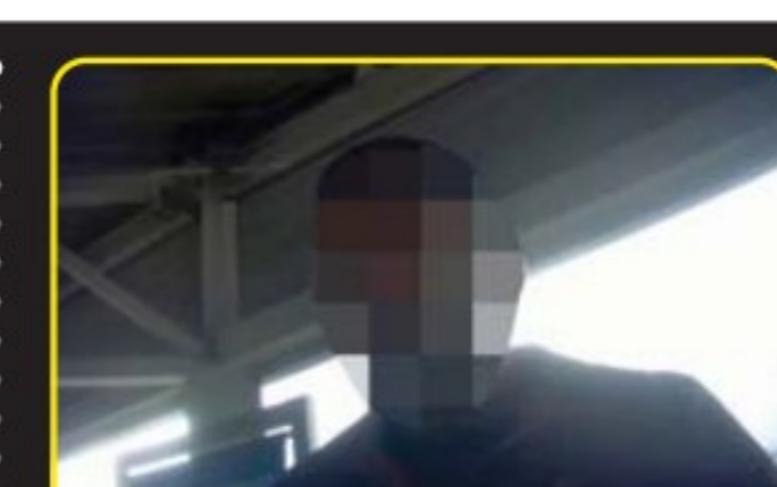
"Avec les frais, le R4 E-Tech sera plus proche des 200 €/mois, mais à ce stade, je ne peux pas être plus précis. C'est très bien de monter le dossier en avance : plus vous vous y prenez tôt, plus vous avez de chance d'être servi. Si je n'ai aucune certitude, je suis relativement confiant."

Prudent

Volkswagen ID.3 : 139 €/mois



"On a beaucoup de demandes pour bénéficier de ce leasing social : à tel point que dans chaque concession, il y a un vendeur qui ne s'occupe que de ça. [NDLR : c'était aussi le cas chez Citroën, Peugeot et Renault !] J'ai déjà 25 dossiers complets sur mon bureau. Vous serez donc le vingt-sixième..."



"Dans chaque concession, il y a un vendeur dédié exclusivement aux demandes liées au leasing social."

"Certes, il n'y aura que 50000 voitures électriques concernées, mais vu que certains dossiers seront très probablement refusés, je reste très confiant : si le vôtre est nickel et si on s'y prend assez tôt, je vous garantis que vous aurez votre ID.3 d'ici la fin de l'année ! Son loyer ? Comptez autour de 160 €/mois, sans le coût de la carte grise."

Sûr de lui

Incertitude et navigation à vue

A deux incurables optimistes près, les autres vendeurs interrogés prennent leurs précautions : anticipant un raz-de-marée de demandes dès le 30 septembre, aucun ne s'engage fermement à nous donner satisfaction. Il faut dire que le jour J, ce sera a priori "premiers arrivés, premiers servis". Et quand il n'y en aura plus, il faudra bien l'annoncer aux clients déçus...

*Pour prétendre au leasing social, il faut un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 16 300 € et utiliser son véhicule personnel pour se rendre au travail ou exercer son activité professionnelle.



Demander
un devis



CARPORT TREVOR : gris anthracite 7016
version adossée avec poteau déporté
et prise de recharge.

KOSTUM ►►
Habille vos extérieurs



SURPRISE LE 1^{er} OCTOBRE

Le Peugeot E-3008
Grande autonomie, en finition Allure, devrait faire partie des premiers modèles à pouvoir prétendre à un sur-bonus qui atteindrait 5 600 €. De nombreux autres suivront... pour peu que le lieu de production des cellules de leur batterie soit européen.

Jusqu'à 5 600 € de super-bonus !

Il n'y a pas qu'au gouvernement que le mot "stabilité" est vain : tout juste réformé, le bonus va de nouveau être remanié le 1^{er} octobre ! Mais, promis, il n'y aura que des gagnants... même s'ils seront peu nombreux dans un premier temps.

La valse du bonus ressemble à celle des chaises à Matignon : trois mois après avoir été refondue, l'aide se refait déjà une beauté ! On rembobine... Le 1^{er} juillet dernier, l'Etat décide de stopper net le dispositif "historique" du bonus. La raison ? L'enveloppe budgétaire allouée pour 2025 étant déjà vide, il faut trouver un nouveau mécanisme

pour continuer à subventionner les électriques : ce sera celui des certificats d'économies d'énergie, les CEE. Pour faire simple, depuis juillet, ce sont les fournisseurs d'énergie qui payent l'addition (et la répercutent sur nos factures). Un nouveau mode de financement, soumis aux mêmes conditions que l'ancien, qui ne fait (quasiment) que des

gagnants, les montants de l'aide étant revalorisés de 200 à 1 100 € selon le profil des bénéficiaires.

Des cellules de batteries "made in Europe"

Fin de l'histoire ? Non, car à compter du 1^{er} octobre, la donne va encore changer, afin, cette fois, de favoriser les modèles électriques (presque) intégra-

lement produits en Europe. Jusqu'à présent, pour être éligibles au bonus, les véhicules devaient se conformer à trois exigences : coûter 47 000 € maximum, peser moins de 2,4 t et répondre à un score environnemental minimum. Ce dernier critère, imaginé par la France, exclut la quasi-totalité des modèles asiatiques (dont tous les chinois) du bonus. Il se base en effet sur l'origine géographique des véhicules : si leur lieu de production est trop lointain (comprenez hors d'Europe), alors ils

CARBURANT

Après les opérations "prix coûtant", retour à la routine...

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 5 septembre 2025.
Cours du baril de Brent : 57,11 € (- 0,99 €).

GAZOLE **1,624 €**
+ 0,6 ct en une semaine
- 1,1 ct en un an

SP95-E10 **1,700 €**
+ 0,2 ct en une semaine
- 3,2 cts en un an

SP95 **1,717 €**
= en une semaine
- 4,5 cts en un an

SP98 **1,799 €**
+ 0,5 ct en une semaine
- 3,8 cts en un an

E85 **0,745 €**
- 0,1 ct en une semaine
- 7,8 cts en un an

GPL **0,972 €**
- 0,3 ct en une semaine
- 3,2 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

QUE S'EST-IL PASSÉ LE 2 SEPTEMBRE ?

Gros bug dans les cartes grises !

C'est le premier effet "visible" de la profonde refonte en cours du système d'immatriculation des véhicules (SIV)... Et le grand public, comme les pros de la carte grise, s'en serait bien passé ! Après une mise à jour réalisée le 2 septembre, de nombreux prestataires habilités à effectuer des démarches d'immatriculation se sont retrouvés dans l'impossibilité de se connecter au SIV. La raison ? A cause d'un mauvais paramétrage, certaines des "clés" physiques leur permettant d'avoir accès au système (notamment les plus anciennes) n'étaient plus reconnues, tandis que d'autres (dont celles fournies par Certigreffe) continuaient à fonctionner. Impossible de quantifier l'ampleur du problème, mais une chose est sûre : au grand dam des clients, nombre de "points relais" cartes grises ont été dans l'incapacité d'immatriculer des véhicules. Quant à savoir si le bug sera réglé rapidement, c'est la grande inconnue...



F. Tarrain



Radars. A partir du 15 septembre, cinq voitures radars privatisées seront mises en service dans l'Hérault. **Paris.** La verbalisation prévue en septembre dans la zone à trafic limité (ZTL) parisienne est reportée à 2026. Officiellement pour prolonger la phase pédagogique. Officieusement, parce que les contrôles sont techniquement impossibles. Pour mémoire, dans les quatre premiers arrondissements, le trafic

n'ont droit à rien. En revanche, s'ils répondent à cet "éco-score", ils peuvent y prétendre.

Le 1^{er} octobre, ce principe ne sera pas remis en question, mais il sera bonifié pour les modèles qui cocheront non seulement cette case, mais dont, en plus, les cellules des batteries auront été produites dans une gigafactory européenne. Ce qui, à ce jour, est loin d'être systématiquement le cas, les batteries assemblées sur le Vieux Continent utilisant essentiellement des cellules importées d'Asie.

Qui a dit "protectionnisme" ?

C'est bien là l'enjeu, confirmé par le ministère de la Transition écologique, du "super-bonus": "pour être éligible, un véhicule [devra] respecter les critères de fabrication de cellules de batteries au sein de l'espace économique européen". Quadruple objectif: relocaliser au maximum la chaîne de production des voitures; faire monter en cadence les gigafactories (notamment ACC, AESC Envision, Verkor...) qui en ont bien besoin; s'affranchir de la dépendance aux cellules asiatiques... et couper l'herbe sous le pied des marques chinoises qui, si elles implantent à l'avenir leurs usines de voitures en Europe, utiliseront a priori des cellules venues "du pays".

Jusqu'à 1 400 € de sur-bonus

Concrètement, dès le mois prochain, les modèles déjà éligibles

*Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Ademe.fr

au bonus le seront toujours à hauteur de 4 200 ou 3 100 €. Et ceux qui, en plus, utiliseront des cellules "made in Europe" auront droit, selon nos estimations, et en fonction du profil de l'acheteur à :

■ **5 600 € (soit + 1 400 €)** pour les ménages en situation de précarité énergétique (revenu fiscal de référence par part: 16 300 € maxi).

■ **5 200 € (soit + 1 000 €)** pour les ménages modestes hors précarité énergétique (RFR compris entre 16 301 et 26 200 €).

■ **4 100 € (soit + 1 000 €)** pour tous les autres ménages.

Quels modèles éligibles ?

C'est LA question. Faute d'une liste officielle (qui pourrait être publiée par l'Ademe* le 1^{er} octobre), nous avons interrogé les constructeurs potentiellement concernés... Qui se sont révélés peu loquaces: s'ils confirment que leurs batteries viennent bien d'Europe, peu s'avancent sur l'origine des cellules utilisées. Seul modèle évoqué à ce jour chez Peugeot: le 3008 Grande autonomie en finition Allure, le seul à tomber sous la barre des 47 000 €. D'autres devraient rapidement suivre, y compris chez Renault, le discours ayant, chez les uns et les autres, peu ou prou la même teneur: "à terme, nombre de nos modèles utiliseront bien des cellules produites en Europe, mais il est trop tôt pour évoquer une liste précise". A suivre...

F. Tarrain, avec C. Morançais

Les voitures radars se mettent à l'E85 !

■ Des Ford Focus banalisées équipées de radars embarqués, conduites par des chauffeurs privés (et identifiées grâce à leur immatriculation en "EX"), on connaissait déjà... En revanche, des exemplaires de la quatrième génération en version EcoBoost Flexifuel mHEV 125, ça, c'est nouveau! Reconnaissables à leurs barres de toit, à leur lunette arrière surteintée (qui rend peu visible leur projecteur infrarouge distinctif) et - surtout - à leurs plaques en "GW-000-JH" ou "GW-000-LS", elles font partie des toutes dernières Focus compatibles avec l'E85 vendues par Ford, qui ne commercialise désormais plus cette motorisation.

■ Selon nos estimations, au moins 34 de ces voitures radars privatisées seraient en circulation, notamment depuis cet été, dans plusieurs départements. Certaines



PHOTOS: RADARS-AUTO.COM

ont été repérées dans l'Aisne (GW-804-JH), les Bouches-du-Rhône (GW-818-JH), la Haute-Garonne (GW-831-JH), le Nord (GW-587-LS), la Seine-Maritime (GW-792-JH) ou encore la Vienne (GW-659-LS)... Si vous en croisez, n'hésitez pas à nous les signaler.

F. Tarrain, avec N. Lourdin

CONTROLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Hautes-Alpes (05)

RD902, les voitures radars circulent aussi dans le Queyras! Ici, une Peugeot 308 vue sur la route pittoresque des Gorges du Guil (peu propice aux excès de vitesse) au-dessus de Guillestre... 44°40'15.4"N 6°40'53.4"E



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Gironde (33)

Le Porge, surprise lors d'une petite halte pendant les vacances, à deux pas de l'océan: une voiture radar prenait sa pause dans une rue du Porge, à côté du café associatif "La Grange à tiroirs".

44°52'19.5"N 1°05'38.5"W

SIGNEZ-NOUS LES CONTROLES MOBILES!

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse?

Envoyez-nous l'info à : radars.autoplus@reworldmedia.com

CABINES La fournée de la semaine



AIN (01)

RD984C, PR 7+310, Echenevex (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome vous surveille au niveau du carrefour vers le Golf de Maison Blanche. 46°18'20.8"N 6°02'50.0"E



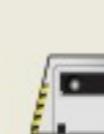
AISNE (02)

RD1043, PR 28+550, La Capelle (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé juste à la sortie de La Capelle, direction Hirson. 49°58'17.0"N 3°55'54.1"E



ALPES-MARITIMES (06)

Promenade des Anglais, Nice (Nice vers Saint-Laurent-du-Var), 50 km/h. Le radar autonome a déménagé devant la station Total de l'aéroport. 43°40'22.5"N 7°13'34.2"E



LOIR-ET-CHER (41)

IRD2020, PR 13, Nouan-le-Fuzelier (dans les deux sens), 90 km/h. Radar autonome juste avant d'arriver à Nouan-le-Fuzelier, depuis Lamotte-Beuvron. 47°33'21.3"N 2°01'59.6"E

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle de collection à moteur V8 le plus courant ?



Sur les 4 871 voitures de plus de 30 ans immatriculées en collection et abritant un V8, 1 876 sont des Corvette (à la puissance moyenne de 289 ch pour 33 CV fiscaux!). Suivent, loin derrière, 369 Mercedes "500"; 232 Porsche 928; 223 Mercedes "450"; 193 Range Rover; autant de Ferrari 308; 176 Rolls-Royce Silver Shadow... Sans surprise, sur l'ensemble, on trouve surtout des coupés (2 836) et des cabriolets (1 125).

AAA-DATA

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

de transit est interdit. **Promotion.** Florence Guillaume a quitté ses fonctions de déléguée interministérielle à la sécurité routière pour endosser celles de générale commandante de la région de gendarmerie du Grand Est. L'intérim à la sécurité routière est, depuis, assuré par Michèle Lugrand.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HF - 123 - PD 32

La photo de la semaine



Vers l'infini et au taaaas...

Mais quel gâchis! Alors que des centaines de Dodge Charger ont été sacrifiées dans les années 1980 sur le tournage de la série *Shérif, fais-moi peur*, certains n'hésiteraient pas, aujourd'hui encore, à détruire un (rare) exemplaire pour le fun? C'est en tout cas ce que laisse penser le spectacle qui s'est tenu cet été à Somerset, Kentucky (Etats-Unis). Sauf que ce saut de 55 m au-dessus d'une fontaine, réalisé par les cascadeurs des Northeast Ohio Dukes, n'a pas eu la peau d'une vraie Charger de 1969, mais d'une Ford Crown Victoria, maquillée en "General Lee". Ouf!



FACEBOOK: NORTHEAST OHIO DUKES / JIM BRADY



Vos images

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



Trois places pour recharger un Audi Q4 e-tron, pas mal... Encore heureux, ce jour-là, il n'y avait pas affluence aux bornes. Vu sur l'A7.

Par Charlie



Voilà un panneau qui doit dater d'une époque où les voitures étaient encore loin de tutoyer les près de 2 mètres de large... Vu à Bar-sur-Loup (06).

Par Nils



Rare Opel Corsa Tropica, une version "pick-up" de la citadine fabriquée et vendue, à l'époque, par Gilbert David, agent Opel à Sainte-Tulle (04).

Par François Garcia

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

LE PALMARÈS DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE

Pour la 4^e année, Auto Plus lance son sondage pour déterminer quels sont les meilleurs garages de France sur la base de vos recommandations clients.



VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE RÉFÉRENCE AU SONDAGE DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE ?

N'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées directement à autoplusevents@reworldmedia.com



Photos non contractuelles



POUR TENTER DE GAGNER UNE ENCEINTE MARSHALL ET DES MONTRES ICE-WATCH !

Donnez-nous votre avis en répondant au questionnaire sur autoplus.fr

En partenariat avec **idGarages**.com

Extrait du règlement : ERAS organise du 05 septembre au 05 octobre 2025 un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France métropolitaine. Pour participer il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin du jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'information, consultez le Règlement disponible sur <https://autoplus.fr>





Par Julien Sarboraria

L'actuelle Renault Clio



N. SOLER

À BORD DE LA NOUVELLE RENAULT CLIO

Quelle révolution !

Gabarit en nette hausse, look méconnaissable, fin du moteur diesel : la sixième génération de Clio ose la rupture. Pari gagnant ? Nos premières impressions sur cette nouveauté qui ne laissera personne indifférent.

Alors que les étudiants ont repris le chemin de l'école, Renault fait aussi sa rentrée avec un événement fort : la présentation de sa nouvelle Clio. Un modèle crucial pour la marque au losange puisqu'il s'agit de son best-seller (17 millions d'exemplaires produits depuis 1990). Son renouvellement n'avait pourtant rien d'urgent : la version actuelle, profondément restylée au printemps 2023, caracole toujours en tête des ventes. Sur les huit premiers mois de l'année, c'est elle la star du marché français, devant sa rivale de toujours, la Peugeot 208. Fort de ce succès, Renault aurait pu jouer la prudence et miser sur la continuité, comme il l'a fait en 2019 avec la Clio 5, calquée sur son aînée. Le constructeur a pourtant fait le choix inverse : la rupture. *«L'objectif était de passer d'une Clio à l'image un peu trop sage à un modèle plus expressif, plus désirable»*, explique Fabrice Cambolive, directeur général de Renault. Une approche nouvelle pour

la marque française, qui souhaite désormais conférer à chacune de ses nouveautés une personnalité propre. Celle de la Clio 6 ne manque pas de caractère : long capot bombé, calandre proéminente, optiques ciselées, chute de toit prononcée, quatre feux arrière séparés. Un soin particulier a aussi été apporté aux détails, à l'image de la forme complexe du hayon ou des joints de vitres dissimulés sous la carrosserie. Le changement est si radical qu'il devient difficile d'y reconnaître une Clio, et même une Renault



puisque'elle ne reprend aucun des codes stylistiques des derniers modèles (Symbioz, Austral, Rafale...). En revanche, certains airs de famille avec d'autres marques sautent aux yeux. Selon les angles, on y retrouve un peu d'Alfa Romeo, de Ford, de Mazda, voire de Lexus.

Ce style plus sportif a imposé de revoir les proportions. La Clio s'allonge ainsi de près de 7 cm pour atteindre 4,12 m, un gabarit qui la rapproche de la Mégane des années 1990 (4,17 m). Les voies ont également été élargies



En Bref

Lancement: janvier 2026

L x l x h, en m: 4,12 x 1,79 x 1,45

Essence (BVM ou EDC): 115 ch

GPL + essence (EDC): 120 ch
(été 2026)

Hybride: 160 ch

Tarif: à partir de 21 900 €*

*Estimation Auto Plus.

Fruit de trois années de développement, la nouvelle Clio marque une nette rupture stylistique avec sa devancière. Un choix assumé par Renault pour contrer l'offensive des marques chinoises, quitte à bousculer ses fidèles clients. L'avenir dira si ce pari audacieux sera payant.

A. SAUNIER



René Demarets, notre expert design

Une Clio toute en "Vidalité"

Dessinée sous la gouvernance de Gilles Vidal, cette Clio 6 affiche une vitalité indéniable, semblant prête à bondir. La ligne issue du phare glisse sous le capot et la vitre avant, puis remonte vers la custode pour croiser, en pointe acérée, la limite supérieure du vitrage. Cette dernière poursuit sa descente par un pli prononcé, créant l'effet d'un pavillon très incliné, gage de dynamisme. Un effet renforcé par le béquet haut perché du volet de coffre et, à l'avant, par l'encadrement proéminent de la calandre, qui allonge le capot et accentue l'élan de la silhouette. Les flancs massifs s'opposent aux profonds creux des ailes – autre trait "à la Vidal" –, où viennent se loger des optiques agressives à structure hexagonale.

de 4 cm, même si la largeur totale (1,79 m avec rétroviseurs rabattus) reste inchangée.

Une Clio fidèle au thermique

L'arrivée de cette sixième génération tourne définitivement la page du diesel, alors qu'il représentait encore 13 à 14 % des ventes en France. Exit aussi les trois cylindres 1.0 SCe 65 et TCe 90, sacrifiés sur l'autel des futures normes Euro 7. A la place, la Clio adopte le 1.2 TCe (toujours un trois cylindres) du nouveau Duster, dégonflé à 115 ch ➤

Les nouveautés de la semaine

L'actuelle Renault Clio



N. SOLER



La nouvelle gamme s'articule autour de trois finitions : Evolution, Techno et Esprit Alpine (en photo). Toutes profitent d'un look sportif (élargisseurs d'ailes et bequet noirs, etc.). Ce rouge "Absolute" fait partie des nouvelles teintes proposées au catalogue. Il remplace l'ancien Rouge Flamme.



La nouvelle signature lumineuse (de série) reprend le motif du demi-losange dans une interprétation plus épurée. Renault a renoncé à éclairer son logo afin d'éviter l'effet "sapin de Noël". Le dessin des optiques constitue l'un des marqueurs forts de cette Clio, mais c'est sans doute la calandre qui fera le plus débat.



Les quatre blocs de feux élargissent visuellement la voiture et lui donnent un caractère très latin. Le hayon a lui aussi fait l'objet d'un soin particulier : la ligne sous la lunette donne l'illusion d'un bœquet. Finalement, il ne manquerait plus qu'une sortie d'échappement visible pour accentuer le côté sportif.



Signe de la montée en gamme de cette nouvelle Clio, les lécheurs de vitres sont désormais dissimulés dans les portières, un détail généralement réservé aux modèles premium. Esthétiquement, le résultat est très réussi. Comme depuis la Clio 4, les poignées arrière sont intégrées dans les montants.



Pour une voiture qui se veut à la pointe de la modernité, il est dommage que Renault ait conservé un bouchon pour le réservoir de carburant. D'autant que plusieurs modèles de la marque proposent depuis des années déjà un système sans bouchon, nettement plus pratique à l'usage.

PHOTOS : A. SAUNIER

» (soit - 15 ch) et proposé sans hybridation pour maintenir un prix d'appel attractif (les tarifs seront annoncés en octobre). Ce bloc peut être associé à une boîte manuelle à six rapports ou à une nouvelle transmission EDC à double embrayage, elle aussi à six rapports, avec palettes au volant. La Clio 6 se dote également de la dernière évolution du moteur full hybrid E-Tech, inauguré l'an passé par le Dacia Bigster. Ce 1,8 litre de 160 ch lui donne des ailes (0 à 100 km/h en 8s3 selon la fiche technique), tout en promettant une consommation moyenne très basse, annoncée à 3,9 l/100 km. Des chiffres qu'il faudra vérifier lors de nos premiers essais en novembre. Enfin, une version à bicarburation essence/GPL arrivera au deuxième trimestre 2026. Basée sur le 1.2 TCe porté à 120 ch (contre 100 ch aujourd'hui pour le 1.0 Eco-G) et associée d'office à la boîte auto. EDC, elle

bénéficiera d'un réservoir de gaz plus grand (50 litres au lieu de 39). Avec le plein d'essence (39 litres), Renault annonce ainsi une autonomie totale de 1450 km.

