

# FUTURS RADARS

Urbains, interdistance, dopés à l'IA, anti-téléphone... P.6

## Toujours plus redoutables !

Première confrontation P.16

# VOLKSWAGEN T-ROC

Quels arguments face aux Peugeot 2008 et Renault Captur ?



## Essais

L'Audi Q3 TDI 150 en panoramique P.34



La Citroën C3 Hybride au quotidien P.44



## Pratique

DASHCAMS 9 applis pour filmer vos déplacements P.46



## Dossier

# Les vraies consommations de 1040 modèles

Essence, diesel, GPL, hybride et hybride rechargeable P.24



Occasion



## DACIA JOGGER

Les meilleures versions à partir de 14 000 € P.52

## Renault Megane

De 2002 à 2024 Nos conseils d'achat P.48



## Quelle R5 choisir ?

Toutes les déclinaisons de Renault et Alpine testées P.38

L 14629 - 1934 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 € - MEX: 3,20 € - TUR: 5,50 € - CH: 5,50 € - TUN: 5,80 €



**portes ouvertes**  
**9-13 oct<sup>(1)</sup>**

**le 30 septembre,  
le dispositif gouvernemental  
Mon Leasing Electrique  
est de retour<sup>(2)</sup>**

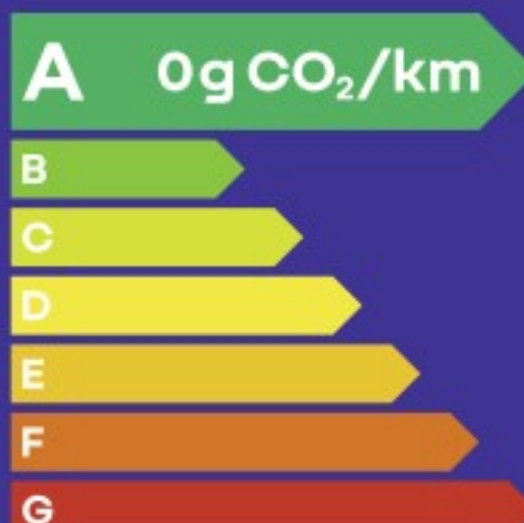


**Quand vous choisissez votre véhicule en leasing électrique  
chez Renault, vous faites le choix de l'expertise,  
de la technologie et du savoir-faire.**

**Vous faites aussi en sorte que les aides financières  
soutiennent un constructeur français qui a choisi  
de produire ces véhicules électriques en France.**

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

**nombre de bénéficiaires limité<sup>(2)</sup>  
inscrivez-vous dès maintenant**







## Renault 5 E-Tech leasing électrique



**120€** /mois<sup>(4)</sup>  
**sans apport**

five 95 ch

LLD sur 37 mois,  
prime CEE de 6 247€ déduite<sup>(5)</sup>

## Megane E-Tech leasing électrique



**195€** /mois<sup>(4)</sup>  
**sans apport**

equilibre 130 ch

LLD sur 37 mois,  
prime CEE de 7 000€ déduite<sup>(5)</sup>

## Renault 4 E-Tech leasing électrique



**155€** /mois<sup>(4)</sup>  
**sans apport**

evolution 120 ch

LLD sur 37 mois,  
prime CEE de 7 000€ déduite<sup>(5)</sup>

(1) ouverture 12/10/25 selon autorisation. (2) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social [www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990](http://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990). (3) fait d'esprit français. (4) modèles éligibles : R5 e-tech électrique five autonomie urbaine noir étoilé, sans apport, et 6 247€ prime CEE. Renault megane e-tech électrique equilibre autonomie urbaine noir étoilé, sans apport et 7 000€ prime CEE. R4 e-tech électrique evolution autonomie urbaine rouge carmin, sans apport et 7 000€ prime CEE. primes CEE déduites dans cadre du dispositif leasing social. (5) location longue durée 37 mois, 37 500 km avec dispositif leasing social. loyers hors options, assurance facultative et entretien. offre sous réserve de : validation conditions finales du dispositif, éligibilité au dispositif d'aide à location de véhicule électrique 2025, disponibilité stocks et aides, étude et acceptation du dossier par loueur, diac agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital 415 100 500€, siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex, siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. vous disposez délai de rétractation. offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de R5, Renault Megane, R4 neuves à partir du 30/09/2025 jusqu'à fin du dispositif. voir conditions sur [renault.fr](http://renault.fr). **consommations min/max en kwh/100 km\* et émissions de co<sub>2</sub> min/max en g/km\* : R5 : 14,5/15,5 et 0,\*\* Megane : 14,4/15,1 et 0,\*\* R4 : 14,7/15,6 et 0,\*\* \*selon données wltp. \*\*à l'usage, hors pièces d'usure.** [renault.fr](http://renault.fr)