Moins de surprises dans l'habitacle

Si l'extérieur tranche radicalement avec ce que l'on connaît jusqu'à présent chez Renault, l'habitacle se montre plus famili



Reprise du show-car Twingo, ce vert métallisé sera la teinte gratuite (blanc pour l'Esprit Alpine).

lier. La planche de bord, quoique spécifique à ce modèle, reprend le principe du double écran horizontal inauguré par les R4 et R5 E-Tech. La dalle tactile de 10"/25 cm (de série) embarque l'excellent système multimédia de Google dès la finition intermédiaire Techno. Les commandes physiques pour la climatisation restent un vrai atout, même si l'on regrette toujours l'absence d'un réglage bizona. Malgré une qualité perçue décevante par endroits (notamment les plastiques sur les contre-portes), la présentation reste soignée, avec de nombreux habillages en tissu, un éclairage d'ambiance travaillé (disponible selon la finition), ou encore un insert façon "métal chauffé" du plus bel effet sur la version Esprit Alpine. La commande de boîte automatique, logée derrière le volant, et la généralisation du frein de parking électrique libèrent un rangement astucieux »



PHOTOS : A. SAUNIER

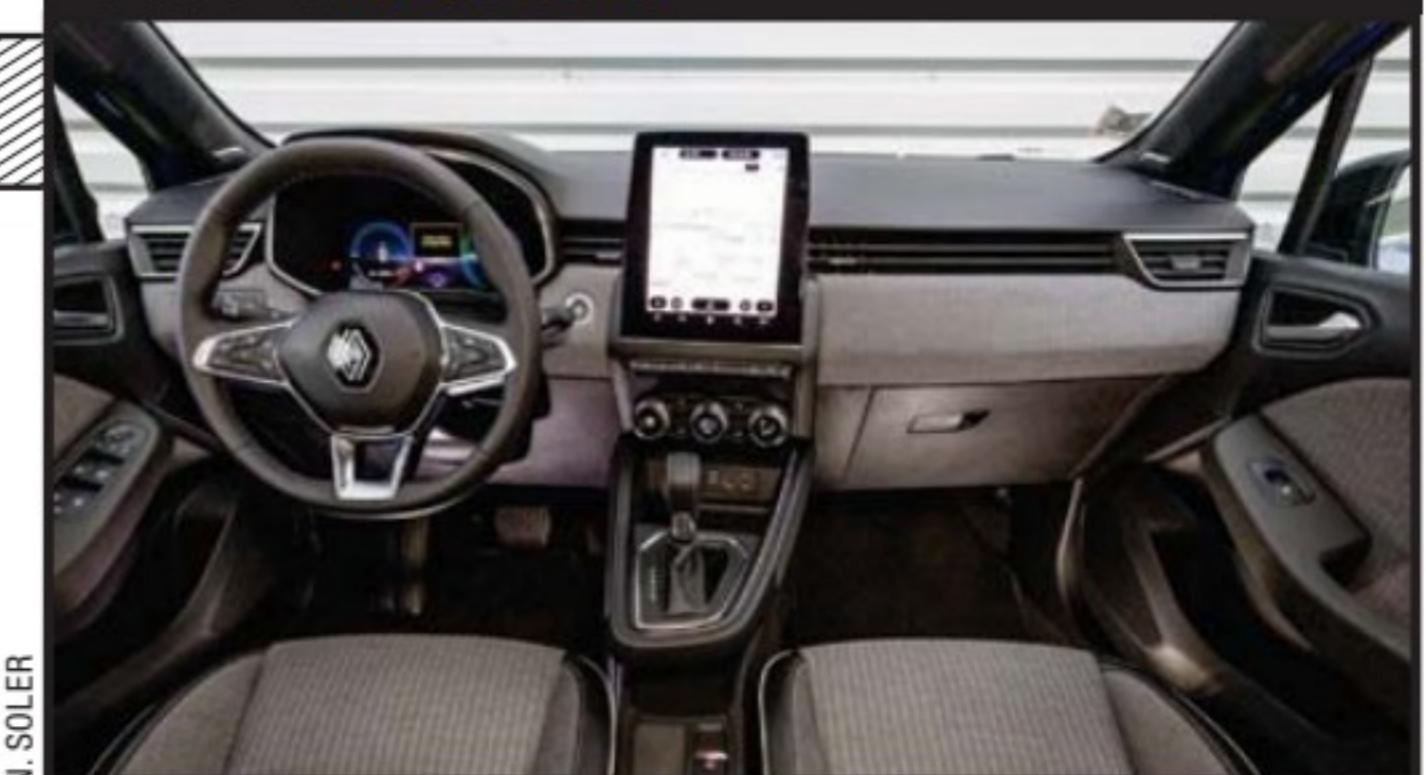
La Clio reprend l'écran horizontal des R4 et R5. La dalle tactile de 10"/25 cm est livrée de série, pas le système multimédia Google. Sur cette finition Esprit Alpine, les inserts présentent un effet "métal chauffé".

» au bas de la console centrale, fermé par un couvercle magnétique à volets, type étui de tablette. A cela s'ajoutent un chargeur à induction pour smartphone, un rangement profond sous l'accoudoir et une boîte à gants assez volumineuse. A l'arrière, l'absence de poignées de maintien (seul le passager avant en dispose) et de ports USB fait un peu mesquin. En revanche, le gain d'espace face à la Clio 5 est indéniable : + 5 cm pour les genoux et + 3 cm pour la garde au toit, selon nos premières mesures. De quoi rivaliser avec la MG3 (4,12 m), l'une des références du segment à ce chapitre, même si la largeur aux coudes reste comptée. Reste à savoir si Renault saura suffisamment contenir les prix de sa nouvelle Clio pour inquiéter sa rivale chinoise et les autres stars du segment. ■

Avec ses 4,12 m, la Clio 6 figure parmi les plus grandes citadines du marché. Renault espère ainsi séduire les anciens clients de la Mégane thermique, retirée du catalogue à l'été 2024.



L'actuelle Renault Clio



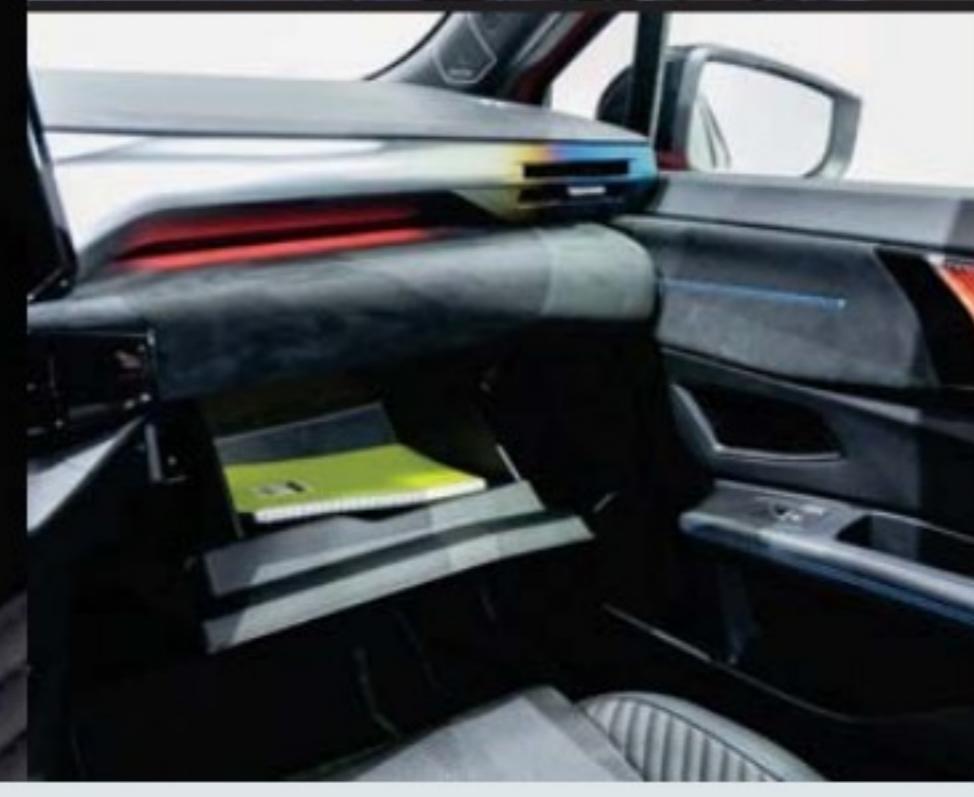
N. SOLER

Voici l'habitacle dans sa version d'entrée de gamme. La boîte manuelle réduit le volume du rangement central et entraîne la disparition du couvercle semi-rigide.

Sur les versions à boîte automatique, le déplacement du levier de vitesses derrière le volant libère un vaste vide-poches. Un cache permet d'y placer des objets à l'abri des regards.



La boîte à gants affiche une belle contenance. L'éclairage d'ambiance (planche de bord et portes) est proposé dès la finition Techno.



Nombre de places : 5

L'habitabilité progresse par rapport au modèle actuel et il est possible de glisser ses pieds sous le siège conducteur, même lorsque celui-ci est réglé sur sa position la plus basse.



Volume : 309 dm³ (hybride et GPL), 391 dm³ (essence)

Malgré des dimensions en légère hausse (largeur, profondeur et hauteur sous tablette), le volume de coffre n'augmente pas par rapport au modèle actuel. La modularité reste basique : pas de plancher modulable ni de surface plane une fois les sièges rabattus.



Par Agnès Lasbarrères

PHOTOS OFFICIELLES



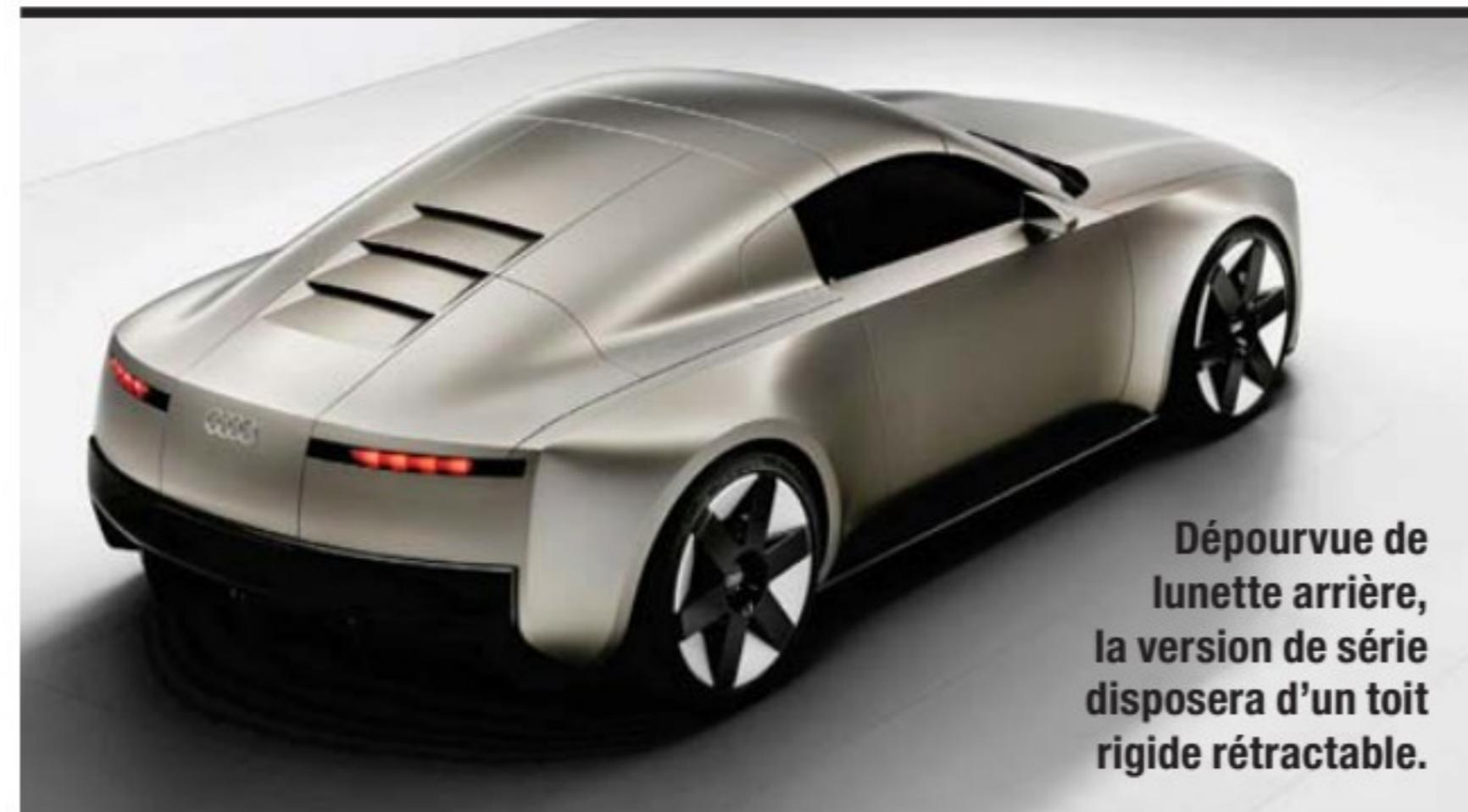
AUDI CONCEPT C

PHOTOS : AUDI

Le retour de l'Audi TT !

Ce concept-car préfigure une sportive électrique, prévue pour 2028, mais aussi et surtout un changement radical du design des futures Audi.

La marque aux anneaux a créé la surprise au salon de Munich avec cet inattendu concept-car de roadster biplace 100% électrique. Il évoque inévitablement les TT et R8 (arrêtées en 2023 et 2024), et si vous lui trouvez une certaine ressemblance avec le concept-car Jaguar Type 00 (dévoilé en 2024), c'est normal, puisqu'ils ont le même "père", le designer Massimo Frascella, arrivé il y a un an chez Audi... Ce dernier (qui avoue être un pur fan de la première TT) a décidé d'insuffler un style nouveau à



Dépourvue de lunette arrière, la version de série disposera d'un toit rigide rétractable.

la marque, fait de simplicité et de "clarté" (dixit Audi) et ce Concept C en est l'incarnation. Le premier élément marquant et symbolique est l'abandon de la fameuse calandre "Single Frame". Noire et désormais verticale, elle s'orne des quatre anneaux qui ne céderont pas à la mode des logos éclairés. Les optiques et les feux, de forme identique, très fins, sont simple-

ment composés de quatre petits modules. Idem à bord où l'accent est mis sur le minimalisme et la qualité des matériaux (tissu et aluminium). Aucune donnée technique n'a été révélée, mais on sait déjà que la version de série, très fidèle au concept, sera présentée fin 2027 (commercialisée en 2028) et équipée d'un toit rigide rétractable (façon Targa). Une première chez Audi. ■



A l'intérieur, place au minimalisme et à la simplicité. Sur la planche de bord très épurée, on note le retour du volant à jante ronde (et non plus à méplat). Il est équipé de "vrais" boutons (rotatifs), que l'on retrouve sur la console centrale. On remarque aussi l'absence d'écran central (en apparence), puisque celui-ci s'escamote (comme dans l'A3 de 2012).

Et aussi...

Dacia Duster et Bigster : offre moteurs enrichie et première mondiale !

La palette de motorisations des deux SUV roumains évolue et pas qu'un peu ! Tout d'abord sur le Duster, avec l'arrivée de l'Hybrid 155 (inauguré par le Bigster), composé d'un 4 cylindres essence 1.8 de 109 ch, de deux blocs électriques, d'une batterie de 1,4 kWh et d'une boîte auto. électrifiée, le tout autorisant du roulage en 100% électrique. De plus, le 1.2 mild hybrid 130 passe à 140 ch et l'offre bicarburant GPL/essence progresse : le 1.0 Eco-G de 100 ch est remplacé par un 1.2 de 120 ch. Enfin, Duster et Bigster bénéficieront d'une innovation de taille (une première mondiale, même) avec un inédit bloc hybrid-G 150 4x4 ! Il combine un moteur essence/GPL 1.2 mild hybrid 48 V de 140 ch (associé à une boîte auto. double embrayage à 6 rapports avec palettes au volant) et un bloc électrique. Placé sur l'essieu arrière, celui-ci délivre jusqu'à 31 ch et offre la transmission intégrale via une boîte à 2 rapports, débrayable. Ces nouveautés seront disponibles d'ici à la fin de l'année.



N. SOLER

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois d'août

1	Renault Clio	5407	+ 7%
2	Dacia Sandero	3687	- 16%
3	Peugeot 208	3426	- 28%
4	Peugeot 2008	2998	+ 38%
5	Citroën C3	2508	-
6	Peugeot 3008	2114	+ 16%
7	Toyota Yaris	2053	+ 20%
8	Dacia Duster	1882	- 30%
9	Toyota Yaris Cross	1731	- 21%
10	Renault Captur	1706	- 13%

Premier mois dans le vert (+ 2%), août voit grimper la part des électriques (19 %) grâce aux flottes, tandis que l'hybride représente 52 % du marché.

Avec notre partenaire



Symbole 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



Méthodes

Wina LE DEUX-ROUES LE PLUS CÉLÈBRE DU MONDE

Eric Drewni

*Un mythe,
un style,
une histoire.*

AutoClassiques Plus

Vespa



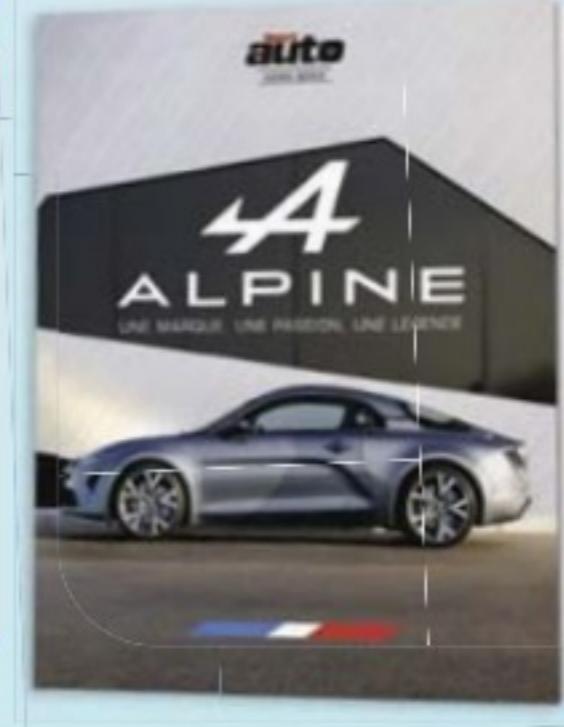


LE CLUB Auto Plus

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

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



mobilité club
france



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT

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.)

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

#M047 #D1674720

Dater et signer obligatoirement

À:

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux- France - Identifiant du créancier : FR777777434057. * 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@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer. Si du temps, consultez notre site internet.



Tous les modèles testés cette semaine



P. 26, LE GRAND COMPARATIF DES CITADINES HYBRIDES: quelle est la meilleure parmi les **Citroën C3, Fiat Grande Panda, Lancia Ypsilon, MG3, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio et Toyota Yaris**?

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE: le **Leapmotor C10 REEV**, un SUV électrique qui prolonge son autonomie grâce à un moteur thermique!

P. 39, DOSSIER TOP-FLOP: notre florilège de 20 bonnes idées et détails détestables sur des **stars du marché**.

P. 44, TEST LECTEURS: le récent **Dacia Bigster 1.8 Hybrid** jugé par trois propriétaires de modèles équivalents.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

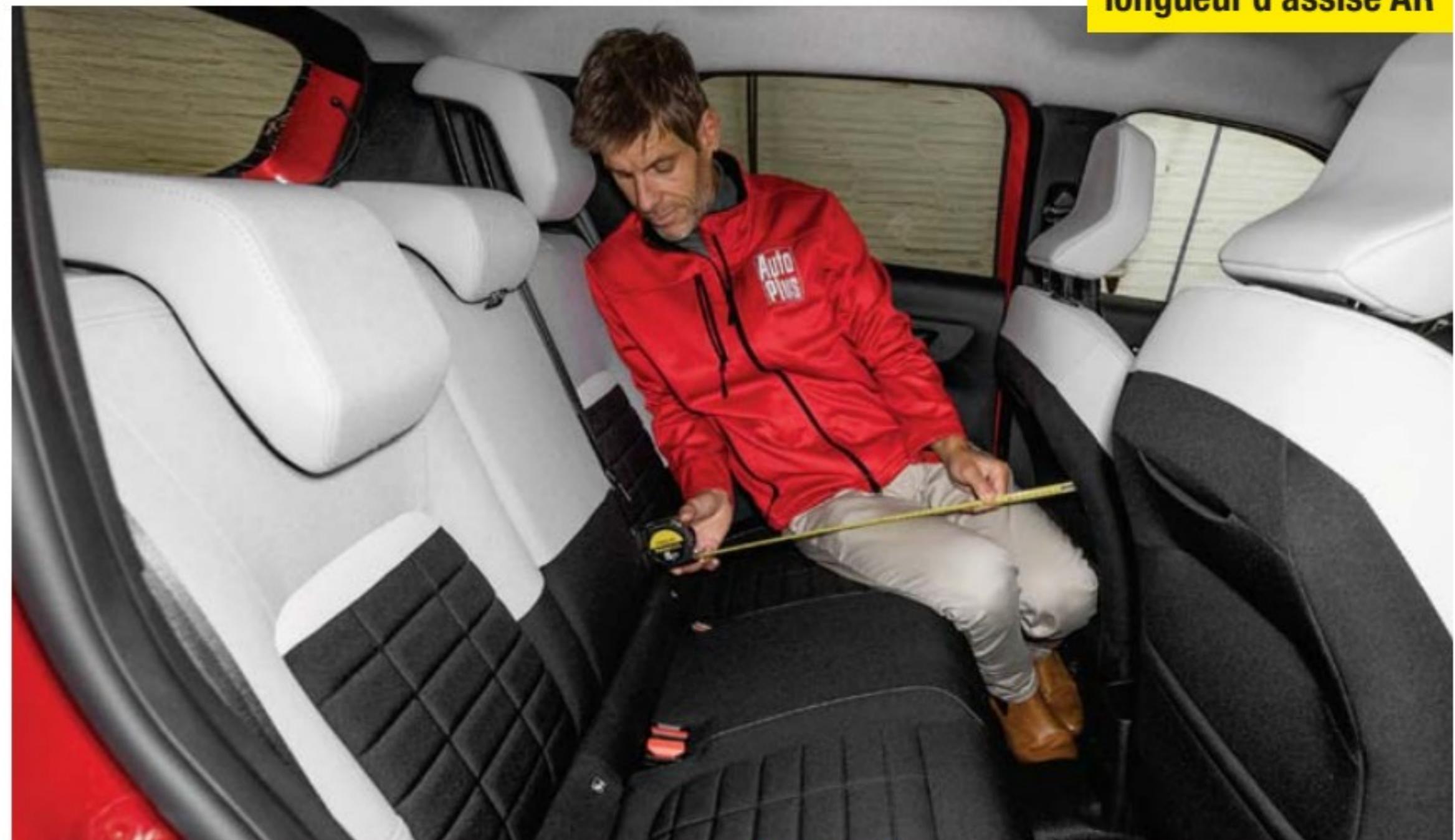
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

70 cm
longueur d'assise AR



N. SOLER

**TOP
20**

La Citroën C3 face à ses rivales

Longueur d'assise maxi à l'AR (en cm)

1^{re}	Hyundai Inster⁽¹⁾	81
2^e	BYD Dolphin Surf	76
2^{e ex ae}	Honda Jazz	76
4^e	MG3	72
4^{e ex ae}	Seat Ibiza	72
6^e	Mazda 2 Hybrid	71
6^{e ex ae}	Toyota Yaris	71
8^e	Citroën C3/ë-C3	70
8^{e ex ae}	Dacia Sandero	70
8^{e ex ae}	Fiat Grande Panda	70
8^{e ex ae}	Hyundai i20	70
8^{e ex ae}	Kia Rio	70
8^{e ex ae}	Skoda Fabia	70
8^{e ex ae}	Suzuki Swift	70
8^{e ex ae}	Volkswagen Polo	70
16^e	Mini Cooper électrique et 5 portes⁽²⁾	69
17^e	Mitsubishi Space Star	68
17^{e ex ae}	Renault 5/Alpine A290	68
19^e	Mitsubishi Colt	67
19^{e ex ae}	Renault Clio	67



F. GROUT

► Avec une longueur d'assise atteignant les 81 cm une fois la banquette reculée, la Hyundai Inster électrique est la plus spacieuse des citadines.

1. Version 4 places. 2. 67 cm en version 3 portes thermique.

N° 1932 – 12.09.2025



Par Thierry Réaubourg



HUIT MODÈLES AUTOUR DE 20 000 € EN COMPÉTITION

Quelle est la meilleure

La forte hausse des prix enregistrée depuis cinq ans n'a pas épargné les citadines.

A tel point que 25 000 € ne suffisent parfois plus pour s'offrir une version hybride de milieu de gamme. Heureusement pour le budget des automobilistes, un certain nombre de modèles "accessibles" ont récemment vu le jour. Et des constructeurs chinois viennent également titiller les stars du marché, obligées de proposer des rabais pour rester compétitives. Quel modèle choisir au final ?

Difficile, de nos jours, de trouver sur le marché du neuf une citadine hybride polyvalente et décemment équipée pour moins de 25 000 €. Sauf à se tourner vers les chinoises (on pense bien sûr à la très compétitive MG3), ou vers cette nouvelle généra-





citadine hybride ?

tion de citadines "presque low cost", incarnée par les toutes récentes Citroën C3 et Fiat Grande Panda. Pour se défendre, les valeurs sûres du moment (Renault Clio 5, Peugeot 208, Opel Corsa, Toyota Yaris) sont contraintes de mettre l'accent sur leurs versions d'entrée de gamme, pingres en

équipements, voire de proposer de généreuses remises, afin de se maintenir dans la fourchette plus "digeste" des 20-23 000 €.

Sans notes de Jazz...

La Honda Jazz, qui reste hors de prix après ristourne, ne parvient hélas pas à intégrer ce clan des

"moins de 25 000 €". Au final, en invitant la jeune Lancia Ypsilon à la fête (ses prix sont déjà soldés), huit citadines hybrides entrent dans l'arène, avec de fortes disparités en matière de gabarit, de motorisation (110 à... 195 ch!) mais aussi d'équipement. Faire son choix n'a donc

rien d'évident... Heureusement, vous pouvez compter sur la précision des mesures de notre labo, basé sur le circuit de Montlhéry, ainsi que sur nos essais routiers, impartiaux, pour savoir chez quel constructeur vous pourrez signer sans crainte votre prochain bon de commande. ■



Comparatif

1^{re}MG3 1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch
19990 € / 19600 €*

141/200

A. SAINIER



Spacieuse, correctement finie et richement équipée pour une version de base (clim' auto., GPS, caméra de recul, conduite semi-autonome), la MG3 Standard a juste besoin d'un système multimédia plus intuitif et réactif.

Le vrai prix: petite remise (2 %), mais remise quand même pour cette chinoise déjà très compétitive à la base. La seule sous les 20000 € avec la Grande Panda. Pas de malus par ailleurs.

A peine plus chère qu'une Dacia Sandero haut de gamme, la MG3 se maintient sous la barre des 20000 € en finition d'appel. Pour autant, il ne s'agit pas d'une voiture au rabais puisque, en sus d'être garantie 7 ans (ou 150000 km) et de profiter de la motorisation hybride la plus puissante de sa catégorie (195 ch!), la chinoise

propose aussi les conduite semi-autonome, navigation, caméra de recul, clé mains libres et feux de route automatiques de série. Des équipements qui ne figurent parfois même pas sur la liste d'options de ses concurrentes, toutes plus chères, à l'exception de la Grande Panda. MG a en outre corrigé les défauts de jeunesse de sa citadine (la plus

logable de ce comparatif) en troquant sa banquette monobloc contre une 2/3-1/3 et en ajoutant le réglage en profondeur à sa colonne de direction. Le système multimédia reste hélas lent et confus, avec des menus réclamant un nombre infini d'opérations à l'écran. Au volant, la MG3 se conduit comme une électrique jusqu'à 80 km/h,

vitesse à laquelle les 102 ch du quatre cylindres "atmo" se réveillent pour épauler l'electromoteur de 136 ch. Pas d'effusion de décibels, mais la boîte de vitesses (3 rapports) est si lente que les reprises en pâtissent. La conduite reste néanmoins reposante et le châssis rassurant d'équilibre. Bonus: une consommation de 5,4 l/100 km seulement... ■

2^eCitroën C3 1.2 Hybrid Plus - 110 ch
20950 € / 20200 €*

132/200



Présentation moderne, ergonomie bien pensée et sièges Advanced Comfort de série sur la finition Plus: l'habitacle de la C3 séduit. En revanche, les plastiques (planche de bord, contre-portes) font vraiment "cheap".

Le vrai prix: la C3 est la seule, avec sa cousine badgée Fiat, à devoir s'acquitter d'un malus, peu douloureux heureusement (75 €). Côté remise, tablez sur un petit 4 %. Toujours bon à prendre... ■

Dans la famille Stellantis, la Citroën C3 fait plate-forme commune avec la Fiat Grande Panda et non avec le trio des Peugeot 208, Opel Corsa et Lancia Ypsilon. En revanche, ces cinq citadines utilisent le même trois cylindres à hybridation légère (48 V), dont le moteur électrique de 28 ch logé dans la boîte de vitesses e-DCS6.

Une mécanique douce mais qui ne donne pas le meilleur d'elle-même sous le capot de la C3, lanterne rouge au chapitre des performances. Sa consommation, à l'inverse, manque de retenue: 6 l/100 km en moyenne contre 5,4 l, 5,6 l et 5,8 l au crédit des 208, Corsa et Ypsilon. Trois autos bien plus agiles côté comportement et à bord desquelles les

sifflements du système hybride apparaissent moins entêtants en ville, grâce à une meilleure insonorisation. La C3 doit donc essentiellement sa seconde place à sa généreuse habitabilité, ses nombreux et vastes rangements, son amortissement douillet (à butées hydrauliques) et au moelleux de ses sièges Advanced Comfort. Son prix mesuré lui

octroie également de précieux points, à l'instar de l'équipement correct en finition Plus: pleins phares automatiques, capteur de pluie (plusieurs de ses rivales en sont privées), instrumentation numérique, deux prises USB-C à l'arrière et rétroviseurs rabattables électriquement. Pas de démarrage sans clé par contre, ni de caméra de recul. ■

3^e**Peugeot 208 1.2 Hybrid Style - 110 ch**

23 900 € / 21 300 €*

130/200



N. SOLER



PEUGEOT THALEN

Même en finition de base (Style), la 208 jouit d'une présentation soignée. L'instrumentation reste toutefois analogique et il est impossible de disposer d'une caméra de recul ou de la clé mains libres, y compris en option.

Le vrai prix: aucun malus à déplorer pour cette Peugeot, chère à la base, mais qui bénéficie d'une avantageuse remise de 11 %. De quoi garder la tête hors de l'eau au chapitre budget.

Soyons "cash" d'emblée : sans la généreuse remise de 11 % (soit 2 600 € d'économie) actuellement accordée par Peugeot sur la finition d'entrée de gamme (Style), la 208 chuterait de deux ou trois places dans notre classement. Mais cela ne veut pas dire qu'elle ne mérite pas son podium ! Au contraire, si nous devions uniquement

nous en tenir à sa présentation intérieure soignée comme à son agrément de conduite, la Lionne grimperait sur la plus haute marche. Excellente insonorisation, suspensions douces, direction rigoureuse, bon équilibre routier et performances "suffisantes" pour affronter l'autoroute comme les cols de montagne : la française fait preuve

d'une belle assurance. Pour ne rien gâcher, elle consomme peu : 5,4 l/100 km en moyenne et même 5,2 l en ville, alors que son mini-moteur électrique lui permet juste d'évoluer au pas en mode zéro émission, quand ses rivales full hybrid (MG3, Renault Clio, Toyota Yaris) circulent parfois jusqu'à 50 km/h sans réveiller leur mécanique

à pistons. Las, la 208 souffre toujours de ses défauts de conception, à savoir des places étroites à l'arrière et difficiles d'accès, une instrumentation haut perchée et en partie masquée par le volant et un système GPS (facturé 550 €) franchement obsolète. Par ailleurs, son équipement est indigne de son prix... ■

4^e**Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid Turbo Pop - 110 ch**

19 200 € / 19 300 €*

129/200



F. GROUT



HESS AUTOMOBILE

Les plastiques durs, sensibles aux rayures, pullulent à bord, pourtant, quelle chouette présentation ! De la couleur, de l'originalité, mais aussi des pingreries, à l'instar des miroirs de courtoisie aux abonnés absents...

Le vrai prix: aucun geste commercial de la part de la citadine la moins chère de ce comparatif. En revanche, Bercy vous ponctionnera de 100 € pour ses rejets de CO₂ "élevés" (115 g/km).

Même s'il a récemment augmenté de 300 €, le prix canon de la Grande Panda Hybrid reste son principal argument de vente. Elle coûte seulement 1 000 € de plus que l'ancienne Panda, toujours au catalogue mais plus petite et surtout modestement motorisée (70 ch)... Ne parlons pas de son style démodé, alors que sa grande

sœur, inspirée de la Panda originelle (1980), fourmille de détails aussi divertissants que les coloris de son mobilier. Un habitacle à la fois moderne et joyeux (malgré des plastiques médiocres) avec ses écrans numériques, ses connexions Apple CarPlay/Android Auto et quatre prises USB à disposition. Gaie, "techno" mais aussi étonnamment accueillante

pour une auto de 4 m. Son coffre offre lui aussi un volume satisfaisant (325 dm³), mais est pénalisé par un seuil haut perché. Pas de surface de chargement plane par ailleurs, mais ce défaut est commun à toutes nos citadines. On constate quelques pingreries également côté équipement (ni miroirs de courtoisie, ni démarrage sans clé) et pas d'options

type caméra de recul, jantes alu ou régulateur adaptatif en finition Pop. La conduite amuse moins que le design, avec des performances en demi-teinte, une direction peu informative, des bruits mécaniques irritants, quelques à-coups de boîte en ville et un amortissement nettement moins douillet que celui de la Citroën C3. ■

Comparatif

5^e

Opel Corsa 1.2 Turbo Hybrid Edition - 110 ch

23 700 € / 20 100 €*

127/200



PHOTOS: A. SAUNIER

Pas très souriante, la présentation intérieure ! Surtout comparée à ses plus audacieuses cousines (208, Ypsilon). La Corsa compense par une ergonomie irréprochable, de grands rangements et... une conduite plus dynamique.

Le vrai prix: les ventes de la Corsa ne sont pas au beau fixe. Le moment propice pour bénéficier d'une grosse ristourne ! 15 % actuellement sur la version hybride, qui échappe en outre au malus.

Même si la Corsa dérive étroitement de la 208, elle s'en distingue à bien des égards. A commencer, malheureusement, par sa présentation intérieure bien plus austère. Sa finition apparaît également moins soignée (davantage de plastiques bas de gamme). En retour, l'architecture très classique de sa planche de bord lui

confère une meilleure ergonomie, avec une instrumentation (analogique sur Edition) parfaitement lisible, mais aussi des commandes de clim' physiques sur la console (tout tactile chez Peugeot). Avec ses réglages de châssis spécifiques, l'allemande offre un comportement plus incisif, relayé par une direction très directe, fort

agréable à manier sur route sinuuse. Revers de la médaille, le confort en prend un peu pour son grade. C'est ferme ! La Corsa 1.2 hybride 110 ch calque sinon ses performances sur celles de la Lionne, sans pour autant atteindre le même niveau de sobriété sur route et autoroute. En ville, en revanche, elle réussit l'exploit d'égalier la Toyota Yaris

(4,6 l/100 km), qui évolue pourtant bien plus régulièrement en mode électrique. Enfin, comme la plupart des modèles bâtis sur la plate-forme STLA Small de Stellantis, la Corsa présente des places arrière peu accueillantes. On apprécie cependant son grand coffre, ainsi qu'un choix d'options bien plus étendu que chez ses camarades. ■

6^e

Renault Clio 1.6 full hybrid Evolution - 145 ch

24 500 € / 22 500 €*

126/200



PHOTOS: A. SAUNIER

Malgré son âge, la présentation de la Clio 5 reste dans l'air du temps. On y est bien installé et toutes les commandes tombent parfaitement sous les yeux ou les mains. Las, l'équipement de la finition Evolution s'avère très ordinaire.

Le vrai prix: pour l'heure, Renault accorde 8 % de remise. Mais après la présentation de la Clio 6 le 8 septembre, ce geste pourrait s'intensifier significativement dans les semaines à venir...

A lors qu'elle s'apprête à tirer sa révérence (voir page 16), la Clio 5 full hybrid de 145 ch reste une auto aux tarifs ambitieux. 22 500 €* pour repartir au volant de l'entrée de gamme Evolution, dont l'équipement se contente du minimum syndical, cela donne en effet à réfléchir. Ce positionnement vient au passage légitimer

l'anonyme 6^e place de la française dans notre classement. Une note sévère également justifiée par son habitabilité arrière décevante et son volume de coffre trop faible dans cette version hybride. Dommage, car sur le plan dynamique, cette Clio a de beaux restes ! A son excellent toucher de route (comportement agile, direction précise),

s'ajoutent en effet des performances de premier plan. On la trouve même devant la MG3 et ses 195 ch en reprises, grâce à une meilleure réactivité de sa boîte multimode. Qui n'est pourtant pas une référence en la matière... Celle-ci a surtout tendance, comme la CVT chez Toyota, à emballer le moteur thermique lorsqu'un besoin

de puissance se fait ressentir. L'insonorisation est heureusement excellente, en ville bien sûr (mode électrique souvent mis à contribution), mais aussi sur l'autoroute, où la consommation se stabilise à 5,6 l/100 km. La meilleure valeur de ce comparatif. Côté confort en revanche, même avec les roues de 16", les trépidations sont de mise. ■

7e

Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida - 110 ch

24 800 € / 23 100 €*

125/200



PHOTOS: N. SOLER



La planche de bord, au design original et léché, mériterait des garnissages de meilleure facture que ces plastiques ordinaires choisis par Lancia. Un peu dur à avaler de la part d'une citadine tutoyant les 25 000 € (avant remise).

Le vrai prix: à peine dix mois d'ancienneté pour l'Ypsilon Ibrida, mais déjà des rabais importants : 7 % actuellement (base et LX). Les tarifs restent malgré tout salés. Pas de malus heureusement...

La renaissance de Lancia se résume pour l'instant à cet habile rhabillage de la Peugeot 208. Le style original de l'Ypsilon, tant extérieur qu'intérieur, peut d'ailleurs justifier à lui seul une signature en bas d'un bon de commande. Mais il faut se préparer à payer le prix fort. Même si, malgré son jeune âge, ses tarifs bénéficient déjà d'une

belle remise (7 %), le ticket d'entrée s'établit, dans le cas de la version Ibrida de 110 ch, à 23 100 €*. La plus onéreuse de ce comparatif. Pas la plus chic, hélas, l'abondance de matériaux quelconques venant gâcher le travail des designers à bord. Par ailleurs, même si la finition de base dispose d'une instrumentation numérique, d'une clim' automatique

et de jantes en alliage (16"), la dotation reste décevante pour un modèle se prétendant premium. Plusieurs packs permettent néanmoins d'améliorer le quotidien, sans avoir à opter pour la finition LX, plus soignée (superbe sellerie en velours), mais 3 000 € plus chère. Pour le reste, l'Ypsilon souffle le chaud et le froid en héritant de l'agilité de la Corsa,

tout en préservant un confort s'approchant de celui de la 208. Deux cousines avec lesquelles elle partage aussi son grand coffre comme ses places arrière sous-dimensionnées. Côté performances et consommation, par contre, elle tient plutôt de ses autres cousines Stellantis, les C3 et Grande Panda. Ce qui n'est pas à son avantage... ■

8e

Toyota Yaris 1.5 Hybride Dynamic - 116 ch

24 600 € / 22 100 €*

120/200



PHOTOS: F. GROUT



Mobilier "plastoc", gros levier de boîte auto. à l'ancienne, espaces de rangement limités en nombre comme en taille et ergonomie perfectible (pilotage des aides à la conduite) : la Yaris fait cher payer son austérité...

Le vrai prix: c'est devenu une habitude chez Toyota (et pas seulement au crédit de la Yaris), les prix, élevés à la base, sont rabotés de 2 500 €. Autre bonne nouvelle : aucun malus à régler.

Commençons par un atout de la petite Toyota "made in France⁽¹⁾" (les C3, 208 et Clio, elles, sont assemblées hors de nos frontières) : son étonnant sens de l'accueil, à l'arrière, sachant qu'elle ne s'étire que sur 3,94 m. Pas de miracle côté coffre, néanmoins, limité en volume (295 dm³) comme en modularité (absence de plancher

ajustable). Par contre, comme souvent chez ce constructeur, l'équipement séduit. Y compris à bord de la finition Dynamic (le premier prix, déjà bien salé !), riche d'une clé mains libres, d'un combiné d'instrumentation numérique, de feux de route automatiques comme d'un régulateur de vitesse adaptatif. L'autoroute n'est pourtant pas le terrain de

jeu favori de la Yaris, son modeste trois cylindres de 92 ch s'y époumonant bruyamment, malgré le soutien de son compère électrique (116 ch au cumul). Il faut dire que la boîte à variation continue l'oblige à mouliner à haut régime au moindre faux plat. Cela se ressent d'ailleurs sur son appétit (6 l/100 km à 130 km/h). En ville, par contre,

ce n'est que du bonheur. Car à l'exception de l'amortissement remuant lorsque la chaussée est dégradée, on retrouve le silence (longues évolutions en mode électrique), une transmission apaisée et, surtout, une belle sobriété (4,6 l/100 km). Carton rouge en revanche pour l'accès cauchemardesque au pilotage des "aides" à la conduite ! ■

Comparatif

Le classement final

Ecrasante victoire de la MG3! Non contente de casser les prix, la chinoise propose aussi la meilleure habitabilité, l'équipement le plus riche, les accélérations les plus folles, ainsi qu'une faible consommation. Ne reste qu'à fignoler sa boîte automatique et mieux calibrer ses aides à la conduite pour "plier le game" définitivement. Bien classées, les C3 et Grande Panda affichent des tarifs séduisants comme un respectable sens de l'accueil, mais n'offrent ni l'agrément, ni le toucher de route des 208, Corsa, Clio et Ypsilon. Las, ces deux dernières, comme la sobre mais bruyante Yaris, ne font pas de cadeau pour le porte-monnaie...



MG3

1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch
19990 € / 19600 €*

L'ergonomie numérique compliquée comme la boîte de vitesses, trop lente, restent à peaufiner. Mais impossible, avec moins de 20000 € en poche, de s'offrir une citadine aussi sobre, performante et richement équipée. Bonus: une finition au niveau des standards européens et pas moins de 7 ans de garantie.

Citroën C3

1.2 Hybrid Plus - 110 ch
20950 € / 20200 €*

La plus spacieuse des citadines françaises figure aussi parmi les plus abordables et les plus confortables (bruits mécaniques exceptés). Sa présentation moderne rend également la C3 attractive. Elle manque hélas de dynamisme (châssis pataud, performances en berne) et de sobriété.

Peugeot 208

1.2 Hybrid Style - 110 ch
23900 € / 21300 €*

Chère, "pingrement" équipée, mais propulsée sur le podium grâce à une belle remise de 11 %, la 208 mise tout sur son faible appétit, son excellent compromis agrément/confort et sa présentation soignée. Côté habitabilité, aspects pratiques et ergonomie, en revanche, le tableau s'assombrit notablement...

NOS MESURES

	MG3	Citroën C3	Peugeot 208
Vitesse maxi	172 km/h	163 km/h	181 km/h
Accélération 1000 m D. A.	28s8	33s	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6	7s9	7s2
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	6 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km	5,7/6,5/5,9 l/100 km	5,3/5,8/5,2 l/100 km
Autonomie	666 km	733 km	814 km
Poids	1304 kg	1268 kg	1213 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	11,1 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	67 m	66 m
Volume de coffre	306 dm ³	310 dm ³	345 dm ³

LA TECHNIQUE

	MG3	Citroën C3	Peugeot 208
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne + turbo, 12S	3 cylindres en ligne + turbo, 12S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	1498 cm ³	1199 cm ³	1199 cm ³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi combinée	195 ch	110 ch à 5500 tr/mn	110 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	128 Nm/250 Nm électrique	205 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ /Malus	100 g/km/0 €	114 g/km/+ 75 €	102 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 3 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Pneus	185/65 R15	205/50 R17 ⁽¹⁾	195/55 R16
Réservoir	36 litres	44 litres	44 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51	4,02 x 1,76 x 1,57	4,06 x 1,75 x 1,43
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. 205/55 R16 avec pneus toutes saisons.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 + central sur Yaris) • Alerte de survitesse • Allumage auto. des phares (+ essuie-glaces sur C3 et Yaris) • Freinage

Agrément: • Aide au stationnement arrière • Bluetooth • Clim' manuelle (auto. monozone sur Ypsilon, MG3 et Yaris) • Connexion Apple CarPlay/Android Auto sans fil • O

LES DIFFÉRENCES

	MG3	Citroën C3	Peugeot 208
Caméra de recul/Clé mains libres	Série/Série	Indisponibles	Indisponibles
Feux de route automatiques	Série	Série	Indisponibles
Instrumentation numérique/GPS	Série/Série	Série/Indisponible	Indisponible/550 €
Jantes alliage 16"	Indisponibles	Indisponibles	Indisponibles
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Indisponible	Indisponible

LES NOTES DU 

	MG3	Citroën C3	Peugeot 208
Comportement routier	12	13	15
Equipements de sécurité	15	11	12
Agrément/performances	15	13	14
Confort/insonorisation	14	16	17
Equipements de confort/garantie	17	13	13
Habitabilité/coffre	14	12	8
Aspects pratiques	12	15	10
Présentation/finition	13	13	16
Consommation	16	14	16
Prix	13	12	9

1^{re} 141/200

2^e 132/200

3^e 130/200

4^e

Fiat Grande Panda

1.2 Hybrid Turbo Pop - 110 ch
19200 € / 19300 €*

On aime ou on déteste, mais son design de gros jouet ne laisse personne indifférent, à bord en particulier. Sa conduite s'avère hélas nettement moins fun : suspensions figées, hybridation bruyante, à-coups en ville. Reprises et consommation déçoivent également. Son prix canon fait toutefois passer la pilule.

5^e

Opel Corsa

1.2 Turbo Hybrid Edition - 110 ch
23700 € / 20100 €*

Cousine technique de la Peugeot 208, la Corsa est moins convaincante côté confort (amortissement plus ferme), consommation et finition (plastiques peu flatteurs). Las, son prix attractif (remise de 15 % !) comme son comportement routier plus dynamique ne lui permettent pas de reprendre du poil de la bête.