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





# PEUGEOT

## E-208 ÉLECTRIQUE



**JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE<sup>(1)</sup>**

I-Cockpit 3D<sup>(2)</sup>

Jusqu'à 433 km d'autonomie<sup>(3)</sup>

Également disponible en hybride

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

B

C

D

E

F

G

JUSQU'À  
**8**  
ANS

**PEUGEOT  
CARE  
GARANTIE**

<sup>(1)</sup>

**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.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



## ACTU

- 6 **L'événement Radars**: tout ce qui se trame
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs de la semaine**
- 12 **Les news**
- 14 **La photo de la semaine**
- 16 **Les nouveautés** Le Volkswagen T-Roc affronte le Peugeot 2008 et le Renault Captur
- 20 **Les voitures de la semaine**: le Mitsubishi Eclipse Cross

## ESSAIS

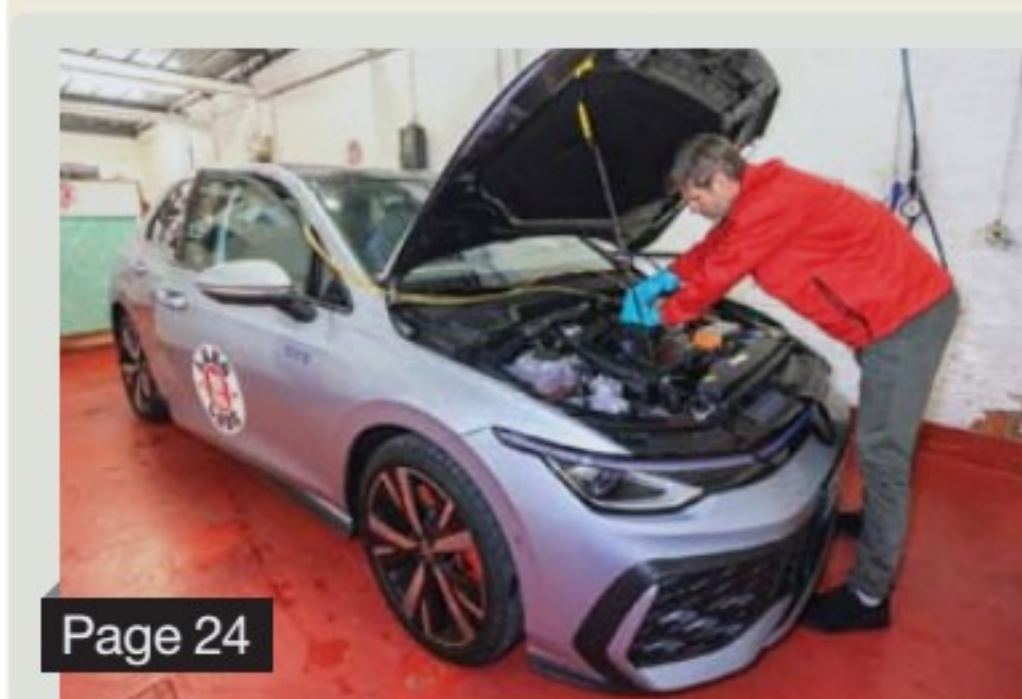
- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier Spécial vraies consommations**: 1 040 modèles mesurés
- 34 **Panoramique** L'Audi Q3 2.0 TDI S tronic S line de 150 ch
- 38 **Dossier** Quelle Renault 5 ou Alpine A290 choisir?
- 44 **Testée au quotidien** La Citroën C3 Hybride

## GUIDE PRATIQUE

- 46 **Les coachs Auto Plus** Neuf applications dashcam gratuites à l'essai
- 48 **Acheter une voiture d'occasion** Renault Megane 2, 3, 4: le guide d'achat complet
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un Dacia Jogger essence à partir de 14 000 €
- 54 **Le coin des experts** Combien coûte l'assurance d'une voiturette?