6^e

Renault Clio

1.6 full hybrid Evolution - 145 ch
24500 € / 22500 €*

Habituée au podium, la Clio chute ici au classement à cause du peu avantageux rapport prix/équipement de la finition de base Evolution. Dommage, car en dehors de ses places arrière et coffre étroqués, la française tire son épingle du jeu, à la pompe comme à l'épreuve du chronomètre. Joli jeu de jambes par ailleurs...

7^e

Lancia Ypsilon

1.2 Ibrida - 110 ch
24800 € / 23100 €*

Charmante, confortable, la nouvelle petite Lancia n'offre hélas pas une finition intérieure digne de son statut (ni de son tarif) de citadine premium. L'italienne consomme aussi davantage que ses cousines "made in Stellantis" (208 et Corsa), plus performantes de surcroît. Mais tout aussi étroquées à l'arrière...

8^e

Toyota Yaris

1.5 Hybride Dynamic - 116 ch
24600 € / 22100 €*

Championne de la sobriété, la Yaris jouit d'une bonne image malgré ses tarifs salés. Image qu'elle conforte avec une dotation de série sérieuse et une remarquable habitabilité pour son gabarit (coffre excepté). Mais quel inconfort une fois sortie de la ville (emballages incessants du moteur, suspensions brouillonnées) !

Fiat Grande Panda	Opel Corsa	Renault Clio	Lancia Ypsilon	Toyota Yaris
159 km/h	182 km/h	170 km/h	172 km/h	173 km/h
33s	32s	31s4	33s2	32s5
7s9	7s2	6s2	8s1	7s
6 l/100 km	5,6 l/100 km	5,3 l/100 km	5,8 l/100 km	5,2 l/100 km
5,6/6,5/5,9 l/100 km	5,1/6/4,6 l/100 km	5,5/5,6/4,9 l/100 km	5,4/6,2/5,9 l/100 km	5,1/6/4,6 l/100 km
733 km	785 km	735 km	758 km	692 km
1283 kg	1205 kg	1310 kg	1239 kg	1152 kg
11,1 m	10,8 m	10,8 m	10,8 m	11 m
67 m	65 m	65 m	65 m	64 m
325 dm ³	345 dm ³	293 dm ³	345 dm ³	295 dm ³

Fiat Grande Panda	Opel Corsa	Renault Clio	Lancia Ypsilon	Toyota Yaris
3 cylindres en ligne + turbo, 12S	3 cylindres en ligne + turbo, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne + turbo, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch	2 moteurs électriques 49 + 20 ch	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 80 ch
1199 cm ³	1199 cm ³	1598 cm ³	1199 cm ³	1490 cm ³
5 CV	5 CV	5 CV	5 CV	5 CV
110 ch à 5500 tr/mn	110 ch à 5500 tr/mn	145 ch	110 ch à 5500 tr/mn	116 ch
205 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm à 1750 tr/mn	148 Nm / 205 + 50 Nm électrique	205 Nm à 1750 tr/mn	120 Nm/141 Nm électrique
115 g/km / + 100 €	102 g/km / 0 €	95 g/km / 0 €	102 g/km / 0 €	87 g/km / 0 €
Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 4 + 2 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, à variation continue
205/60 R16	195/55 R16	185/55 R15	195/55 R16	185/65 R15
44 litres	44 litres	39 litres	44 litres	36 litres
4 x 1,77 x 1,59	4,06 x 1,77 x 1,44	4,05 x 1,80 x 1,44	4,08 x 1,76 x 1,44	3,94 x 1,75 x 1,50
2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares full led (sauf C3, MG3, Clio et Yaris) • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance de l'attention du conducteur. Ordinateur de bord • Prise USB à l'avant • Rétroviseurs électriques • Vitres avant électriques • Volant multifonction réglable en hauteur et profondeur.

Fiat Grande Panda	Opel Corsa	Renault Clio	Lancia Ypsilon	Toyota Yaris
Indisponibles	800 € ⁽¹⁾ /Indisponible	Indisponibles	950 € ⁽²⁾ /950 € ⁽³⁾	Indisponible/Série
Indisponibles	Série	Indisponibles	950 € ⁽³⁾	Série
Série/Indisponible	800 € ⁽¹⁾ /Indisponible	Série/400 €	Série/550 €	Indisponibles
Indisponibles	420 €	Indisponibles	Série	Indisponibles
Indisponible	Indisponible	Indisponible	950 € ⁽²⁾	Série

Fiat Grande Panda	Opel Corsa	Renault Clio	Lancia Ypsilon	Toyota Yaris					
13	16	16	15	14					
12	12	11	12	13					
13	14	14	13	12					
13	14	15	16	12					
13	12	13	15	14					
11	8	8	8	10					
14	11	12	12	10					
12	12	14	14	11					
14	16	17	15	17					
14	12	6	5	7					
4^e	129/200	5^e	127/200	6^e	126/200	7^e	125/200	8^e	120/200

1. Pack Techno, avec radars de stationnement AV, rétroviseurs rabattables électriquement, projecteurs antibrouillards et surveillance des angles morts.

2. Pack Drive, avec radars de stationnement AV. 3. Pack Tech, avec essuie-glace automatiques et chargeur de smartphone à induction.



Par Vincent Desmonts

HYBRIDE RECHARGEABLE

Leapmotor C10

REEV Design - 215 ch

38 900 € / 38 900 €*



LE SUV LEAPMOTOR ADOpte UNE HYBRIDATION INÉDITE

Tigre de papier

Après la version électrique, le chinois Leapmotor propose son SUV familial C10 avec un système hybride rechargeable original et promet une autonomie électrique record. Le compromis parfait ?

Combiner les atouts de l'électrique à l'autonomie du thermique, c'est le rêve de la technologie hybride rechargeable. Mais c'est peut-être le système REEV, pour "Range Extended Electric Vehicle" (véhicule électrique à extenseur d'autonomie), qui y parviendra le mieux. Ainsi équipé, le C10 est exclusivement propulsé par un moteur

électrique de 215 ch et 320 Nm, alimenté par une batterie XXL (pour un hybride rechargeable) de 28,4 kWh. Et lorsque la charge de celle-ci devient insuffisante, un moteur 1.5 essence démarre, entraînant un générateur qui recharge les accumulateurs. Une architecture qui rappelle celle des Nissan e-Power... mais en version rechargeable, y compris sur une borne rapide

(puissance limitée à 65 kW). Forcément, avec sa batterie "maousse", le C10 REEV pulvérise les records d'autonomie électrique: 130 km en moyenne selon nos mesures! De quoi relier Paris à Orléans... à condition d'éviter l'autoroute (où l'autonomie tombe à 103 km). Il faudra également composer avec une ergonomie copiée sur Tesla, l'écran central de 14,6 pouces rassemblant la quasi-totalité des commandes, obligeant trop souvent à quitter la route des yeux. On devra également – comme chez Tesla – faire l'impasse sur le Mirror Screen, Leapmotor préférant mettre en avant les applications intégrées comme Spotify ou Amazon Music. Au volant, les premières impressions sont positives, avec des commandes douces, des suspensions absorbant bien les grosses inégalités (mais moins bien les petites) et une bonne insonorisation. En revanche, on regrette l'absence de mode "One Pedal" ainsi

que de palettes au volant pour ajuster facilement la récupération d'énergie. On peste aussi après les aides à la conduite capricieuses et les "bips" aussi intempestifs qu'incompréhensibles qui résonnent à longueur de trajet.

Batterie vide, souffle court

Surtout, le tableau se gâte sur voies rapides... en particulier une fois la batterie vide. En effet, on ne peut alors plus compter que sur les 68 petits chevaux du moteur thermique pour produire l'électricité nécessaire à la propulsion, si bien que les performances baissent drastiquement dans les modes normaux EV et EV+. Seule solution: passer en mode "Puisance+"⁽¹⁾, qui active le 1.5 essence en permanence, au prix toutefois d'un niveau sonore et d'une consommation en nette hausse. Curieusement, le C10 REEV ne dispose pas d'une fonction "kickdown" qui permettrait

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: le C10 REEV s'affiche, au bas mot, 10 000 € moins cher que ses rivaux européens! En plus, Leapmotor prend à sa charge le malus au poids (soit environ 6 % de remise).

L'entretien: il doit être effectué tous les ans ou tous les 10 000 km, dans l'un des 125 ateliers du réseau Leapmotor en France.

L'équipement: dès la version de base, rien ne manque. Cette finition Design ajoute sièges et volant chauffants, hayon électrique...

¹ C'est ce mode que nous avons utilisé pour nos mesures de performances. Celles de consommation ont été faites en mode EV.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

NOS MESURES

Vitesse maxi	172 km/h
Accélération 1000 m D.A. ⁽¹⁾	31s1/33s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive ⁽¹⁾	6s/8s2
Consommation moyenne	7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/8,3/6,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	130 km
Route/Autoroute/Ville	140/103/147 km
Poids	1970 kg
Diamètre de braquage	11,5 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Puissance cumulée	215 ch
Puissance fiscale	6 CV
CO ₂ /Malus	10 g/km / + 1810 € ⁽²⁾
Moteur thermique	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm ³
Puissance maxi	68 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	125 Nm à 4500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	158 kW (215 ch)
Couple maxi	320 Nm
Batterie	28,4 kWh
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	245/45 R20
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,74 x 1,90 x 1,68
Durée de garantie	4 ans ou 100 000 km

1. Batterie pleine/vide. 2. Malus au poids.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Leapmotor C10 REEV Design (38 900 €*, 215 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux hybrides rechargeables d'environ 200 ch, qui comporte notamment: **BYD Seal U DM-i Boost** (38 000 €*, 218 ch), **DS 7 Plug-in Hybrid Pallas** (54 100 €*, 225 ch), **Honda CR-V e:PHEV Advance Tech** (56 000 €*, 184 ch), **Hyundai Santa Fe Plug-in Intuitive** (59 700 €*, 253 ch), **Peugeot 5008 Plug-in Hybrid GT** (49 400 €*, 195 ch), **Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV Selection** (48 500 €*, 204 ch).

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



Sur le papier, le Leapmotor C10 REEV promet 215 ch. Une puissance qui n'est cependant disponible que dans certains modes de conduite...



Places arrière très accueillantes. La moelleuse banquette dispose d'un réglage d'inclinaison du dossier. La surface vitrée généreuse renforce la sensation d'espace.



Par rapport à la version électrique, on perd 30 dm³... et le coffre avant ("frunk"). Un peu juste vu le gabarit.



La grosse batterie peut se recharger en courant continu à 65 kW: comptez 18 mn pour passer de 30 à 80%.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL actif • Airbags (6) • Alerte de trafic en marche arrière • Antibrouillards • Conduite semi-autonome • Phares à leds et essuie-glaces automatiques • Surveillance des angles morts.

Agrément: • Aide au stationnement AR • Caméra de recul • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Dossier de banquette inclinable • GPS • Hayon électrique • Instrumentation numérique • Jantes alu 20" • Pompe à chaleur • Sellerie simili cuir • Sièges AV électriques • Toit panoramique.

En option Agrément: • Peinture métallisée (800 €).



PHOTOS: N. SOLER

Il a beau tutoyer les deux tonnes à vide, le Leapmotor C10 REEV n'en conserve pas moins un comportement routier efficace, tout en préservant un bon confort de suspension. Bonne surprise !

d'obtenir la pleine puissance en écrasant simplement l'accélérateur. On devra donc jongler entre les modes au gré des faux plats, modes que l'on ne peut

sélectionner que par le biais de l'écran tactile. C'est d'autant plus regrettable que le C10 REEV maîtrise sa consommation une fois les batteries vidées (même

s'il est un peu gourmand sur autoroute) et qu'il offre un comportement efficace et une direction précise, quoique peu informative. Difficile pour autant de

recommander cette version en l'état, même si elle affiche un excellent rapport prix/équipement/prestations.

SUITE PAGE 36

Panoramique

Leapmotor C10 REEV Design



POSTE DE CONDUITE



Le Leapmotor C10 adopte une ergonomie "à la Tesla", où quasiment tout se gère depuis l'écran tactile. Pas forcément le plus simple à l'usage! La position de conduite donne satisfaction, mais les cuisses manquent d'un peu de maintien. De petite taille, les graphismes de l'instrumentation ne sont pas toujours très lisibles.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

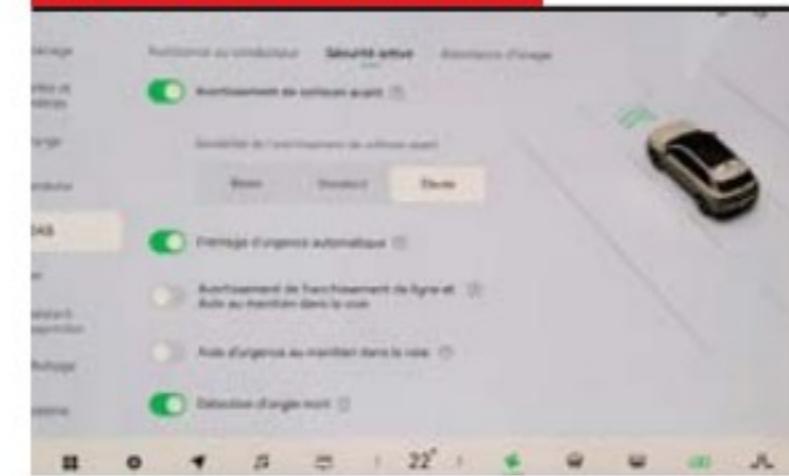
Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Le C10 offre toute une palanquée d'aides à la conduite dès la finition de base... y compris la conduite semi-autonome. Mais si la quantité y est, la qualité fait quelque peu défaut. En effet, la voiture émet des bips d'alerte incompréhensibles et assommants, l'aide au maintien dans la voie apparaît trop sensible, et nous n'avons pas réussi à activer la conduite semi-autonome lors de notre essai, même par temps clair et sur route sèche. Mystère!

Freinage automatique

Maintien dans la voie

Conduite semi-autonome

Allumage auto. des phares

Passage codes/feux de route

Assistance au créneau

ÉCRAN TACTILE



Le système embarqué propose des applications, supporte les mises à jour par téléchargement ("over the air") et se montre réactif. Comme chez Tesla. Mais impossible de connecter son smartphone en Mirror Screen... comme chez Tesla!

Facilité d'utilisation

Lisibilité

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Indisp.

Prix de l'option GPS

BIEN VU

Les larges portières facilitent grandement l'accès aux places arrière. Une vraie voiture de maître !

RATÉ

Les commandes des vitres sont inversées: pour les remonter, il faut tirer les boutons vers le bas ! Pas logique...

**FINITION**

La présentation sobre et épurée n'a rien d'un cache-misère: le C10 surprend par le sérieux de sa finition, avec des matériaux de qualité (sauf en parties basses) et des ajustements rigoureux. Il se place parmi les bons élèves de la catégorie.

Qualité des matériaux
Qualité des assemblages
Résistance aux rayures

CHAUFFAGE/CLIM'

La clim' se règle par l'écran tactile, obligeant à quitter la route des yeux. Elle se montre heureusement aussi efficace que discrète.

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

SYSTÈME AUDIO

Le système audio à 12 haut-parleurs livré de série offre une qualité très correcte. Les applications Amazon Music et Spotify sont intégrées.

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

RANGEMENTS

A part la boîte à gants – tout juste assez grande pour accueillir le manuel d'utilisation (!) –, les nombreux rangements se révèlent suffisamment vastes pour être pratiques, y compris à l'arrière.

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

Le verdict *Auto Plus***Décevant**

Le C10 REEV propose une approche technologique originale et de vraies qualités, notamment en rapport prix/prestations. Mais son manque de mise au point mécanique contrarie ses aptitudes (auto)routières.

LES PLUS
Rapport prix/équipement
Autonomie électrique
Habitabilité/finition

LES MOINS
Performances batterie vide
Coffre limité
Aides à la conduite capricieuses

PHOTOS: N. SOLER



NOS TOPS FLOPS

Un moteur vaillant et un bon châssis peuvent suffire pour convaincre lors d'un court essai. Mais, au quotidien, ces qualités peuvent parfois s'effacer derrière certains détails agaçants : une commande mal conçue, une assise inconfortable, des bips incessants... A l'inverse, quelques attentions bien pensées peuvent faciliter la vie au volant. Voici une petite compilation de ces détails qui font sourire... ou qui irritent.



**Ces détails qui facilitent la vie
... et ceux qui la pourrissent !**



Une modularité à la carte pour tout charger!



N. SOLER

Avec la disparition des monospaces, nombreuses sont les familles en quête de modularité... Heureusement, certains constructeurs y sont sensibles et intègrent, sur quelques-uns de leurs modèles, des dispositifs astucieux. Chaque constructeur a sa solution. Citons par exemple le cas du Renault 4 E-Tech, avec son siège passager avant pouvant se rabattre en tablette. Pratique pour loger de très

longs objets à bord d'un SUV citadin au format de poche. Honda est toujours fidèle à ses "sièges magiques": l'assise de la banquette arrière se relève, permettant de loger des encombrants dans la largeur tout en conservant un bon volume de coffre. Chez Volvo, l'EX90 peut accueillir une place centrale intégrant un rehausseur escamotable. Enfin, sur le récent Smart #5, tous les sièges (y compris ceux à

l'avant) peuvent se mettre à plat, offrant ainsi la possibilité d'installer un matelas pour dormir confortablement. Preuve que l'esprit pratique n'a pas totalement disparu avec l'essor des SUV.

Modèles concernés ▶ Tous pratiquent la modularité différemment, mais on retrouve ces aspects pratiques chez le Renault 4 E-Tech, le Honda HR-V, le Volvo EX90 ou encore le Smart #5, entre autres.

Avoir des yeux partout



N. SOLER

Les véhicules dotés de plusieurs caméras (et non plus seulement d'une seule à l'arrière) sont de plus en plus répandus. Une caméra panoramique à 360° offre déjà un vrai confort, en aidant à mieux appréhender les obstacles autour de l'auto. Mais, must absolu, certains systèmes plus sophistiqués vous permettent de sélectionner un point de vue très précis en fonction de la situation. Il existe ainsi des modèles équipés de caméras pointées directement sur les jantes: très utile au

moment de faire un créneau près d'un trottoir ou d'affronter une entrée de parking particulièrement étroite, en gardant un œil attentif sur vos roues. De quoi compenser en partie les gabarits en croissance et les roues de plus en plus exposées. Mais attention, ces systèmes sont souvent proposés en option.

Modèles concernés ▶ Fréquent (mais en option) chez les premium allemands (Audi, BMW, Mercedes), mais aussi disponible ailleurs, notamment lorsque l'auto atteint un gabarit imposant.

Des barres de toit en un tour de main



Y. LEFEBVRE

Ces barres de toit modulables sont très faciles à installer. Sur le Kangoo, elles se déplient sans outil: elles se déclipsent et passent en un clin d'œil de leur position longitudinale à une configuration transversale, afin

d'accueillir en quelques gestes un coffre de toit. Chez Dacia (et la majorité de ses modèles), un outil est requis pour les fixer, mais la manipulation reste assez rapide et peut être effectuée seul. Parfait pour ceux qui chargent fréquemment sur le toit.

Modèles concernés ▶ Renault et Dacia se sont fait une spécialité du système: Kangoo, Sandero Stepway, Jogger, Duster et Bigster y ont droit.

Multiprise pour multi-usage



C. CHOULOT

La grande majorité des modèles actuels disposent au minimum d'une prise USB pour recharger un smartphone. Mais certains vont bien plus loin. Au-delà du simple nombre de ports disponibles, on voit ainsi

apparaître des prises de forte puissance. L'Audi Q5, par exemple, propose jusqu'à 100 W. Suffisant pour charger un ordinateur portable! Mieux encore, quelques modèles électriques ou hybrides intègrent des prises 220 V, encore plus polyvalentes.

Modèles concernés ▶ L'Audi Q5 (et d'autres) pour les prises USB puissantes, et Kia/Hyundai pour le 220 V.

Reprendre le contrôle d'un geste



F. GROUT

Désormais obligatoires, les alertes de survitesse et bips en tous genres font partie des équipements qu'il faut accepter de nos autos en 2025. Mais certains de ces systèmes sont mal calibrés ou trop intrusifs, et, surtout, ils se réactivent systématiquement à chaque redémarrage. D'où l'intérêt de pouvoir les déconnecter rapidement. Sur ce point, Renault et Dacia font figure de pionniers et de champions: la plupart de leurs modèles récents disposent d'un bouton dédié, situé à gauche du volant, qui permet en deux pressions de basculer sur un

"profil personnalisé". Il est ainsi possible de mettre instantanément en sourdine certaines alertes ou de limiter les interventions sur la direction du maintien dans la voie. D'autres constructeurs leur ont emboîté le pas: récemment apparue chez Stellantis par exemple, la désactivation s'obtient par un appui long sur le bouton dédié.

Modèles concernés ➔ La gamme Renault, la majorité des Dacia, certains modèles chez Stellantis. Chez Audi, Mercedes ou BMW, système présent aussi, mais un peu moins bien pensé.

Comme en plein jour, sans éblouir



STELLANTIS

usagers sont désactivées ou diminuent d'intensité, par petites zones. La visibilité est optimale, sans avoir à jongler constamment avec les feux de route. Pour éviter les éblouissements, cette technologie s'avère plus efficace qu'un simple système auto. de commutation des pleins phares.

Modèles concernés ➔ Cette technologie continue de se démocratiser. Beaucoup de marques la proposent désormais.

Des palettes bonnes à tout faire



N. SOLER

Sur les voitures électriques, les palettes au volant (destinées à la gestion des rapports sur les modèles thermiques) servent à moduler la régénération électrique au levier de pied. Certains constructeurs vont plus

loin, à l'image de Hyundai. Sur ses hybrides, les palettes gèrent la régénération en mode normal, tandis qu'en mode Sport, elles commandent les rapports de boîte. Un appui prolongé sur la palette de gauche freine la voiture jusqu'à l'arrêt, en mode "One Pedal".

Modèles concernés ➔ Chez Hyundai, on retrouve le système sur le Kona hybride et hybride rechargeable.

Des câbles bien rangés



N. SOLER

Sur les modèles électriques ou hybrides rechargeables, la gestion des câbles peut vite devenir pénible au quotidien. Surtout si vous devez vous brancher tous les jours, au bureau ou chez vous. Et en vacances, pas mieux: rien de pire que de devoir vider le coffre sous la pluie pour accéder aux câbles... Beaucoup de constructeurs essayent de trouver la solution. On voit de plus en plus de compartiments séparés dans le coffre, soit sous le plancher (celui du Renault 4 est bien pratique), soit dans une "boîte" modulable.

Mais la meilleure solution, que n'appliquent malheureusement pas toutes les électriques, reste le coffre d'appoint à l'avant. Les modèles les plus astucieux proposent une ouverture facile de ce dernier, en passant simplement la main devant (en ayant la clé dans la poche). C'est le cas par exemple des Porsche Macan et Taycan.

Modèles concernés ➔ Porsche Macan et Taycan pour le coffre avant à ouverture facile, et de nombreux modèles avec une commande directement sur la clé.

Un toit vitré magique



F. GROUT

Certains constructeurs innovent, avec un toit dont le verre peut s'opacifier sur demande pour réduire les éblouissements et les effets thermiques. Il peut aussi s'occuper sur certaines zones et s'activer automatiquement à l'arrêt du véhicule.

Modèles concernés ➔ Autrefois réservé aux premium, on le retrouve désormais chez Renault (Scenic, Espace...).

Un accès sans contorsion



N. SOLER

Peugeot 5008: les sièges du second rang basculent facilement et libèrent un large espace pour pouvoir grimper au fond. Le Skoda Kodiaq fait presque aussi bien. Et les transporteurs de troupe XXL, comme le Volkswagen ID. Buzz 7 places, sont aussi des spécialistes du genre.

Modèles concernés ➔ Parmi les 7 places au format compact, le Peugeot 5008 est le meilleur à cet exercice.

Des alertes incessantes... et un vrai casse-tête à désactiver !



A. SAUNIER

C'est le contre-pied du point positif évoqué dans la première partie de ce dossier: il est encore très souvent laborieux de désactiver les alertes. Et ces dernières sont couramment trop intrusives, en particulier chez certains constructeurs, tels Hyundai, Kia, MG ou BYD, pour ne citer qu'eux. Manque de chance, ce sont justement ces marques qui disposent de systèmes particulièrement

difficiles à déconnecter. Il faut souvent passer par plusieurs étapes, à travers différents sous-menus de l'écran central. Certains compliquent encore la tâche, comme Nissan ou, pire, Toyota: les alertes de survitesse, de sortie de voie ou de défaut de vigilance sont rassemblées sous des acronymes incompréhensibles... qu'il faut retrouver dans le combiné d'instruments via les boutons du

volant! La palme du genre revient à la Suzuki Swift: il faut manipuler la fine tige servant par ailleurs à remettre à zéro les compteurs. Et ce, à chaque fois que l'on démarre!

Modèles concernés ▶ Les alertes de BYD, Hyundai, Kia et MG sont les plus irritantes. Mais celles de Nissan, Toyota ou, plus encore, de la Suzuki Swift imposent de lire le manuel pour les désactiver...

Deux boutons pour quatre fenêtres!



A. CORTESI

L'affaire avait déjà fait polémique en 2019, lors de la présentation de la Volkswagen ID.3: malgré la présence de quatre vitres électriques, il n'y a que deux boutons sur la porte du conducteur. Pour commander celles de l'arrière, il faut appuyer au préalable sur la touche tactile "Rear"... et inversement pour revenir à celles de l'avant! Un système ubuesque, qui ne semble avoir d'autre utilité que de faire économiser au constructeur la fabrication de deux boutons. A l'usage, ce dispositif, qui s'est ensuite répandu à plusieurs

modèles (chez Volvo aussi, notamment), est vite agaçant. A chaque entrée de parking ou de péage, on a toutes les chances d'ouvrir la mauvaise fenêtre. Il faut ensuite baisser les yeux pour s'assurer d'appuyer au bon endroit sur la commande tactile. Largement critiqué, VW n'a hélas pas jugé bon de corriger ce défaut sur l'ID.3 restylée, et la répète même à travers toute sa famille électrique ID. Rageant!

Modèles concernés ▶ La totalité de la famille ID. de Volkswagen (3, 4, 5, 7...), mais aussi les Volvo EX30 et EX90.

Pas de place pour les pieds...



A. SAUNIER

La Renault 5 E-Tech a, dans l'ensemble, été encensée par nos essayeurs et trône en tête des ventes électriques en France. Mais les places arrière restent son talon d'Achille. Outre des dimensions trop justes, il est

difficile pour les passagers de glisser les pieds sous les sièges avant lorsque ceux-ci sont réglés en position basse. De quoi rogner encore sur l'impression d'espace. La citadine n'est pas la seule dans ce cas, ce qui agacera les plus grands.

Modèles concernés ▶ La Renault 5 E-Tech est l'exemple récent le plus flagrant, mais on peut aussi pointer du doigt le Nissan Qashqai par exemple.

Les clignotants tournent avec le volant!



N. SOLER

Dans un souci de minimalisme fidèle à sa philosophie de design intérieur, Tesla a décidé, lors du restylage de sa Model 3, de supprimer... le commodo des clignotants! Ce dernier rescapé d'une purge qui avait fait

disparaître les commandes manuelles des phares, des essuie-glaces, ou encore de la boîte de vitesses, est remplacé par deux boutons tactiles sur le volant. Compliqué au moment de sortir d'un rond-point, quand les mains ne sont plus au bon endroit! C'est moins grave sur autoroute, mais tout de même...

Modèles concernés ▶ La récente Tesla Model 3 restylée.

Bye-bye compte-tours... et compteurs !



A. CORTESI

On aurait pu croire que le remplacement progressif (et désormais quasi systématique) des compteurs à aiguille par des écrans offrirait l'avantage de présenter sous nos yeux un plus grand nombre d'informations et davantage de personnalisation de ces contenus. Mais certains constructeurs font le chemin inverse ! Ainsi, à bord des Citroën C3 et C3 Aircross, il n'y a plus de compte-tours. Pas très grave sur les modèles hybrides à boîte auto., et encore moins sur les électriques évidemment... Mais le compte-tours n'est

même pas présent à bord des modèles à boîte manuelle ! Un vrai retour en arrière. Chez Mini, on est encore plus radical : aucun compteur ! Il faut piocher dans le (très coûteux) catalogue d'options pour avoir droit à un affichage tête haute, qui s'avère en outre peu personnalisable et peu pratique. Un comble pour une marque à l'image sportive et chic...

Modèles concernés ➡ Les Citroën C3 et C3 Aircross n'ont pas de compte-tours, les Mini n'ont pas de compteurs...

Un accoudoir bien pingre



A. CORTESI

Chercher à réduire les coûts en matériaux dans les habitacles, d'accord, mais rogner sur les éléments qui sont en contact direct avec les occupants de l'auto n'est pas des plus pertinent. Ce qui n'empêche pas

certains constructeurs d'équiper leurs modèles d'accoudoirs en plastique dur et non rembourré ! Pour une économie en apparence minime, l'inconfort procuré est certain, et les occupants le ressentiront notamment à chaque changement de position...

Modèles concernés ➡ On retrouve ces accoudoirs sur les Dacia Duster et Bigster, mais aussi sur la Toyota Yaris Cross, entre autres.

Un éclairage de bord... qui déborde !



Y. LEFEBVRE

Rien de tel qu'un bel éclairage d'ambiance pour apporter une touche de modernité à l'habitacle. Le plus souvent, c'est bien pensé et personnalisable à l'envi. Mais il y a parfois des effets indésirables... comme à

bord de la BMW Série 1, où l'éclairage de la planche de bord se reflète, de nuit, dans le rétroviseur côté conducteur. Autre exemple : l'éclairage intérieur du Peugeot 3008 se réfléchit la nuit sur le pare-brise...

Modèles concernés ➡ La BMW Série 1 est l'exemple le plus parlant, mais il y en a d'autres : Peugeot 3008/5008, Mercedes GLA...

Des réglages de conduite... non réglables



A. CORTESI

Déléguer quelques commandes à l'écran central peut paraître logique. Après tout, les systèmes embarqués sont de plus en plus sophistiqués, les réglages de plus en plus fins, et les écrans de plus en plus performants. Gérer la climatisation ou la radio via l'écran peut déjà agacer, mais cela reste tolérable tant que ces fonctions restent rapidement accessibles. Certains constructeurs vont néanmoins trop loin. Chez BMW, par exemple, il faut plonger dans les sous-menus pour modifier certains paramètres de conduite

pourtant essentiels, comme le niveau de régénération au lever de pied sur les modèles électriques, ou encore la distance de sécurité préconisée par le régulateur de vitesse adaptatif. Alors que certains constructeurs commencent à faire marche arrière sur ce point, d'autres suppriment toujours plus de boutons pourtant essentiels.

Modèles concernés ➡ La gamme récente de BMW (X1, X2, X3, Série 5 ou 7...). Sans parler d'extrémistes comme Tesla, qui suppriment tous les boutons.

Une assise peu accueillante



F. GROUT

Une sellerie inconfortable peut rapidement rendre un voyage fort désagréable. Tout dépend évidemment de votre morphologie. Reste que de nombreux essayeurs d'Auto Plus trouvent les assises de certaines

Renault et Dacia trop courtes. Elles sont aussi trop plates, pas assez inclinées vers l'arrière. De quoi créer des douleurs lors de longs voyages, sans qu'il soit possible d'adapter sa position de conduite pour pallier le problème.

Modèles concernés ➡ Le souci est fréquent chez Renault (Clio, Megane, Scénic...) et Dacia (Duster, Bigster), mais pas systématique (Sandero Stepway...).

Une trappe trop exposée



F. TARRAIN

Pour l'alimentation des voitures électriques ou hybrides rechargeables, il n'existe pas encore de véritable standard concernant l'emplacement de la trappe. Or certaines configurations posent problème, notamment

lorsque la prise est située sur le flanc gauche de l'auto, ce qui l'expose à la circulation lors d'une recharge sur une borne en ville. Notons aussi que certains modèles hybrides rechargeables sont pourvus d'une très grande trappe, parfois peu pratique dans les espaces de stationnement étroits.

Modèles concernés ➡ Un trop grand nombre de modèles sont concernés pour les citer ici, malheureusement...



Par Guillaume Jean

Le nouveau Dacia Bigster

HYBRIDE

1.8 Hybrid Journey
155 ch - 5,8 l/100 km
32 000 €/32000 €*

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Dacia Bigster à trois propriétaires de véhicules équivalents. Vanessa, Jean-Michel et Axelle nous livrent leurs impressions.

**VANESSA** Infirmière, La Forêt-le-Roi (91)

Elle possède un **Citroën C5 Aircross**
1.2 Hybrid ë-DCS6 Max
37 400 € - 145 ch - 6,7 l/100 km

**JEAN-MICHEL** Consultant informatique, Crac'h (56)

Il possède un **Renault Austral**
1.2 E-Tech full hybrid Techno
42 000 € - 200 ch - 6,2 l/100 km



Avec plus de confort, ce Bigster serait parfait!

Le design

Le capot plongeant et l'alignement des phares avec la calandre sont très esthétiques. Vu de profil, ce Bigster en jette! Il mêle esprit d'aventure et élégance, appuyés par ses belles jantes. Le détail de la poignée arrière fondu dans le montant des portes est aussi sympa. Je suis juste un petit peu moins fan des feux arrière, collés aux extrémités.

La vie à bord

La planche de bord a, comme l'extérieur, un côté baroudeur. Si la finition reste en deçà de celle du C5 Aircross, au prix du Big-



ter, c'est acceptable. D'autant plus que le poste de conduite est facile à appréhender, avec un système multimédia plus réactif. Les rangements sont, eux, mieux pensés. Le support de téléphone (photo) est aussi un gros point fort. Sur l'aspect familial, si je note plus d'espace pour les jambes des passagers arrière, la largeur est moindre. En revanche, le volume de coffre est clairement à la hauteur.

Au volant

Le fonctionnement en 100% électrique apporte de la fluidité de conduite, mais le réveil du moteur thermique est audible... Je note aussi des bruits d'air extérieur, présents dès 90 km/h. S'y ajoute un confort moins douillet qu'à bord de mon C5 Aircross. Néanmoins, ce Bigster a pour lui son tonus supérieur, une meilleure maniabilité et, surtout, une consommation avantageuse.

Le design

Leds de jour travaillées, grille de calandre et bouclier massifs marquent un esprit baroudeur affirmé, que l'on retrouve aussi dans la ligne. Les jolies jantes soulignent par ailleurs un sens du détail inédit chez Dacia. Tout aussi bien dessiné, l'arrière du Bigster renvoie loin l'image low cost de la marque!

La vie à bord

Non seulement le coffre est plus grand, mais je vois que le Bigster a droit à l'ouverture électrique du hayon. C'est le monde à l'envers! L'espace à l'arrière est royal, et le confort d'un bon niveau. A l'avant, le delta de présentation avec mon Austral est plus visible: le style paraît plus vieillot, sans toutefois tomber dans l'effet cheap. L'écran tactile est aussi plus petit et plus lent que le système Google. Pourtant, avec son logement climatisé sous l'accou-



doir (photo) et le support de téléphone, ce Bigster parvient encore à me surprendre positivement.

Au volant

Le fonctionnement du moteur hybride est proche de celui de l'Austral. Sa puissance est largement suffisante. Je note d'ailleurs moins de latence de la boîte de vitesses ici. Et, à défaut d'être réglable, le mode Brake est bien calibré. Je ressens aussi un meilleur feeling au freinage. Enfin, sa consommation étant à nouveau un point fort, ce Bigster représente pour moi une totale réussite.



PHOTOS: A. PAULMARD



AXELLE Assistante administrative, La Ville-du-Bois (91)

Elle possède un **Dacia Duster**
1.6 Hybrid Journey
28 500 € - 140 ch - 6,2 l/100 km



Si seulement le Bigster était sorti plus tôt...

Le design

Face au Duster, calandre et bouclier revus apportent du standing à ce Bigster. Sa ligne étirée équilibre les proportions. La pièce peinte ajoutée sur les portes avant est aussi plus jolie. Idem pour les roues en 19" (18" sur le Duster). Et, à l'arrière, les feux fumés et la barre noir brillant au-dessus de la plaque minéralogique témoignent d'un souci du détail.

La vie à bord

Si la planche de bord est commune, la console centrale gagne un rangement occultable et,



grand luxe, un espace réfrigéré sous l'accoudoir! Le système multimédia se révèle plus fluide. Gros plus, ici, le GPS peut se répliquer sur le compteur (photo). La place à l'arrière enfonce le clou, comme la luminosité due au toit ouvrant panoramique (option). Pour moi qui peine parfois à refermer le hayon du Duster, la commande électrique est top! Quant au volume de coffre, maous, il est juste incomparable.

Au volant

C'est net, les transitions entre électrique et thermique sont plus discrètes. Ce nouveau bloc hybride a aussi pour lui davantage de pêche. Vos mesures prouvant une optimisation de la sobriété, le gain est donc total. Reste que je trouve l'amortissement plus ferme selon le relief de la route. Mais comme ce Bigster gagne en dynamisme de conduite, je valide à 100%.



Bien que le lien esthétique avec le Duster soit évident pour elle, Axelle note de nombreux détails cosmétiques apportant davantage de raffinement au Bigster. D'autre part, elle remarque l'inclinaison moins prononcée de la lunette, propice selon elle à optimiser encore un peu le volume de chargement.



Jean-Michel ne constate pas de fausse note au volant du Bigster. S'il juge le comportement moins dynamique que celui de l'Austral, il apprécie néanmoins l'agrément du moteur hybride et met en avant sa consommation maîtrisée.



Mère de trois enfants, Vanessa est bien placée pour juger la capacité de chargement du Bigster. Ainsi, pour elle, grand volume, compartiments latéraux et plancher amovible forment ici la panoplie du parfait SUV familial.

Le bilan Parti pour faire un carton!

Jamais une nouveauté Dacia n'avait autant séduit nos lecteurs grâce à son look. Ils ont également plébiscité l'habitabilité généreuse associée à une véritable soute à bagages, tout comme l'équipement complet du Bigster. La sobriété du nouveau bloc 1.8 hybrid 155 n'est pas non plus passée inaperçue. Cependant, tout n'est pas parfait. Insonorisation trop légère et suspension trépidante nuisent quelque peu au confort. Reste que, avec son tarif attractif, ce Bigster a de quoi faire trembler une concurrence nettement plus onéreuse.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Kit de pinceaux de SPTA pour le nettoyage automobile



Y. LEFEBVRE

SPTA Pinceaux Detailing Auto, cleaning
Brush set, 15,99 € sur Amazon.fr

Lorsque l'on souhaite nettoyer son auto en profondeur, certaines zones difficiles d'accès exigent des outils adaptés afin de déloger poussières, résidus et autres saletés incrustées. SPTA, spécialiste en accessoires auto commercialise un kit de pinceaux pour répondre à ce besoin.

Comment ça marche ?

Les cinq pinceaux du kit mesurent chacun 22 cm de long, avec 6 cm de tête et 16 cm de manche. Leurs têtes, vissées sur le manche, sont démontables pour faciliter le nettoyage et le séchage. Deux sont en nylon, pour les zones très sales comme les jantes ou le compartiment moteur, avec deux duretés différentes. Deux autres, à poils

d'apparence naturelle (type crin), sont destinés aux surfaces intérieures, également avec deux niveaux de souplesse. Enfin, un cinquième pinceau, à poils ultra-souples et denses, s'utilise sur les zones fragiles comme les contours d'écran, les aérateurs ou les inserts en plastique laqué.

Au final

Ce kit couvre tous les besoins du nettoyage mécanique, des grosses salissures aux finitions délicates. Les cinq pinceaux trouvent chacun leur utilité selon la zone à traiter. Les manches offrent une bonne prise en main et les têtes vissées sont faciles à entretenir. Les poils résistent à un usage intensif et appuyé. Bon rapport qualité/prix. On valide !

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La direction assistée



N. SOLER

La direction assistée vous évite de transpirer lorsque vous manœuvrez votre SUV 1 ! Elle fonctionne la plupart du temps à l'aide d'un moteur électrique 2 .



RENAULT

Ceux qui ont déjà manœuvré une voiture sans direction assistée s'en souviennent encore ! Mais comment fonctionne cet équipement devenu indispensable ?

Comment ça marche ?

Le principe de la direction assistée, c'est d'amplifier la force transmise par le conducteur à la crémaillère. Historiquement, on y

parvenait avec un système hydraulique, où l'effort de braquage au volant libérait un fluide sous pression qui aidait à faire pivoter les roues. Mais cela nécessitait d'actionner une pompe hydraulique en permanence, ce qui augmentait consommation et émissions. Pour y remédier, deux solutions. Soit installer une pompe électro-hydraulique, entraînée par un

moteur électrique et non directement par le vilebrequin, ce qui permet d'ajuster l'assistance à la demande, réduisant ainsi la consommation. Mais l'option la plus communément utilisée est celle de l'assistance purement électrique, où un moteur électrique engrène directement soit la colonne de direction, soit la crémaillère. Ainsi, le système ne consomme pas de puissance

en ligne droite... ni sur bancs à rouleaux lors de l'homologation !

A l'usage

L'alourdissement des autos a poussé la généralisation des directions assistées, désormais sur tous les modèles du marché. Les assistances électriques sont très majoritaires, les électro-hydrauliques étant cantonnées à des supercars (Ferrari, McLaren).



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

LE TUTO

Par J. Palaz



5 mn

Difficulté



Bien nettoyer son écran multimédia

Les dalles multimédias occupent de plus en plus de place dans nos autos. Mais elles sont salissantes, surtout lorsqu'elles sont tactiles. *Auto Plus* vous livre ses astuces pour les nettoyer sans les abîmer.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ Travaillez hors tension.

Si l'écran est allumé, la formation d'électricité statique pourrait compliquer le dépoussiérage. Par ailleurs, un écran noir offre une meilleure visibilité des zones sales et du résultat final.

■ Pas de dépoussiérage à sec.

Les saletés accumulées peuvent former des micro-rayures si elles sont frottées sur l'écran. Humidifiez avec modération afin de créer une fine pellicule d'eau qui évitera les dégâts irréversibles.

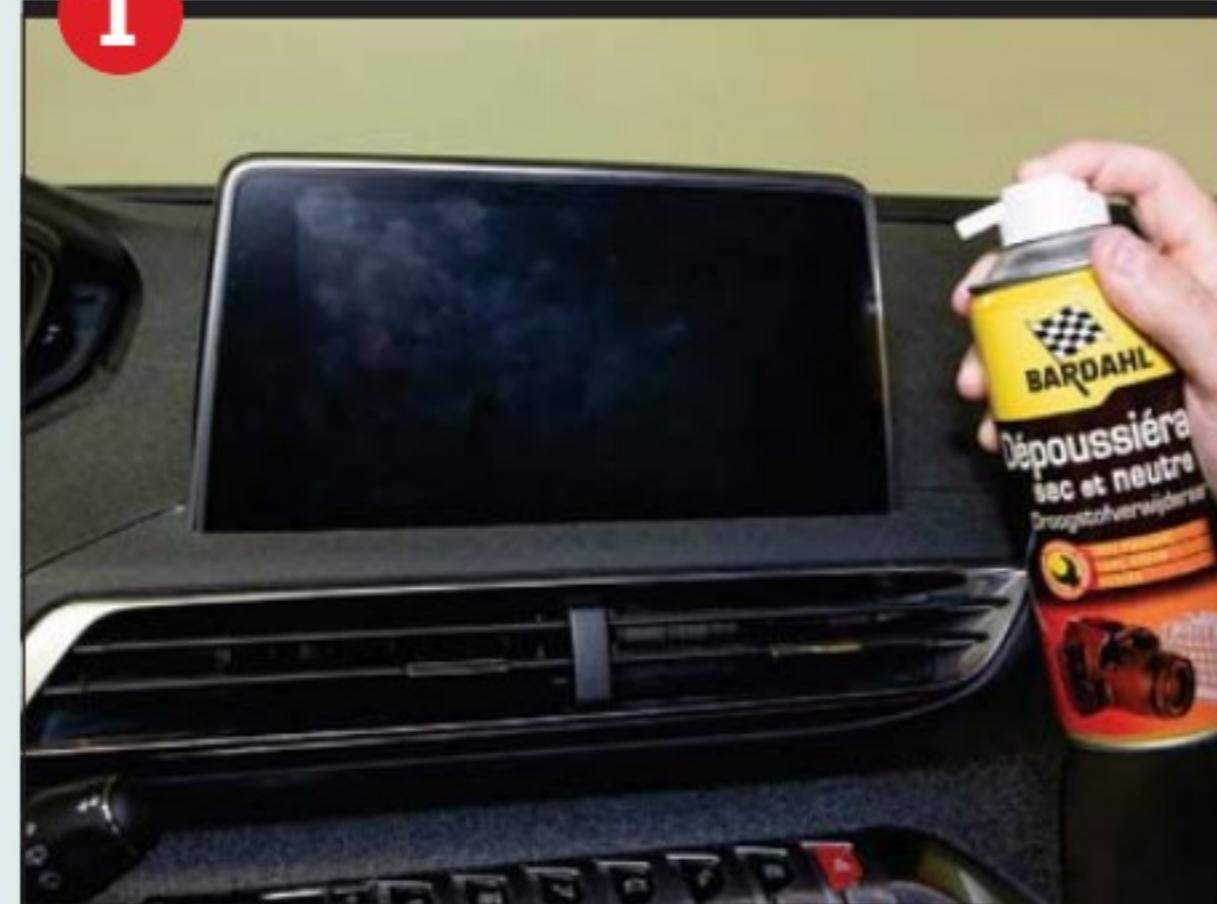
■ Air comprimé, une solution sans risque.

Pour ceux qui possèdent un compresseur, l'utilisation d'une "soufflette" permettra de dépoussiérer efficacement. Pour les autres, une bombe dépoussiérante (de 12 à 15 €) peut faire l'affaire.

■ Protégez durablement.