## MAGAZINE

- 56 **Auto Plus Classiques** La Peugeot 204 berline (1965)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 24

N. SOLER



Page 34

B. ASKET/VIRAGE AGENCY



Page 38

Y. LEFEBVRE



Page 52

F. GROUT

## Trait d'humour

Le salon des véhicules de loisirs ouvre ses portes ce week-end, au Bourget



CIREBOX

## Service abonnement

**Kiosque mag** Pour vous abonner, bulletin page 11 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com). Sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com), commandez également les anciens numéros d'Auto Plus. Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h). Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## La vitesse... dans la précipitation

C'est le genre de record dont on se passerait volontiers. L'été s'est révélé particulièrement sinistre sur les routes, avec une hausse de 23 % de la mortalité en juillet et de 18 % en août selon les chiffres publiés par la Sécurité routière. En valeur absolue, le mois d'août enregistre le pire bilan depuis 2011. De quoi alimenter le (bad) buzz sur les réseaux sociaux et occuper la une de tous les JT de 20 heures. Dommage que les bons chiffres du début de l'année (baisse de 17 % en janvier, de 14 % en février ou encore de 10 % en mars) soient, eux, passés sous les radars... qu'on nous promet pourtant de plus en plus "intelligents" (voir p. 6). Ainsi, à l'échelle annuelle, la hausse atteint 1 %. Cela reste bien sûr inacceptable: le seul objectif est la baisse des accidents. Dès lors, remobiliser sur le sujet n'est jamais superflu, à condition de viser large. Et surtout juste.

Comme souvent, les intervenants se précipitent pour pointer du doigt la vitesse (1 accident mortel sur 3, nous dit-on). Facile et lucratif. Pourtant, on voit bien que la politique du tout répressif échoue à éviter une recrudescence des drames. Sans compter que, si la vitesse ressort dans les causes principales des accidents, c'est aussi parce qu'elle constitue une variable "déclarative". En l'absence de boîte noire (obligatoire depuis 2022 mais encore peu répandue dans un parc auto dont l'âge moyen atteint 13 ans), les forces de l'ordre doivent l'estimer au doigt mouillé. Plus qu'un unique facteur déclencheur, la vitesse joue un rôle aggravant, venant s'additionner à d'autres causes, comme l'alcoolémie (1 accident mortel sur 4), les stupéfiants (1 sur 5), le téléphone (1 sur 10). Problème: contrôler ces dernières nécessite des moyens humains, ce qui coûte plus que ça ne rapporte...

La prévention reste, elle, essentielle. Selon le baromètre 2025 de la conduite responsable publié par la fondation Vinci, près d'un conducteur sur dix oublie de boucler sa ceinture de sécurité. Proportion qui passe à 17 % chez les hommes de moins de 35 ans! De même, 29 % des automobilistes envoient ou lisent des SMS ou des e-mails en conduisant. Quant au clignotant, il est zappé par 58 % d'entre eux, et les distances de sécurité demeurent ignorées par 68 %. Des comportements que les radars de demain promettent de traquer. A voir si la crainte du flash suffira à faire changer les pratiques... sachant que, selon la même étude, 92 % des conducteurs s'estiment exemplaires au volant!

Mathieu



## RADARS IA, INTERDISTANCE, TÉLÉPHONE...

## Tout ce qui se trame

Gare à l'eau qui dort ! Relativement amorphe depuis plusieurs années, voilà le secteur des radars qui bouillonne à nouveau. Le recours à l'intelligence artificielle offre bien des perspectives, notamment pour multiplier les motifs d'infractions contrôlables automatiquement. Révélation.

Pour percer les secrets des futurs radars, il n'y a pas trente-six solutions : confronté à l'opacité – pour ne pas dire l'omerta – qui les entoure, *Auto Plus* a pour habitude de partir à la pêche aux infos sur le terrain, mais aussi dans des documents administratifs (plus ou moins accessibles) qui en disent long à leur sujet. A ce titre, le dernier tombé dans nos filets n'est pas piqué des vers ! Il confirme tout ce que nous avons entrevu récemment dans notre boule de cristal. Ce document, il s'agit d'un vaste appel d'offres, lancé par le Département du contrôle automatisé (DCA), l'organisme en charge de gérer les radars. Il invite les spécialistes du secteur (et au-delà) à lui porter assistance pour parvenir – cette fois pour de bon – à rendre les radars de demain réellement multifonctions, c'est-à-dire capables de relever automatiquement d'autres infractions que la vitesse et le franchissement des feux rouges. Un projet vieux de dix ans qui n'a pu aboutir jusqu'ici, tant le défi s'avère titanesque sur les plans technique, réglementaire et juridique, mais désormais crédible grâce



Capture d'écran de la vidéo d'un fabricant vantant les fonctionnalités de son radar urbain.

à l'intelligence artificielle. Les nouvelles infractions concernées ? En vérité, aucune liste précise ne l'indique, mais elles apparaissent au fil des pages, à travers les descriptions d'objectifs à atteindre, les projets d'innovation demandés et via des exercices pratiques soumis aux candidats ! En croisant cette multitude d'infos, on voit ainsi se dessiner la feuille de route de la Sécurité routière pour les cinq prochaines années.

## Une avalanche de nouvelles fonctions

► **Tous les radars vont évoluer, même les plus anciens.** L'appel d'offres du Département du contrôle automatisé (DCA) charge les acteurs du secteur de répondre à une longue suite de tâches, et ce avant le 24 octobre. Le premier exemple plante bien le décor : "Le titulaire doit mettre à jour régulièrement la veille technologique sur les différents types de cinémomètres, fixes ou mobiles." Les plus récents comme les plus anciens, sous réserve de rentabilité.

► **De multiples infractions au menu du radar discriminant.** Depuis la greffe d'un lidar 3D (laser à balayage en trois dimensions) sur le radar discriminant, son fournisseur, Parifex, voit grand. "Il s'engage à couvrir de nouvelles fonctions", précise le DCA. Pas plus de détails, hélas. Mais une vieille brochure publicitaire vantant les performances du lidar Nano évoquait la détection des contresens, le non-respect d'une bande d'arrêt d'urgence ou le contrôle de la distance de sécurité entre deux véhicules (voir le point suivant).

► **Des radars interdistance et déplaçables.** Il est demandé de développer un nouveau dispositif "fondé sur une infraction liée à l'interdistance, et en faire éventuellement un radar déplaçable". Le futur

titulaire du lot (comme pour les autres cités ici) devra s'occuper de tout, du montage du marché public d'expérimentation jusqu'à la mise en service. Mais pourquoi inventer un nouveau radar pour mesurer la distance entre deux véhicules, puisque plusieurs matériels actuels disposant d'un lidar – tels le radar fixe discriminant ou le radar chantier semi-fixe – devraient pouvoir convenir...



► **Sanction du téléphone au volant.**

Le DCA demande à la fois une "analyse juridico-technique" du contrôle-sanction du téléphone tenu en main et un état des lieux des matériels capables d'intégrer une telle fonction. Un défi juridique et technique, qui impose de scruter l'intérieur d'un habitacle. Si les radars de covoiturage le permettent déjà (mais pas sans la validation d'un agent assermenté), le radar urbain paraît tout désigné.



► **Recours au matériel étranger.** Originalité de l'appel d'offres, il oblige les candidats à répondre à des exercices pratiques ! L'un d'eux : "acquérir un nouveau radar sur étagère qui semble exister dans des pays étrangers". Quel matériel a pu taper dans l'œil de la Sécurité routière ? Peut-être le système australien censé détecter l'ivresse au volant ou la prise de stupéfiants, celui dopé à l'IA testé à Manchester en Angleterre (photo du bas) ou le radar interdistance récemment inauguré en Espagne (panneau de signalisation en médaillon à gauche).





## Les équipements actuels revisités



► **Un successeur pour le vieux hibou.** Là encore, *Auto Plus* avait révélé ce projet de remplacement des radars embarqués/débarquables. Mais il semblait depuis tombé aux oubliettes. Or, il est bien “prévu d’acquérir une nouvelle génération d’équipements, plus simples à mettre en service” que les hiboux. Ça tombe bien : les deux appareils ci-dessus sont d’ores et déjà prêts à prendre la relève !