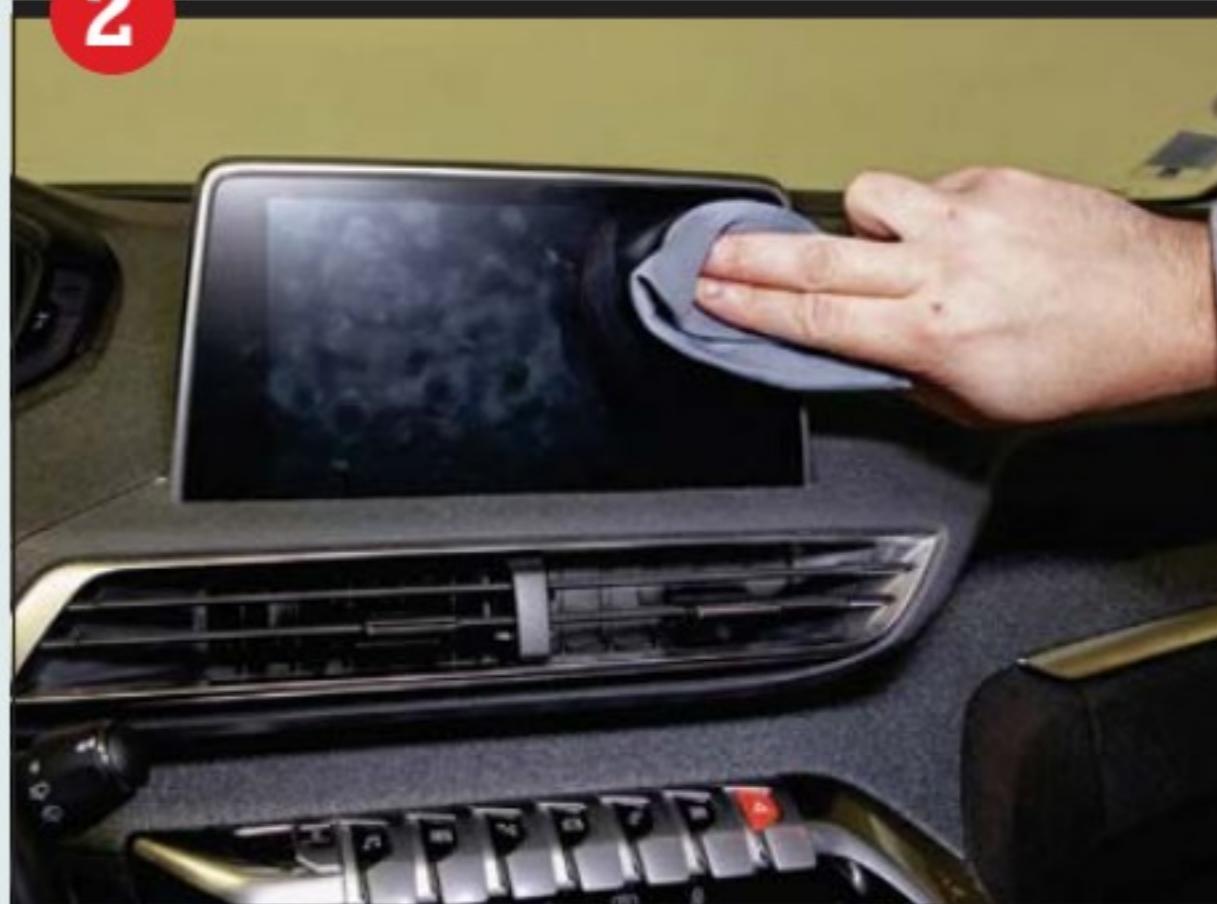
A l'instar des écrans de smartphone, des films protecteurs peuvent être appliqués sur les écrans multimédias embarqués. Une fois posé sur un écran parfaitement propre, il rend le nettoyage plus simple.

1



Dépoussiérez. Accumulées en surface, les poussières forment une couche qui empêche une bonne lecture des informations lorsque le soleil frappe sur l'écran. L'usage d'une bombe dépoussiérante est tout indiqué pour les éliminer. Par précaution, travaillez à une distance d'au moins dix centimètres de l'écran et supprimez le tuyau fourni pour limiter la pression.

2



Nettoyez. Pour ne pas avoir à exercer de fortes pressions sur l'écran, l'usage d'un chiffon nanofibre est recommandé. Ses fibres, dix fois plus fines que celles d'un tissu microfibre, permettent de capter les saillies en frottant légèrement par gestes circulaires. Afin d'éliminer les microbes, vous pouvez également appliquer un peu de gel hydroalcoolique directement sur le chiffon.

3



Décrassez. Le nettoyage de l'écran risque de repousser certains résidus dans les coins de l'écran. Pour les déloger, à défaut de pinceau dédié, le meilleur moyen est d'utiliser un bâtonnet ouaté légèrement imbibé d'eau. Mais attention, ce dernier ne doit pas être frotté. Procédez par petits tamponnements et changez de bâtonnet avant que celui-ci ne soit saturé de crasse.

4



Essuyez. Cette opération doit être effectuée avec un chiffon propre et sec. Ici, le chiffon microfibre classique suffit. Comme pour le nettoyage, il doit être passé en faisant des gestes circulaires, et sans pression. Si, une fois l'opération terminée, des traces apparaissent, utilisez un produit spécifique pour lunettes, à appliquer sur la microfibre et non sur l'écran.

CE QU'IL VOUS FAUT

Aérosol dépoussiérant	12 à 15 €
Chiffon nanofibre	6 €
Chiffon microfibre	4 €
Bâtonnets ouatés	1 €
Films de protection	15 à 20 €



Les gestes à proscrire

✗ Pulvériser sur l'écran: la surface des dalles multimédias est traitée et intègre un revêtement anti-rayures. Or, ce traitement ne doit pas être endommagé sous peine de fragiliser la dalle irrémédiablement. Un jet de produit nettoyant appliquée

directement sur la dalle risque d'entamer cette protection.

✗ Nettoyer à l'aide d'un papier absorbant: souvent perçu comme inoffensif, l'essuie-tout est pourtant abrasif. Là encore, le risque d'endommager le revêtement de la dalle est important.

✗ Utiliser des produits inadaptés: contrairement à ce que l'on pourrait croire, les nettoyants ménagers pour vitres sont nocifs pour les dalles numériques. A proscrire absolument, donc, tout comme le savon ou autres produits solubles à l'alcool.

PHOTOS: A. SAUNIER



UNE AUTO RÉCENTE PAS (TROP) CHÈRE, C'EST POSSIBLE

Les voitures qui décotent le plus

En occasion, un modèle qui peine à trouver preneur perd très vite de sa valeur. Une aubaine pour l'acheteur, à condition de garder cette auto au moins jusqu'à son huitième anniversaire. Si vous êtes du genre conservateur, voici quinze voitures qui permettent de rouler récent à prix très raisonnable.

Par Pierre Audemar



SHUTTERSTOCK

Les petites

Opel Corsa



N. SOLER

Renault Zoe



N. SOLER

Le choix Auto Plus 1.2 TURBO

DÉCOTE ➡ à 1 an : - 38% ➡ à 3 ans : - 49%

Essence | 5 CV | 100 ch | 177 km/h | 6 l/100 km | Coffre : 340 dm³

Vu une GS de 2024 avec 17 500 km à 15 000 €

Vu une GS Line de 2022 avec 47 800 km à 12 500 €

Développée sur la même base que la Peugeot 208, la sixième génération de Corsa ne profite pas de la même cote d'amour que sa cousine sochalienne. Dommage car, dans cette version, elle offre une polyvalence qui lui permet d'endosser le rôle de voiture principale du foyer. Volontaire, son trois cylindres turbo se révèle fiable pour peu que l'auto ait bénéficié d'un entretien dans le réseau, synonyme de mise à niveau permettant de régler les problèmes de distribution. Et il fait preuve d'une retenue appréciable en matière de consommation. Une affaire à saisir lorsqu'elle est encore très jeune, la décote étant très prononcée la première année pour s'atténuer ensuite.

Le choix Auto Plus R110

DÉCOTE ➡ à 1 an : - 39% ➡ à 3 ans : - 69%

Electr. | 4 CV | 109 ch | 136 km/h | Autonomie : 291 km | Coffre : 325 dm³

Vu une Equilibre de 2024 avec 14 900 km à 22 500 €

Vu une Life de 2022 avec 50 000 km à 12 000 €

En occasion, les électriques trouvent difficilement des acheteurs. Et lorsqu'elles sont, comme la Zoe, très nombreuses sur le marché, leurs prix s'écroulent. La petite Renault n'est pourtant pas dépassée, avec une autonomie qui suffit largement pour les trajets du quotidien et une présentation intérieure qui n'a pas trop vieilli, notamment grâce au combiné d'instrumentation numérique apparu en 2019.

Ford Fiesta Active Décote ➡ à 1 an : - 34% ➡ à 3 ans : - 48%

Le choix Auto Plus 1.0 FLEXIFUEL

Essence | 5 CV | 95 ch | 175 km/h | 7 l/100 km | Coffre : 312 dm³

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Les petits SUV

Peugeot 2008

DÉCOTE

► à 1 an: - 40%
► à 3 ans: - 57%

A. SAUNIER

Le choix **Auto Plus** 1.2 PURETECH AUTOEssence | 7 CV | 130 ch | 193 km/h* | 7,1 l/100 km | Coffre: 410 dm³

Vu un Allure de 2024 avec 7500 km à 20000 €

Vu un Allure Pack de 2022 avec 60000 km à 15400 €

Avant de signer pour un 2008 1.2 PureTech d'avant 2024, le préambule incontournable est de s'assurer que sa courroie de distribution a été remplacée il y a moins de dix-huit mois dans la cadre du rappel officiel. Cette formalité accomplie, vous pourrez profiter de l'agrément de conduite de son trois cylindres et de la douceur de sa boîte automatique à 8 rapports. Confortable, suffisamment spacieux pour accueillir quatre adultes et doté d'une malle plutôt généreuse, le 2008 est un compagnon de voyage recommandable qui, avec cette mécanique de 130 ch, ne craint pas la charge. La mauvaise image du trois cylindres PureTech fait s'écrouler les valeurs des 2008 d'un an. A saisir, car ce sont aussi les plus fiables.

Renault Captur

DÉCOTE

► à 1 an: - 40%
► à 3 ans: - 51%

N. SOLER

Le choix **Auto Plus** 1.0 TCE GPLEss./GPL | 5 CV | 100 ch | 174 km/h | 6,6/9 l/100 km | Coffre: 362/482 dm³

Vu un Evolution de 2024 avec 16000 km à 16500 €

Vu un Evolution de 2022 avec 49500 km à 13900 €

Ce n'est pas la faiblesse de la demande mais l'importance de l'offre qui fait chuter les cours. Retours de flottes de loueurs de courte durée et autres exemplaires de direction ou de démonstration se comptent par milliers après seulement un an: c'est à cet âge que l'achat est le plus intéressant. Ne passez pas à côté, d'autant que cette version ajoute au confort un faible budget d'utilisation si l'on roule souvent au GPL.

Suzuki Vitara

Décote ► à 1 an: - 27% ► à 3 ans: - 43%

Le choix **Auto Plus** 1.4 BOOSTERJETEssence | 7 CV | 129 ch | 184 km/h | 6,1 l/100 km | Coffre: 417 dm³

Les compactes

DS 4

DÉCOTE

► à 1 an: - 42%
► à 3 ans: - 52%

N. SOLER

Le choix **Auto Plus** 1.5 BLUEHDI AUTO.Diesel | 7 CV | 130 ch | 187 km/h | 5,8 l/100 km | Coffre: 371 dm³

Vu une Performance Line de 2024 avec 28500 km à 25500 €

Vu une Bastille+ de 2022 avec 66100 km à 20400 €

La plus chic des compactes de Stellantis est l'une des dernières à pouvoir carburer au gazole. Une mécanique que les acheteurs trouvent visiblement indigne de son standing, puisqu'elle est très difficile à revendre. Ce qui explique des tarifs incroyables sur des voitures ayant 1 an. Sobre, nerveuse et associée à la boîte automatique à 8 rapports réussie, cette motorisation ne manque pourtant pas d'atouts. Elle est en plus mariée à une suspension conciliante.

La planche de bord, tout comme les matériaux choisis et la très belle finition, font leur effet. Seuls bémols: une ergonomie peu intuitive et des places arrière étroites.

Nissan Leaf

DÉCOTE

► à 1 an: - 49%
► à 3 ans: - 70%

S. MAUROY / NISSAN

Le choix **Auto Plus** 40 KWHElectr. | 6 CV | 150 ch | 149 km/h | Autonomie: 216 km | Coffre: 438 dm³

Vu une N-Connecta de 2024 avec 14900 km à 21000 €

Vu une Acenta de 2022 avec 51000 km à 12000 €

Autonomie inférieure à 200 km sur autoroute et charge peu rapide (100 kW) pénalisent la Leaf sur les longs trajets. Mais elle est une bonne alternative à une citadine récente, électrique ou non, en offrant un volume de coffre largement supérieur. Le tout à prix d'ami! La douceur de conduite et les performances sécurisantes sont au rendez-vous... la fiabilité aussi.

Opel Astra

Décote ► à 1 an: - 38% ► à 3 ans: - 51%

Le choix **Auto Plus** 1.2 TURBOEssence | 7 CV | 130 ch | 203 km/h | 6,1 l/100 km | Coffre: 362 dm³

* Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Les SUV compacts

Nissan Qashqai

DÉCOTE
→ à 1 an : - 40%
→ à 3 ans : - 53%



Le choix **Auto Plus e-POWER**

Hybride essence | 8 CV | 190 ch | 177 km/h | 6,8 l/100 km | Coffre : 498 dm³

Vu un N-Connecta de 2024 avec 14100 km à 27500 €

Vu un Business Edition de 2022 avec 54200 km à 23500 €

Longtemps star incontestée de sa catégorie, le Qashqai marque le pas avec cette troisième génération qui paie les problèmes de fiabilité de la précédente. La perte de valeur est donc très forte les douze premiers mois. Ce sont ces autos qui offrent les meilleures opportunités.

Dans cette version hybride, aucun défaut récurrent n'est à signaler.

Au contraire, sa technologie (le moteur essence fournit, si besoin, du courant au bloc électrique qui, lui, entraîne les roues) est convaincante, notamment en matière d'agrément et de sobriété. En conduite urbaine, la souplesse de la mécanique, qui met le plus souvent au repos son moteur thermique sur ce terrain, est digne d'un véhicule 100 % électrique.

Mercedes GLB

DÉCOTE
→ à 1 an : - 38%
→ à 3 ans : - 50%



Le choix **Auto Plus 220 D 4MATIC**

Diesel | 10 CV | 190 ch | 210 km/h | 6,7 l/100 km | Coffre : 429/555 dm³

Vu un AMG Line Pack Premium Plus de 2024 avec 13600 km à 43900 €

Vu un AMG Line Pack Premium Plus de 2022 avec 47900 km à 35400 €

Avec ses lignes cubiques, ce grand frère du GLA semble moins séduire. Pour les familles, il recèle pourtant de nombreuses astuces. La troisième rangée de sièges, par exemple, est livrée de série, tout comme la banquette centrale coulissante. Son 2.0 diesel de 190 ch ne recigne pas à la tâche, même lorsque l'auto est chargée. Et il reste, en toutes circonstances, très peu porté sur la boisson.

ET AUSSI Renault Arkana

Le choix **1.3 MILD HYBRID EDC**

Essence | 7 CV | 140 ch | 178 km/h | 7,2 l/100 km | Coffre : 553 dm³

Les grandes berlines

Porsche Taycan

DÉCOTE
→ à 1 an : - 55%
→ à 3 ans : - 62%



Le choix **Auto Plus TURBO**

Electr. | 10 CV | 680 ch | 260 km/h | Autonomie : 399 km | Coffre : 416 dm³

Vu un exemplaire * de 2024 avec 10200 km à 118900 €

Vu un exemplaire ** de 2022 avec 37000 km à 86000 €

Si vous pensez qu'une voiture électrique n'a rien d'une Porsche, essayez cette Taycan. Ses accélérations sont dignes d'un jet avec un passage de 80 à 120 km/h en 2 s ! La tenue de route est phénoménale et l'auto montre une agilité qui fait oublier ses 2,4 tonnes à vide. Le tout à moitié prix après seulement une année ! L'espace, le volume de chargement et le confort permettent d'envisager les longs trajets en famille. L'autonomie de la batterie de 93 kWh obligera toutefois à une pause toutes les 2 heures, mais celle-ci sera assez courte, la puissance de charge de 270 kW permettant de récupérer 100 km en cinq minutes seulement.

Les grands SUV

Alfa Romeo Stelvio

DÉCOTE
→ à 1 an : - 31%
→ à 3 ans : - 60%



Le choix **Auto Plus 2.2 DIESEL Q4**

Diesel | 11 CV | 210 ch | 209 km/h | 7,1 l/100 km | Coffre : 463 dm³

Vu un Veloce de 2024 avec 19900 km à 52500 €

Vu un Veloce de 2022 avec 28500 km à 33000 €

En bonne voiture italienne, le Stelvio, c'est avant tout un style et un moteur. Nerveux, souple, agréable et bien secondé par la boîte auto. à 8 rapports, ce 2.2 est un modèle du genre. De surcroît, il se révèle sobre. Et les quatre roues motrices permettent de l'exploiter en toute sécurité. A bord, si la qualité de construction ne bat pas de record, elle est toutefois très honorable. Et en matière de fiabilité, l'aîné des SUV de la marque au Biscione surclasse la quasi-totalité de ses concurrents. Relativement peu prononcée la première année, la décote autorise de jolis coups au bout de trois ans, même à faible kilométrage.

Citroën C5 X

DÉCOTE → à 1 an : - 42% → à 3 ans : - 64%

Le choix **1.2 PURETECH AUTO**

Essence | 7 CV | 130 ch | 199 km/h | 7,1 l/100 km | Coffre : 521 dm³

Mercedes EQS

DÉCOTE → à 1 an : - 45% → à 3 ans : - 65%

Le choix **580 4MATIC**

Electr. | 10 CV | 523 ch | 212 km/h | Autonomie : 470 km | Coffre : 217 dm³

BMW iX

DÉCOTE → à 1 an : - 39% → à 3 ans : - 61%

Le choix **XDRIVE50**

Electr. | 10 CV | 523 ch | 200 km/h | Autonomie : 438 km | Coffre : 538 dm³

Nissan X-Trail

DÉCOTE → à 1 an : - 33% → à 3 ans : - 47%

Le choix **e-4ORCE**

Hybr. ess. | 8 CV | 213 ch | 182 km/h | 8,3 l/100 km | Coffre : 484/690 dm³

*Version non restylée. **Auto dotée de plus de 45 000 € d'options.

Ça vous est arrivé

BMW Série 1

Non seulement Jean Tavouktsis considère que la défaillance qui touche sa Série 1 est prématuée, mais il trouve aussi et surtout que l'offre de BMW, obtenue de haute lutte, reste insuffisante.



AUDREY VISTE / ANDIA

437 € pour changer un palier moteur à 79 500 km !

Bien que les tarifs pratiqués par les concessionnaires soient souvent plus élevés, de nombreux automobilistes continuent de leur confier systématiquement l'entretien de leur véhicule. Cela ne garantit pas l'absence de problèmes, mais offre au moins l'assurance d'être bien traité par le constructeur en cas de panne prématuée. C'est le choix qu'a fait Jean Tavouktsis, de Frontignan (34). Depuis son acquisition, sa BMW 118d de 2021 n'a fréquenté que les ateliers du

constructeur bavarois, hormis lors des changements de pneumatiques. Aussi, lorsqu'il apprend que l'un des paliers moteur doit être remplacé à seulement 79 500 km, notre lecteur pense logiquement pouvoir faire valoir cette fidélité pour éviter d'avoir à débourser le moindre euro.

Effort partiel

Jean déchante pourtant très rapidement car, lorsque son concessionnaire lui présente le devis de 823 €, il lui fait également savoir que BMW France a refusé

de prendre en charge, même en partie, cette intervention. Après avoir longuement insisté, l'importateur finit toutefois par se montrer plus raisonnable et indique à son client qu'il paiera 60% du coût de la main-d'œuvre et la même part du prix de la pièce principale. Pour retrouver sa Série 1 en parfait état de fonctionnement, Jean va tout de même devoir signer un chèque de 437 € à son atelier BMW et constate que le geste du constructeur ne correspond qu'à 47% du devis total.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Devoir batailler pour obtenir une participation sur une réparation largement prématuée, c'est toujours agaçant. C'est exactement ce qui arrive à Jean, car ce palier moteur est censé avoir une durée de vie de 300 000 km. Et comme sa 118d n'a pas encore 5 ans, le barème de nos experts indique clairement que, dans ce dossier, c'est BMW qui devrait payer la totalité des frais de réparation. Jean doit donc tenir bon et continuer à mener sa bataille jusqu'à obtenir ce qui n'est finalement que son dû.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Jeep Compass

Entrée interdite

Pour la seconde fois (la première était en 2022 à 25 000 km), je dois remplacer le système de remplissage du réservoir de carburant de mon Compass 4xe 240 de 2021 (69 000 km). Est-il normal de n'avoir qu'à un rabais de 67% dans un tel cas ?

Eric Vallon, 77410 Charny

NOTRE CONSEIL La proposition que vous a faite Jeep est, comme vous le pressentiez, insuffisante. En effet, il est anormal de devoir, une nouvelle fois, changer le capteur d'ouverture de la trappe à carburant et la goulotte trois ans et 44 000 km après la première réparation. Exigez que Jeep prenne 100 % des frais à sa charge.

Nissan Qashqai

Coup de pompe

Il y a quelques semaines, il a fallu changer la pompe d'AdBlue sur mon Qashqai 1.5 dCi 115 de fin 2020 (88 800 km). Sur le devis de 1894 €, j'ai payé 439 €, soit une prise en charge de 77%. Nissan n'aurait-il pas dû payer la totalité de l'intervention ?

Richard Beaussonnie, 19360 Malemort-sur-Corrèze

NOTRE CONSEIL Si l'on s'en tient à l'âge de votre Qashqai, inférieur à 5 ans, il n'y a, effectivement, aucune part de vétusté à appliquer. Mais cette pompe a, comme l'indique le barème de nos experts, une durée de vie de 200 000 km. Soit, à 88 800 km, une participation de 60%.

Nissan vous a donc fait une meilleure offre !

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 87 % de la sellerie

Dans notre n°1914, Nicolas Harribey, de Bégaar (40), se plaignait de l'attitude de Peugeot vis-à-vis du problème de son 2008 1.2 PureTech 100 de 2020. A seulement 40 200 km, la sellerie du siège conducteur venait d'être remplacée car elle était déchirée. Sur un devis initial de 596 €, la marque au lion ne lui avait accordé que 50 % de prise en charge. Insuffisant aux yeux de nos experts. Grâce à leur appui et à leurs conseils, Nicolas a obtenu, en complément, un bon d'achat de 223 €, portant le geste total de Peugeot à 87 %.



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

Skoda Octavia Combi diesel (2013 - 2020) à moins de 12 000 €

Un coffre et des places arrière XXL dans un gabarit raisonnable, des mécaniques éprouvées : la troisième génération d'Octavia Combi est un break très tentant en occasion. Voyons les bonnes versions en diesel.