► **Des multitransons pour succéder aux radars tronçons.** Le radar de vitesse moyenne semblait bon pour la casse. Erreur : “Il est prévu d’acquérir une nouvelle génération d’équipements, capables de réaliser des contrôles sur plusieurs tronçons successifs.” Une demi-surprise pour les lecteurs d’*Auto Plus*, qui a révélé ce projet il y a plusieurs années. Il était même question de dispositifs déplaçables, pouvant également opérer sur le réseau secondaire (départemental, notamment), et non plus seulement sur les voies rapides.

► **Des nouveaux yeux pour les motards.** En parallèle, un autre appel d’offres est en cours pour équiper les motards de la police et de la gendarmerie d’une nouvelle génération de pistolets ou jumelles laser. Mais pas de quantités précisées.



## Un parc toujours boulimique

► **200 tourelles supplémentaires.** Les radars tourelles continuent de remplacer les cabines grises (il en reste 600), les vieux dispositifs de feux rouges (640) ou de passages à niveau (70). Seule indication : leur parc va être porté à 1 700 unités d’ici à fin 2028, toutes actives (terminé la notion de cabines “leurres”).

► **100 à 200 radars urbains installés par l’Etat de plus par an... non compris les 5 000 des maires.** Seulement 80 radars urbains (de deux fournisseurs) sont en service, pour le compte de l’Etat, depuis un an dans les quatre secteurs ayant servi à leur mise au point : le Doubs et le



Territoire de Belfort pour le modèle Parifex ; Marseille, Toulouse et Montpellier pour celui d’Idemia. Alors qu’on le croyait sur la sellette, le radar urbain redevient une priorité : non seulement le DCA indique l’acquisition de 100 à 200 unités par an, mais il veut que ces équipements subissent “des évolutions

itératives [c’est-à-dire multiples], incrémentales [progressivement] et agiles afin de couvrir de nouvelles fonctions”. Téléphone au volant et non-port de la ceinture figurent sans doute parmi les priorités.

C’est une surprise, car ces centaines de minitournelles s’ajouteront au marché gigantesque des radars installés par les collectivités, représentant jusqu’à 5 000 appareils d’un type inédit à implanter dans les dix ans. On attend, sous peu, le nom de l’unique gagnant. A terme, trois modèles urbains – 2 pour l’Etat et 1 pour les maires – pourraient donc cohabiter !



► **550 radars de chantier et 1 550 emplacements aménagés.** Le parc de radars autonomes (appelés aussi radars de chantier) devait être porté à 800. Mais victimes du vandalisme, on n’en compte que 450 unités, et le DCA table maintenant sur 550 “à courte échéance”. Ceux implantés sur les itinéraires sécurisés avec panneaux leurres concernent 12 000 km de routes, pour 1 550 emplacements recensés, et “ces quantités sont amenées à croître”.

► **100 à 150 voitures radars actives en même temps.** Longtemps cantonné à 55 départements, le Dispositif d’externalisation de la conduite des voitures radars (dites désormais Dexter) s’étend en ce moment aux 31 du Sud/Sud-est. Le parc technique compte toujours 400 véhicules, mais pour “100 à 150 déployés à un instant donné”, sachant que le parc de tablettes de navigation, qui indiquent “les plans de contrôle” des trajets à surveiller, ne s’élève qu’à 237, et qu’elles seront renouvelées “à l’horizon 2027/2028”.

## Inventer ne suffira pas

Recourir à l’intelligence artificielle pour mettre au point de nouvelles fonctions sur un radar, facile. S’en servir pour verbaliser automatiquement les infractions correspondantes, c’est une autre histoire... sur le plan juridique. Car “les nouvelles fonctionnalités des radars s’orienteront inéluctablement vers les preuves vidéo filmant la voie publique, ainsi que la collecte de données techniques, parfois à caractère personnel”. Conséquence : en plus des fastidieuses procédures d’homologation, les fabricants se voient désormais contraints de proposer eux-mêmes les évolutions réglementaires correspondant aux nouvelles fonctions !