Enivie d'un break familial agréable à vivre, plutôt abordable en occasion ? L'Octavia Combi troisième du nom vous tend les bras ! Achat malin par excellence, elle propose un espace à bord digne des meilleures familiales de la catégorie, dans une longueur contenue de 4,66 m seulement. A l'exception d'une largeur aux coudes moyenne pour trois adultes à l'arrière, difficile de lui trouver d'autres défauts. Deux occupants de grande taille s'y installent sans courber l'échine et y étendent les jambes à loisir. A l'arrière, l'immense coffre

accueille un grand nombre de bagages, impossibles à caser chez ses concurrentes plus encombrantes. La modularité remplit son rôle pour jouer, au besoin, les déménageurs, même si le double plancher pour obtenir une surface entièrement plane est en option, et impose de vérifier sa présence avant l'achat. On y trouve, en outre, une multitude de rangements et des accoudoirs centraux avant/arrière, ainsi qu'une trappe à skis dès le deuxième niveau de finition. Soit sur presque toutes les Octavia Combi disponibles dans les annonces, le modèle

d'attaque Active étant pratiquement introuvable en occasion ! La planche de bord bien présentée et l'ergonomie intuitive mettent le conducteur à l'aise. Sûre en toutes circonstances, l'Octavia offre des prestations dynamiques très honorables.

En bon père de famille

Cependant, elle préfère les manières douces plutôt qu'une conduite sportive et montre ses limites en élargissant progressivement la trajectoire. Attention tout de même à son confort perfectible, à cause de ses sièges fermes et de ses suspensions sautillantes. Si le 2.0 TDI 150 a connu quelques soucis de jeunesse avec sa pompe à eau, elle a été changée depuis et ne pose plus de problème. La fiabilité exemplaire de l'offre diesel fait qu'il n'y a pas de mauvais choix. Cependant, en entrée

de gamme, nous n'avons pas retenu le trop timide 1.6 TDI de 90 ch. A l'exception de la très rare et sobre version Greenline, les 1.6 TDI à boîte manuelle se contentent hélas de 5 rapports. Passant de 105 à 110, puis 116 ch, ce bloc fournit néanmoins des relances très acceptables, tout en maîtrisant sa consommation. A budget équivalent, pour s'offrir un TDI 150, il faudra accepter un kilométrage plus élevé ou un modèle un peu plus ancien. Mais ses prestations nettement meilleures (accélérations, reprises) méritent amplement cet effort, surtout si vous roulez chargé. Et cela avec une sobriété épataante ! Si vous souhaitez un modèle doté de la réactive boîte auto. DSG, comptez un surcoût d'environ 500 € et des consommations supérieures de 0,5 l/100 km sur les 1.6 TDI et de 1 l/100 km sur le 2.0 TDI.

Jacques Warnery

Exception faite de quelques assemblages, la planche de bord est bien finie. Sa présentation et ses plastiques vieillissent bien.



Volume : 656 dm³

Hormis une largeur moyenne, les places arrière sont particulièrement accueillantes. Gagnant 33 dm³ par rapport à celui de la précédente Octavia, le volume de coffre est le plus vaste des breaks de l'époque !

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

Comme souvent, l'entrée de gamme, ici baptisée Active est trop dépouillée. L'Ambition constitue en revanche un bon compromis. Elle est renommée Business Plus en 2016, puis simplement Business (avec connexion Apple CarPlay et Android Auto et radar de stationnement AV) mi-2017. L'Elegance, plus chic, devient Style en 2016 puis s'enrichit (caméra de recul, accès et démarrage mains libres) lors du restylage⁽¹⁾. Au même moment, la luxueuse L&K reçoit phares full led et Front Assist.

LA DOTATION DE SÉRIE

Active: • ABS • Airbags (7) • ESP • Banquette 2/3-1/3 • Clim' manuelle • Jantes 15" • Ordinateur de bord • Port USB • Radio MP3 4 HP • Régulateur de vitesse • Rétros électriques • Vitres avant électriques.

Ambition/Business⁽¹⁾: • Antibrouillards • Bluetooth • Clim' auto. • Jantes alu 16" • Phares et essuie-glaces auto. • Radar de stationnement AR • Sièges AV réglables en hauteur et pour les lombaires • Système audio 8 HP • Vitres AR électriques • Volant multifonction et levier de vitesses en cuir.

Elegance/Style⁽¹⁾: • Jantes alu 17" • GPS • Radar de stationnement AV • Sellerie cuir/tissu.

Laurin & Klement: • Jantes alu 18" • Phares bixénon • Sellerie cuir/alcantara • Sièges AV électr. et chauffants • Sièges AR chauffants • Système hi-fi 10 HP.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.6 TDI 105	1.6 TDI 110	1.6 TDI 110 Greenline	1.6 TDI 116	2.0 TDI 150
Vitesse maxi	185 km/h	190 km/h	192 km/h	192 km/h	213 km/h
Accélération 1000 m D. A.	33s5	33s	32s5	32s4	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	9s5/13s6	9s3/13s2	8s9/11s5/16s5	9s/13s3	6s3/8s5/11s9
Consommation moyenne	5,5 l/100 km	5,6 l/100 km	5,2 l/100 km	5,7 l/100 km	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/5,3/5,7 l/100 km	5,6/5,4/5,7 l/100 km	5,1/5/5,4 l/100 km	5,8/5,6/5,8 l/100 km	5,3/5,4/5,8 l/100 km
Poids	1338 kg	1349 kg	1302 kg	1352 kg	1402 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	67 m	68 m	66 m	65 m
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S				
Cylindrée	1 598 cm ³	1 968 cm ³			
Puissance maxi	105 ch à 3000 tr/mn	110 ch à 3200 tr/mn	110 ch à 3250 tr/mn	116 ch à 3200 tr/mn	150 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1500 tr/mn	340 Nm à 1750 tr/mn ⁽²⁾			
CO₂/Critair	99 g/km/2	101 g/km/2	90 g/km/2	106 g/km/2	106 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports

L'offre s'articule autour de deux blocs, les 1.6 et 2.0 TDI. Nous avons écarté de notre sélection les rares versions de 90 et 184 ch.

1.6 TDI 105: commercialisé jusqu'en 2015, le TDI 105 se montre le plus abordable en occasion. Les premiers exemplaires se dénichent juste en dessous de 6000 € avec plus de 200 000 km. Suffisant dans l'absolu, il avoue davantage ses limites dans le cadre d'une utilisation routière intensive.

1.6 TDI 110: disponible depuis 2015 en version de 110 ch, ce 1.6 diesel manque un peu de peps à très bas régime. La boîte à 5 rapports seulement n'arrange pas les choses, mais l'ensemble suffit au quotidien

et les consommations sont basses. On peut le trouver à partir de 6000 €, affichant pratiquement 300 000 km, il coûte 8000 € avec moins de 200 000 km et s'échange pour 10 000 € avec 150 000 km au compteur.

1.6 TDI 110 Greenline: cohabitant avec le TDI 105, cette version basses émissions est non seulement plus sobre, mais aussi plus performante. La présence d'une boîte à 6 rapports abaisse le niveau sonore sur autoroute, tout en offrant plus de tonus lors des relances. Elle se fait hélas très rare sur le marché de l'occasion.

1.6 TDI 116: arrivée lors du restylage début 2017, cette évolution de 116 ch gagne une

discrète pointe de tonus et les modèles d'occasion sont plus récents. Les annonces débutent à 7500 € avec bien plus de 200 000 km. Rester en dessous de cette barre implique un investissement de 10 000 €. De très beaux exemplaires sous les 150 000 km se dénichent à moins de 11 500 €.

2.0 TDI 150 ch: disponible tout au long de la durée de vie de l'Octavia, ce moteur offre davantage de consistance, sans consommer plus et profite d'une boîte à 6 rapports. Il reste tout de même plus cher. Un modèle de moins de 200 000 km coûte 9 000 €, mais il sera alors plus ancien. Comptez 11 500 € pour une version non restylée avec 150 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Pompe à eau. Sa fragilité a pu engendrer une surchauffe du moteur, voire des fuites sur les premiers TDI 150 en 2013. Elle peut également entraîner la dégradation de la courroie de distribution. Vérifiez que l'ensemble courroie/pompe à eau a bien été changé (environ 850 €).

Bouton de démarrage. Quelques rares cas de dysfonctionnements, à cause d'un faux contact. Prévoyez autour de 250 € pour le remplacer.

Sellerie. Quelques signalements d'usure prématuée du coussin de maintien gauche du dossier de siège, lorsqu'il est recouvert de cuir. La remise en état revient à 600 €.

Nous vous conseillons

Un 2.0 TDI 150 Business

Le choix d'un 1.6 TDI n'a rien d'absurde, mais le 2.0 TDI 150 profite d'un surplus de tonus appréciable en utilisation routière et en charge. Il justifie amplement son léger surcoût. Un modèle de 2017 affichant un peu plus de 160 000 km rentre dans le budget de 12 000 € avec une finition de cœur de gamme.



1. Les versions restylées sont apparues mi-2017. 2. 320 Nm jusqu'en 2015



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

PV OU FPS DURANT
VOS VACANCES

Amende abusive : faut-il toujours contester ?



Après les vacances, place à la rentrée et, parfois, à son lot de mauvaises surprises tels un PV radar et/ou un forfait de post-stationnement tombé dans la boîte aux lettres et qui vous semble indu. Mais est-ce pour autant judicieux de vouloir contester à tout prix ?

Aussi respectueux que l'on soit de la réglementation routière, on est tous susceptibles d'être verbalisés un jour. Les pièges qui jalonnent la route des vacances se multipliant à vitesse grand V, en ville comme ailleurs, en France comme à l'étranger. Difficile ainsi d'échapper à un contrôle radar (on en décompte 4 500 dans l'Hexagone; 11 000 en Italie!). Et/ou aux "sulfateuses à PV" qui sillonnent les rues sans relâche, afin d'aligner ceux qui n'auraient pas réglé leur stationnement, y compris dans les très prisées stations balnéaires. Et que dire des voies réservées à certains véhicules et pas à d'autres, mais dont les règles ne sont pas les mêmes partout; ou encore des zones restreintes à la circulation des centres-villes belges, espagnols, italiens pas toujours clairement identifiées? Or, si contester une "prune" abusive peut calmer vos nerfs, mieux vaut réfléchir à deux fois et suivre nos conseils pour ne pas y laisser des plumes.

Un PV radar ? Pesez le pour et le contre

Comme *Auto Plus* vous le répète depuis l'arrivée des ciné-

momètres en 2003, il ne faut jamais régler un PV radar précipitamment. A fortiori si vous doutez avoir commis l'infraction (excès de vitesse, feu rouge, voie de covoiturage...). Le paiement revient à reconnaître l'infraction et annule tout recours ultérieur. En d'autres termes, si vous vous rendiez compte après coup que vous aviez été injustement verbalisé (le radar était mal réglé, ce n'était pas votre véhicule, etc.), il n'y aurait aucun retour en arrière possible. Ni remboursement de l'amende, ni récupération de point(s) s'il y avait un retrait. Idem si vous avez endossé par erreur la faute commise par votre moitié ou un ami à qui vous auriez prêté le volant.

Notre conseil. Vous n'avez que votre bonne foi pour prouver que le PV est injuste? Passez votre chemin. A fortiori si un seul point est en jeu (voire aucun) et que votre solde est à son maximum, sauf à en faire une affaire de principe. Le procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire, cette dernière devant être rapportée par écrit ou témoignage. En cas de rejet, vous auriez à régler plus que l'amende forfaitaire minorée fixée à 45 ou 90 €. La procé-

Deux lettres types pour contester...

Un PV radar

Madame, Monsieur l'Officier du ministère public,
J'ai reçu un avis de contravention n°... du [date]. Je conteste le bien-fondé de ce PV et la réalité de l'infraction, dont je ne suis pas l'auteur. Je sollicite le classement sans suite ou, à défaut, à être entendu devant un juge, selon l'article 530-1 du code de procédure pénale. Je vous prie de croire...

Un FPS

Madame, Monsieur,
Je conteste le bien-fondé de cette amende [n°... du...], car [indiquez la raison]. En conséquence, je demande à être exonéré du paiement du FPS et à ce que ce dernier soit classé sans suite. Je vous joins les copies de l'avis de paiement, de la carte grise et [s'il y a lieu], de la déclaration de cession et de son accusé d'enregistrement sur le site des titres sécurisés (Ants.gouv.fr) et le (ou les) justificatif prouvant ma bonne foi (ticket horodateur ou de CB...). Je vous prie de croire...

dure de contestation nécessite en effet de consigner l'amende forfaitaire "normale" dans les 45 jours suivant la date d'envoi de l'avis, respectivement 68 ou 135 € selon l'infraction (excès de vitesse, feu rouge). Vous sortez, en outre, du système forfaitaire et risquez de voir la note s'alourdir (jusqu'à 450 ou 750 €).

Des points en jeu ? Contester se tente pour les préserver

Lorsque l'amende entraîne le retrait de plusieurs points et que le capital permis du conducteur est sur la tangente, ou que ce dernier est à deux doigts de récupérer des points perdus précédemment, cela change tout. S'il s'agit d'un contrôle à distance (PV radar,

vidéoverbalisation, etc.), il faut savoir qu'il n'y a ici aucune identification formelle de l'auteur de l'infraction. Les radars automatiques se bornent en effet pour la plupart à "flasher" de dos. Et lorsqu'ils contrôlent de face, ils restituent souvent des clichés de mauvaise qualité.

Nos conseils. En contestant et niant – sans preuve à l'appui –, être l'auteur de l'infraction (voir *lettre type ci-dessus*), le titulaire du certificat d'immatriculation échappe au retrait de points, mais pas à sa sanction pécuniaire. Concrètement, en parallèle à sa lettre motivée, il devra consigner 68 ou 135 € selon l'infraction, son droit à contester. Soit le juge en restera là, soit il le condamnera à

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



M. Frank Samson
Avocat au barreau
de Paris, spécialiste
en droit des
infractions routières

payer plus : en théorie, respectivement jusqu'à 450 ou 750 € (montant décidé en fonction de la gravité de la faute et des antécédents de l'auteur). En pratique, de l'ordre de 200 ou 400 €. Mais si le jeu en vaut la chandelle, ça se tente. Autre solution pour éviter la perte de points, contester sur le site Easy-rad.org, fondé par M. Sébastien Dufour, avocat au barreau de Paris spécialisé en droit routier. La procédure entièrement automatisée promet de préserver vos points pour 59 €. La solution n'est pas 100% garantie, mais lorsque *Auto Plus* l'a testée par le passé, ça a fonctionné ! Notez que la consignation reste obligatoire.

Un FPS injuste ? Foncez mais pas sans preuve(s) !

Depuis la privatisation du stationnement payant en 2018, les règles de paiement et de contestation des amendes, appelées forfaits de post-stationnement (FPS), ont radicalement changé. Si vous avez 90 jours pour vous en acquitter, vous n'avez qu'un mois pour le contester (contre 45 jours pour le PV). Autrement dit, pour adresser à la collectivité locale ou à son gestionnaire qui a dressé l'avis un recours administratif préalable obligatoire (Rapo). A savoir aussi : au contraire du PV, peu importe que le FPS ait déjà été réglé. Payer n'équivaut pas ici à reconnaître l'erreur. Votre droit à contester court toujours, dans la limite du délai accordé.

Nos conseils. Il est impératif d'envoyer votre Rapo par cour-

rier recommandé avec AR à la collectivité émettrice de l'avis de paiement ou à son gestionnaire, sous peine d'irrégularité. Ou par voie dématérialisée s'il y a lieu (exemple : Paris.fr/fps). Mais attention, un courrier motivé sans un ou plusieurs justificatifs prouvant que le FPS était abusif ne suffira pas à classer le FPS (*voir lettre type*). Joignez une copie de tous les éléments vous disculpant selon le cas de figure : ticket d'horodateur, accusé de réception de l'enregistrement du certificat de cession du véhicule, récépissé du dépôt de plainte si usurpation de vos plaques, copie de votre carte de mobilité inclusion mention stationnement (CMI-S), etc.

Amende reçue de l'étranger ? Choisissez la bonne option

Les radars en tout genre (de vitesse moyenne, fixes, de feu, drones...) foisonnent au-delà de nos frontières. Et à chercher sa route, on peut aussi zapper une signalisation du type "zone à trafic limité ou restreint". Vous estimez avoir été leurré ? Deux solutions : si vous pensez retourner dans le pays, contestez dans les temps impartis (ils divergent selon l'Etat). Autrement, vous pouvez faire le mort, le risque d'être poursuivi étant proche de zéro... pour le moment.

Notre conseil. Comme en France, votre requête doit être étayée (preuve à l'appui) sous peine de rejet.

Par Pascale Gétin



P. LAPORIE / NICE MATIN / MAXPPP

Un PV ou un FPS abusif ? Votre bonne foi ne suffit pas. Mais si vous avez de quoi les contester (preuve écrite et/ou témoignage), foncez à fortiori si des points sont en jeu ou si l'amende est élevée.

Assurance Vente de voiture

"J'ai averti mon assureur de la vente de mon auto. Mon contrat prend bien fin à la date de cession, non ?"

Jean R., par e-mail

Pascale Gétin. Pas si simple, a fortiori si vous n'assurez pas un nouveau véhicule chez votre assureur. Comme l'a rappelé le médiateur de l'assurance le 3 juin dernier, la vente de votre véhicule ne clôture automatiquement le contrat auto. La preuve de la cession doit être impérativement apportée dans les six mois suivant l'information faite à l'assureur, afin de mettre un terme au paiement des cotisations. Ce justificatif peut être le certificat de cession ou encore l'accusé d'enregistrement de la vente que vous devez obligatoirement déclarer dans les 15 jours suivant celle-ci sur la plate-forme de France Titres - Agence nationale des titres sécurisés : Ants.gouv.fr*. A défaut, le contrat continue et les primes sont dues.

* Article R.322-4 du code de la route.

Expertise Rapport d'expertise

"J'ai acheté un véhicule qui s'est avéré mal réparé après un accident. L'expert qui a suivi les travaux à l'époque refuse de communiquer son rapport. Normal ?"

Fernand D., par e-mail

Antoine Jacquot. Un expert en automobile est lié par le secret professionnel. Lorsqu'il établit un rapport, il l'adresse à celui qui l'a missionné, ainsi qu'au propriétaire du véhicule, conformément à l'article R.326-2 du code de la route. En revanche, il ne doit pas le communiquer à des tiers, même si vous êtes le "proprio" actuel. La seule solution est la voie judiciaire. L'article 10 du code civil prévoit en effet, que : "Chacun est tenu d'apporter son concours à la justice en vue de la manifestation de la vérité. Celui qui, sans motif légitime, se soustrait à cette obligation lorsqu'il en a été légalement requis, peut être contraint d'y satisfaire, au besoin à peine d'astreinte ou d'amende civile". L'expert ne pourra ainsi refuser de communiquer ce document à un juge ou à un expert judiciaire nommé dans le cadre de l'affaire.



SHUTTERSTOCK

Loi Radar antibruit

"Risque-t-on d'être verbalisé si notre véhicule émet de série un nombre de décibels supérieur aux 85 dB ?"

Pierre-Jean J., par e-mail

M. Frank Samson. Les radars antibruit, toujours en test et dont deux modèles sont désormais au stade de l'homologation, sont censés verbaliser les véhicules qui dépassent les 85 dB sur des voies limitées à 50 km/h. Ce qui peut être peu pour les modèles sportifs et les motos. Mais ces appareils, lorsqu'ils seront déployés (et s'ils le sont un jour) traqueront avant tout les nuisances sonores causées par les fauteurs de troubles (véhicules trafiqués ou poussés à des régimes excessifs). A chaque fois que le radar se déclenchera et, au moindre doute, un agent devra vérifier le seuil légal du véhicule via le fichier des immatriculations (ligne U.1 sur la carte grise). S'il est dépassé, le PV à 135 € pourra alors être envoyé.

* Ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/experimentation-radars-sonores



MICROD&B



Ecrivez-nous : Auto Plus, Les experts
40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux
expertsautoplus@reworldmedia.com



Par Jean-Rémy Macchia

Ne pas faire dans la discréption : c'est manifestement le credo de cette "Sport", qui déboule un beau jour du printemps 1985. Elle se remarque visuellement, acoustiquement et... chrono à la main.

Moteur: 4 cylindres en ligne, 2 carbus double corps
Cylindrée: 1905 cm³
Puissance : 126 ch à 5800 tr/mn
Vitesse maxi: 195 km/h
Production: 7 572 exemplaires (1985-1987)
Cote actuelle: autour de 14 000 €



IL Y A 40 ANS, CITROËN SORT LA **BX SPORT**

Une appellation totalement justifiée

Souvent, les constructeurs cherchent à se faire mousser avec des appellations valorisantes et pas forcément légitimes. Mais cette BX affûtée mérite vraiment son patronyme : sa mise au point est au poil.

Avec ses décos extérieures tapageuses, vous pourriez la prendre pour une vulgaire friandise : élargisseurs d'ailes envascillants, bas de caisse prononcés, aileron arrière positionné en hauteur, jantes alu au dessin furieusement géométrique, tout concourt à la rendre visible, même de loin. L'idée était justement de l'identifier sans peine. Mais pour le coup, la transfiguration ne concernait pas seulement le look. Côté moteur et châssis, quelle mise au point ! Le quatre cylindres 1,9 litre passé par les mains habiles du préparateur français Danielson est transfiguré : culasse, arbre à cames, soupapes et échappement sont retravaillés. Avec, au final, une puissance qui passe de 105 à 126 ch. Preuve du sérieux de cette transformation : dès 2000 tr/mn, le moteur vous gratifie d'une fougue sur-



prenante, avec un goût tout aussi inattendu pour les hautes zones du compte-tours, dont la zone rouge a été poussée jusqu'à 6 250 tr/mn. Les deux carburateurs Solex double corps sont bien là pour affirmer le caractère incisif de la bête...

Légère et énervée !

La BX est une voiture légère. En version de base, c'est un poids plume : 885 kg. Dans cette livrée sportive, elle dépasse à peine la tonne : 1 010 kg. Excellent ! Cela contribue largement à lui faire réaliser des chronos qui décoiffent : sur le 1 000 m départ arrêté, elle n'exige que 30s2. Bien mieux que la Golf

De dos, cette Sport inaugure l'aileron qui, par la suite, sera montée sur un nombre croissant de versions. Pas très discret. Et... c'est le but !

GTI du moment ! Mais ses talents ne s'arrêtent pas là : elle vous offre une agilité diabolique dans les enchaînements de virages ! Bien sûr, son châssis a été sérieusement affûté. Mais cette traction avait déjà pour elle des trains roulants très au point et, surtout, la fameuse suspension hydropneumatique aux effets quasiment magiques que Citroën accordait alors à tous ses modèles, hors citadines. L'auto se révèle ainsi d'une redoutable efficacité et son confort se maintient à un très bon niveau, malgré un raffermissement net par rapport aux autres versions. Initialement, il ne devait y avoir que 2 500 exemplaires de cette Sport. Mais la



La "Sport" n'a existé qu'avant le restylage. A bord, on retrouve la présentation psychédélique des premières BX, mais avec des cadrons ronds. Aujourd'hui, la planche de bord est auréolée d'un parfum rétro-futuriste inimitable.



Deux gros carburateurs Solex double corps : c'est la modification la plus visible. Mais un travail de fond a été opéré. La puissance portée à 126 ch est obtenue avec une courbe de couple continue, gage de souplesse et de disponibilité à tous les régimes.



PHOTOS: F. GROUT

Les élargisseurs d'ailes sont marqués. Et comme tout le design de la voiture, ils sont composés d'arêtes vives et d'angles nets. Même les jantes obéissent à cette esthétique très personnelle !

1985, cette année-là



L'épave du *Titanic* est retrouvée par une expédition franco-américaine dans l'Atlantique Nord, à quelques kilomètres de l'endroit où il a sombré en avril 1912. Bentley, marque clone de Rolls-Royce à l'époque, s'était déjà dévergondée depuis 1980 en montant un turbo sur le V8 de sa berline de grand luxe Mulsanne. En 1985 sort la Turbo R (photo) : son 6,75 litres offre 360 ch !

clientèle en redemandait ! Aussi, Citroën continua à la fabriquer sous sa forme initiale, même lorsque la BX restylée apparut, en juillet 1986. Elle resta au catalogue encore un an !

Aujourd'hui, elle est la plus cotée des BX. Les GTI qui ont suivi sur la version restylée décevaient par leur tempérament émoussé. Et même la volcanique 16 soupapes, forte pourtant de 160 ch, n'arrive pas à la détrôner dans le cœur des amateurs. Le plus délicat reste d'en trouver une dans un état conforme à l'origine et sans trop de kilomètres ! Car la bête est endurante et les 250000 km au compteur sont fréquents. ■



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 : BMW iX3, Mercedes GLC, VW T-Roc...**
retour sur les révélations allemandes de Munich.
- **Dossier essais : quand rentrée rime avec rabais,**
retrouvez les meilleures promos du moment.
- **Occasion : il n'y a pas que les hybrides Toyota, voici les alternatives aussi fiables mais moins chères !**

En kiosque le vendredi 19 septembre



Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Saunier Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Crupenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriau (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Antoine Arnoux, Pierre Audemar,

Christophe Conche, Vincent Desmonts,

Guillaume Jean, Guy l'Hospital, Nicolas Lourdin,

Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais,

Thierry Réabourg, François Stagnaro

En SR : Sophie Pertus

En maquette : Patrick Cœuru



Président : REWORLD MEDIA SA



axel springer

Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.
Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr
Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 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	Montant
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(1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus(1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus(1) ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)					218d	42000	+330	5%	D	Design AWD	51900	0	9%	Elec
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0%	E	220d	44100	+150	5%	D	Excellence AWD	56400	0	9%	Elec
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	3%	E	220d Luxury	46550	+150	2%	D	Tang (nouveau)	72000	0	2%	Elec
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4819	3%	E	Série 2 Coupé					AWD	72000	0	16%	Elec
S5	79750	+19139	2%	E	220i	52250	+2205	4%	E	Han	71160	0	16%	Elec
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	+4400	0%	PHEV	230i	56850	+3119	4%	E	CADILLAC	83100	0	0%	Elec
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69500	+4400	0%	PHEV	M2	68250	+47640	5%	E	CHEVROLET				
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0%	PHEV	220d	68000	+70000	0%	E	CITROËN				
2.0 TDI Hybride 204 Design	53000	+3735	0%	D	Série 2 Gran Coupé (nouvelle)					C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	216	39550	nc	5%	E	1.2 Turbo 100 You	15750	+330	6%	E
A5 Avant (nouvelle)					216 M Sport	40850	nc	5%	E	1.2 Turbo 100 Plus	17850	+360	5%	E
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0%	E	220 M Sport	44850	+190	5%	E	1.2 Hybride 110 Plus	20650	+170	4%	FHEV
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8%	E	220 M Sport	47000	+190	1%	E	1.2 Hybride 110 Max	22650	+230	4%	FHEV
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8%	E	Série 3					é-C3 113 You	23300	-3100	2%	Elec
S5	81250	+23747	0%	E	318i	50350	+2205	6%	E	é-C3 113 Plus	25500	-3100	2%	Elec
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63850	+4700	0%	PHEV	318i M Sport	54700	+2205	9%	E	é-C3 113 Max	27800	-3100	2%	Elec
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	0%	PHEV	320i M Sport xDrive	61850	+14825	5%	E	C3 Aircross (nouveau)				
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75650	+5200	0%	PHEV	320i M Sport	64150	nc	5%	D	1.2 Turbo 100 You	19700	+898	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0%	D	320i M Sport xDrive	74200	+27552	0%	E	1.2 Turbo 100 Plus	21800	+1074	1%	E
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8%	D	320d M Sport	122100	+70000	0%	E	1.2 Hybride 145 Plus	25800	+210	3%	FHEV
Q5 (nouveau)					330e	63050	0	12%	PHEV	1.2 Hybride 145 Max	27900	+210	3%	FHEV
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57850	+6426	0%	E	330e M Sport	66100	0	12%	PHEV	Électrique 113 You	27400	-3100	5%	Elec
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67050	+6426	0%	E	330e M Sport	68700	+450	6%	D	Électrique 113 Plus	29500	-3100	5%	Elec
S05	98830	+7351	0%	E	330d M Sport	72400	+7105	0%	D	C4 (nouveau)				
e-hybrid 299 Design	67900	+6125	0%	PHEV	318i M Sport	51650	+3331	6%	E	1.2 PureTech 130 Plus	29600	+898	5%	E
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0%	PHEV	318i M Sport	56800	+3331	13%	E	1.2 PureTech 130 Max	31800	+898	6%	E
e-hybrid 367 S line	80800	+6625	0%	PHEV	320i M Sport xDrive	75500	+39807	0%	E	1.2 Hybride 145 Plus	31800	0	4%	FHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63870	+10604	5%	D	320d M Sport xDrive	124300 </								

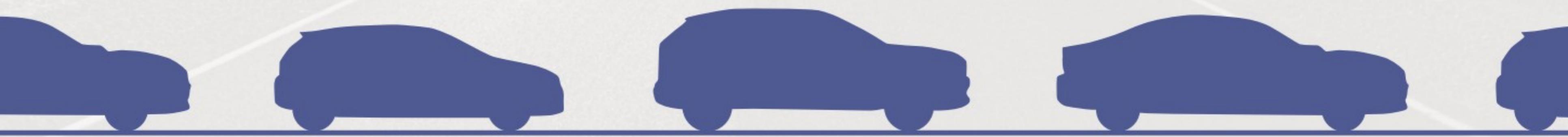
	Prix en €	Bonus (€)	Rampe possible	Energie		Prix en €	Bonus (€)	Rampe possible	Energie		Prix en €	Bonus (€)	Rampe possible	Energie		Prix en €	Bonus (€)	Rampe possible	Energie	
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV		218 76,1 kWh Air	64400	0	nc	Elec	3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	66000	+5756	7%	D	450 AMG Line 4Matic	78750	+24960	8%	E
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	nc	FHEV		385 99,8 kWh GT-Line 4x4	87100	0	nc	Elec	CX-80	64100	+6500	12%	PHEV	53 AMG 4Matic+	93400	+70000	0%	E
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	50400	0	nc	PHEV		GT	97100	0	nc	Elec	2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	70250	+6500	12%	PHEV	300 e Hybrid EQ AMG Line	72250	+5000	1%	PHEV
E-Tense Pallas	46600	-3100	nc	Elec		Revuelto	506800	+70000	nc	Elec	3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	73150	+13459	8%	D	69100	+3290	8%	D	
E-Tense Jules Verne	49100	0	nc	Elec		Urus SE	264000	nc	nc	Elec	3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	74200	+13459	9%	D	CLE Cabriolet (nouveau)				
DS 7											200 AMG Line	75800	+7552	4%	E					
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	0	9%	PHEV							300 AMG Line 4Matic	78850	+14395	4%	E					
Plug-In Hybrid 225 Edition France	58510	0	9%	PHEV							450 AMG Line 4Matic	87500	+42846	4%	E					
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	9%	PHEV							53 AMG Matic+	101150	+70000	0%	E					
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	9%	PHEV							220 d AMG Line	77450	+5900	4%	D					
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70260	+360	9%	PHEV							EQE									
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	78600	+850	9%	PHEV							300 Executive Line	71400	0	6%	Elec					
1.5 BlueHDi 130 Pallas	51250	+2205	28%	D							350+ Electric Art	82750	0	0%	Elec					
1.5 BlueHDi 130 Edition France	51950	nc	14%	D							350+ AMG Line	87100	0	10%	Elec					
N°8 (nouveau)											53 AMG 4Matic+	127100	0	0%	Elec					
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec							EQE SUV									
FWD 230 Etoile	66400	0	0%	Elec							300 AMG Line Edition	85300	0	9%	Elec					
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec							350+ Electric Art	93800	0	0%	Elec					
FWD Long Range 245 Etoile	70800	0	0%	Elec							350+ AMG Line	98800	0	12%	Elec					
FWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec							350 d AMG Line	101650	0	12%	Elec					
FERRARI											500 AMG Line 4Matic	106500	0	12%	Elec					
Roma Spider	246524	+70000	nc	E							53 AMG 4Matic+	147050	0	1%	Elec					
12Cilindri	395000	+70000	nc	E							GLE									
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E							53 AMG 4Matic+	105800	+70000	6%	E					
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV							63 AMG 4Matic+	159850	+70000	6%	E					
296 GTS	315380	+3784	nc	PHEV							400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	99850	+18590	8%	PHEV					
SF90 XX Stradale	770000	+28413	nc	PHEV							53 AMG Hybride 4Matic+	116500	+23000	5%	PHEV					
SF90 Spider	465720	+6637	nc	PHEV							300 d Avantgarde Line	87200	+38030	6%	D					
Purosangue	380000	+70000	nc	E							350 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	96800	+20300	8%	PHEV					
FIAT											350 d e Hybrid EQ AMG Line	107000	+20300	8%	PHEV					
Panda Classic											CLA Coupé									
1.0 70 BSG Hybrid City	15800	+50	7%	E							250+ Technologie EQ Limited Edition	52900	0	0%	Elec					
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18500	+125	13%	E							250+ Technologie EQ AMG Line	58200	0	0%	Elec					
500e											350 Technologie EQ AMG Line 4Matic	67450	0	0%	Elec					
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec							GLA									
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	19%	Elec							180 Progressive Line	45450	+2370	8%	E					
42 kWh La Prima	37800	-3100	19%	Elec							200 Progressive Line	47200	+2370	8%	E					
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec							200 AMG Line	46300	+2370	12%	E					
Abarth	38600	-3100	21%	Elec							250 e AMG Line	54200	0	15%	PHEV					
Abarth Pack	38800	-3100	13%	Elec							180 d Progressive Line	40750	+740	10%	D					
500e 3+1											180 d Star Edition	42450	nc	11%	D					
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec							200 d Star Edition	44500	nc	11%	D					
42 kWh (RED)	35800	-3100	6%	Elec							200 d AMG Line	45050	+400	11%	D					
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec							CLA (nouveau)									
Abarth Pack	42300	-3100	17%	Elec							250+ Technologie EQ Limited Edition	52900	0	0%	Elec					
Grande Panda (nouvelle)											250+ Technologie EQ AMG Line	58200	0	0%	Elec					
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV							350 Technologie EQ AMG Line 4Matic	67450	0	0%	Elec					
1.2 Hybrid Turbo 110 Icône	20800	nc	0%	FHEV							GLE									
Électrique 113 (RED)	24800	-3100	9%	Elec							53 AMG 4Matic+	123800	+70000	0%	E					
Électrique 113 La Prima	27800	-3100	9%	Elec							63 AMG 4Matic+	174700	+70000	2%	E					
600											400 e Hybrid EQ AMG Line	110550	+20300	4%	PHEV					
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV							53 AMG Hybride 4Matic+	134500	+22400	3%	PHEV					
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	11%	FHEV							450 d AMG Line	96350	+70000	0%	D					
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	11%	FHEV							CLA Coupé									

	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)															
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E	1.2 Hybrid 145 GT	43800	+260	8% FHEV		220 Grande autonomie Techno	46000	-3100	12% Elec		
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E	Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	+1050	7% FHEV		Austral (nouveau)	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Evolution	41800	0	5% FHEV	
John Cooper Works	53050	+26302	nc	E	Plug-in Hybrid 195 GT	47900	+1050	7% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	43000	0	6% FHEV		
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D	Electric 210 Allure	44900	-3100	11% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	45900	0	5% FHEV		
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D	Electric 210 GT	46900	-3100	11% Elec		Arkana	1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34200	0	15% FHEV	
Cooper E Essential	39150	-3100	nc	Elec	Electric 230 Grande Autonomie Allure	46900	-3100	11% Elec		1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	36200	0	15% FHEV		
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec	Electric 230 Grande Autonomie GT	51400	0	11% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec	Electric 325 Dual Motor First Edition 4x4	53900	0	11% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
Cooper SE Favoured All4	46580	-3100	nc	Elec	408				1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV			
MITSUBISHI					1.2 Hybrid 145 Allure	37800	+75	14% FHEV		SEAT	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV	
Colt					1.2 Hybrid 145 GT	41800	+75	10% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
1.0 MPI-T 91 Intense	28500	+170	19% E		Plug-in Hybrid 225 GT	47250	0	18% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
1.6 MPI HEV 143 Intense	31600	0	14% FHEV		Electric 210 Allure	43900	-3100	4% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
1.6 MPI HEV 143 instyle	32600	0	14% FHEV		Electric 210 GT	45900	-3100	4% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24780	+240	nc	GPL	408				1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV			
ASX					1.2 Hybrid 145 Allure	37800	+75	14% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV	1.2 Hybrid 145 GT	41800	+75	10% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
1.8 MPI HEV 158 Intense	35200	nc	nc	FHEV	Plug-in Hybrid 195 Allure	45400	+2720	nc FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
Outlander (nouveau)					Plug-in Hybrid 195 GT	49900	-3100	5% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
Invite	51500	+3050	4% PHEV		Electric 210 Allure	46900	-3100	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
Invite+	55700	+3050	4% PHEV		Electric 210 GT	51400	0	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
NISSAN					Electric 230 Grande Autonomie Allure	51400	0	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
Micra (nouvelle)					Electric 230 Grande Autonomie GT	55900	0	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec	Electric 136 Allure Taille M	37950	-3100	5% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec	Electric 136 GT Taille XL	43250	-3100	5% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec	POLESTAR					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
52 kWh 150 Evoke	36000	-3100	nc	Elec	2 (nouvelle)					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
Juke					Standard Range Single Motor 70 kWh	46800	0	nc Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	16% E		Long Range Single Motor 82 kWh	49800	0	nc Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
Hybrid 143 Acenta	30700	0	18% FHEV		LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63300	0	nc Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	18% FHEV		5008					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
Qashqai					1.2 Hybrid 145 Allure	41300	+790	17% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5% E		1.2 Hybrid 145 GT	45800	+790	5% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2049	27% E		Plug-in Hybrid 195 Allure	45400	+2720	nc FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	38000	+1901	27% E		Plug-in Hybrid 195 GT	49900	-3100	5% FHEV		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	41200	+1901	5% E		Electric 210 Allure	46900	-3100	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37600	nc	10% FHEV		Electric 210 GT	51400	0	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39800	nc	10% FHEV		Electric 230 Grande Autonomie Allure	51400	0	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
Ariya					Electric 230 Grande Autonomie GT	55900	0	7% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
63 kWh 218 Engage	39300	0	7% Elec		PORSHE					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
63 kWh 218 Advance	41800	0	10% Elec		718 Boxster					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
87 kWh 242 Advance	40300	0	10% Elec		718 Cayman					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8% Elec		911 Coupé (nouvelle)					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
87 kWh e-Force 306 Evolve	55800	0	8% Elec		911 Targa (nouvelle)					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
X-Tailor					911 Cabriolet (nouvelle)					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11% FHEV		Taycan					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
e-Force 213 Acenta	46100	+4874	11% FHEV		Propulsion	108500	0	0% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
e-Force 213 N-Connecta	48300	+4986	14% FHEV		4S	102400	0	0% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
1.3 Tce 130 Acenta	29100	nc	4% E		4 GTS	203100	+7000	0% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
45 kWh Acenta	39000	-3100	4% E		Taycan Sport Turismo					1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
OPEL					Propulsion	107500	0	0% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	3% FHEV		
Corsa					4S	126800	+7000	0% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc FHEV		
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	9% E		GTS	154200	+7000	0% Elec		1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Alpine	48300	0	nc FHEV		
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25900	0	15% FHEV		Turbo	161000	+7000								



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité : 01 41 33 55 45 - jaldabo@reeworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

JUSQU'À
-25%



NOUVEAU
TUCSON | À PARTIR DE
32 300 € TTC

JUSQU'À
-24%



RENAULT
SYMBIOZ | À PARTIR DE
28 700 € TTC

JUSQU'À
-30%



NOUVELLE C4 | À PARTIR DE
21 990 € TTC



Toutes marques et modèles disponibles

• VÉHICULES 0 KM EN STOCK ET SUR COMMANDE !!!
• LIVRAISON POSSIBLE SUR TOUTE LA FRANCE
• REPRISE POSSIBLE OCCASIONS RÉCENTES

OFFRE DU MOIS

FORD PUMA ST LINE
À PARTIR DE **24 200 € TTC**

NOUVEAU AUSTRAL FULL HYBRID
À PARTIR DE **34 200 € TTC**

2008 GT HYBRID 145 CV
À PARTIR DE **24 990 € TTC**



DACIA DUSTER | À PARTIR DE
21 900 € TTC

JUSQU'À
-8%



NOUVEAU
C3 AIRCROSS | À PARTIR DE
19 250 € TTC

JUSQU'À
-11%



NOUVEAU
3008 | À PARTIR DE
29 700 € TTC

JUSQU'À
-29%

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme

41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise

30 avenue des Censives 60000 BEAUVASIS TILLÉ 03 44 45 60 47

Boiteatelier.eu

®

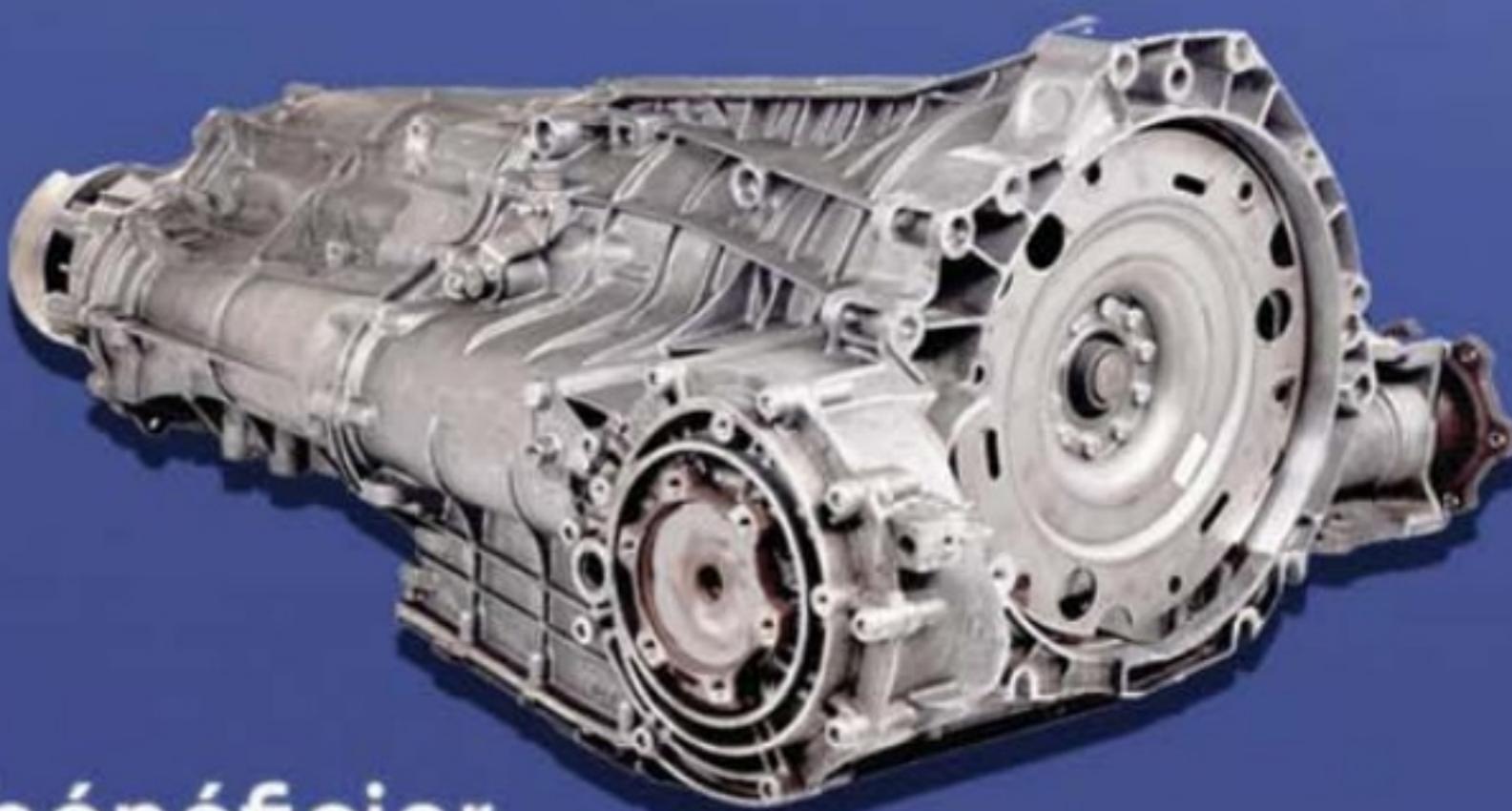
Leader Européen en Echange Standard et Réparation



2 ans de garantie !



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



tél: 07 69 78 81 29

contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier
des réductions pour nos clients fidèles.



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.

ISO 9001

59^e SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS

DU **27** SEPT | PARC DES EXPOSITIONS
AU **05** OCT | **PARIS - LE BOURGET**

Paris Le Bourget



BÉNÉFICIEZ
D'UNE OFFRE
SPÉCIALE

5€

AU LIEU
DE 15€

EN UTILISANT LE CODE PROMO **SVDLMAG**

sur le site **salonvdl.com**

Polo

À partir de **129 €/mois⁽¹⁾**
LLD 37 mois, 30 000 km
1^{er} loyer de 4 000 €



**On a souvent tendance à se tromper
sur le prix d'une Volkswagen.**
Volkswagen Polo



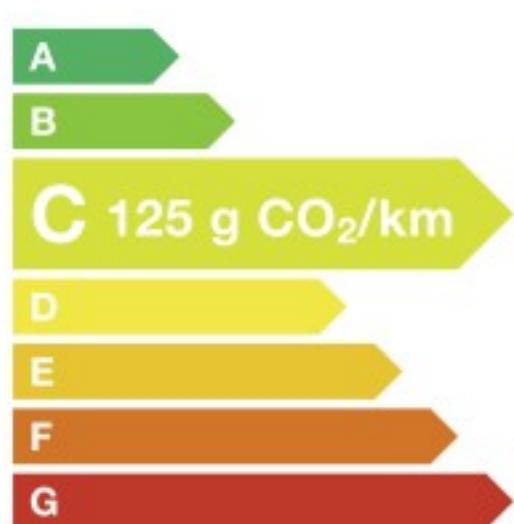
Journées Portes Ouvertes du 11 au 15 septembre.⁽²⁾

(1) Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté: Polo R-Line Edition 1.0 TSI 95 ch BVM5 (jantes non commercialisées en France), avec options aux mêmes conditions que la Polo 1.0 MPI 80 ch, 1^{er} loyer de 4 000 € suivi de 36 loyers de 275 €. Valable pour toute commande d'une Polo R-Line Edition **du 01/09/2025 au 30/09/2025 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-UQ9M0-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. (2) Selon autorisation préfectorale.

Pour une Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 : consommation électrique mixte (kWh/100 km): 5,2 min – 5,3 max;
rejets de CO₂ en phase de roulage (g/km): 118 – 119 (WLTP). Valeurs au 12/06/2025, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.



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