## Itinéraire des airbags Takata

**Je me demande ce que deviennent les millions d'airbags Takata défectueux – et probablement dangereux – remplacés en France comme ailleurs. Le savez-vous ?**

Solène T., Confolens (16)

**François Tarrain.** Les 2,5 millions d'airbags potentiellement dangereux extraits des voitures françaises devront être démantelés avec toutes les précautions qu'impose la présence d'une cartouche de nitrate d'ammonium, un composé explosif instable sous l'effet de l'humidité et de la chaleur. Démontés en atelier, les éléments sont isolés dans des bacs en plastique, avant d'être collectés. Leur destination : des centres agréés "déchets dangereux" où ils sont recyclés. A ce jour, seules les sociétés Hubency, Métal Réunion (à La Réunion) et, d'ici peu, Planète Artifices en Vendée se chargent de l'opération sensible qui consiste à déclencher les airbags, à séparer ses composants et à les valoriser dans différentes filières. Une tâche titanesque qui risque de prendre des années.



D. ADEMAS / OUEST FRANCE / MAXPPP

**Je me demande si ceux qui pestent contre les autos des constructeurs chinois (qu'ils accusent de tous les maux) s'émeuvent autant des achats compulsifs de leurs enfants ou de leurs petits-enfants – tous accros à la fast fashion – sur AliExpress, Shein ou Temu...**

M. Ferrand, Poitiers (86)

## Belote-rebelote ?

**Un foyer "modeste" qui a déjà pu bénéficier du leasing social en 2024 va-t-il à nouveau pouvoir profiter du dispositif qui s'ouvre le 30 septembre ?**

Pierre, Saint-Florentin (89)

**Pascale Gétin.** Oui et non. La personne qui est devenue, l'an dernier, locataire d'une électrique à "moins de 100 €/mois" ne pourra pas prétendre à la nouvelle version du leasing social. En revanche, les autres membres du foyer, eux, peuvent profiter du dispositif... pour peu qu'ils remplissent toutes les conditions d'éligibilité (revenus, distance domicile-travail ou parcourue dans le cadre de leur activité...).

## Hors de contrôle

**Est-il vrai que l'on peut vendre à un particulier une auto qui n'a pas roulé depuis longtemps avec la mention "Vendu en l'état sans contrôle technique", inscrite sur la carte grise ?**

Jean-Marc, Autun (71)

**Pascale Gétin.** Dans le cadre d'une vente à un particulier, la voiture doit impérativement être accompagnée d'un contrôle technique datant de moins de six mois... Et ce même si elle est frappée d'une contre-visite sous deux mois (la défaillance étant détaillée sur le procès-verbal). En revanche, la mention "Vendu en l'état" n'a strictement aucune valeur légale ! Cela étant, il existe bien une solution simple et sans risque pour se débarrasser d'un véhicule sans "CT" : le vendre à un professionnel de l'automobile.

VOIE DE COVOITURAGE OU PAS, LES CAMIONS SONT INTERDITS SUR LA FILE DE GAUCHE

## Interfile en deux-roues et voie de covoiturage

### Dans le couloir de la mort...

**Depuis l'instauration de la voie réservée sur le périph parisien, c'est fou le nombre de camions et de bus qui squattent la file de gauche ! Or, quand deux poids lourds sont côte à côte, ça crée un goulet d'étranglement dans lequel les deux-roues en interfile risquent d'être pris en sandwich... comme ce jour-là (photo).**

Stefan, Gagny (93)

**François Tarrain.** Sur le périph comme sur d'autres axes dotés d'une voie réservée, certaines règles de circulation sont mal comprises et/ou méconnues. Pourtant, il y en a une qui s'impose partout : l'article R412-25 du code de la route selon lequel "lorsqu'une route

comporte trois voies ou plus [...] affectées à un même sens de circulation, il est interdit aux conducteurs des véhicules dont le PTAC excède 3,5 t ou d'ensemble de véhicules dont la longueur excède 7 m d'emprunter d'autres voies que les deux voies [...] situées le plus près du bord droit de la chaussée". En clair, les camions n'ont strictement rien à faire sur la file de gauche du périph, réservée ou pas, et quel que soit le nombre de passagers à bord. En revanche, les véhicules de transport en commun (bus, autocars...) sont, eux, autorisés à rouler sur la voie réservée, mais uniquement durant les plages horaires actives (y compris sur l'A1 et de l'A13).

REPORTERS AUTO PLUS

## Retour vers le futur

**La poignée de porte du nouveau T-Roc, que vous qualifiez d'inedite dans le n° 1930, m'a rappelé que la Renault 25 était une auto en avance sur son temps avec sa poignée dans l'accoudoir, dont Volkswagen s'est peut-être inspiré.**

Stéphane Riff, La Garenne-Colombes (92)

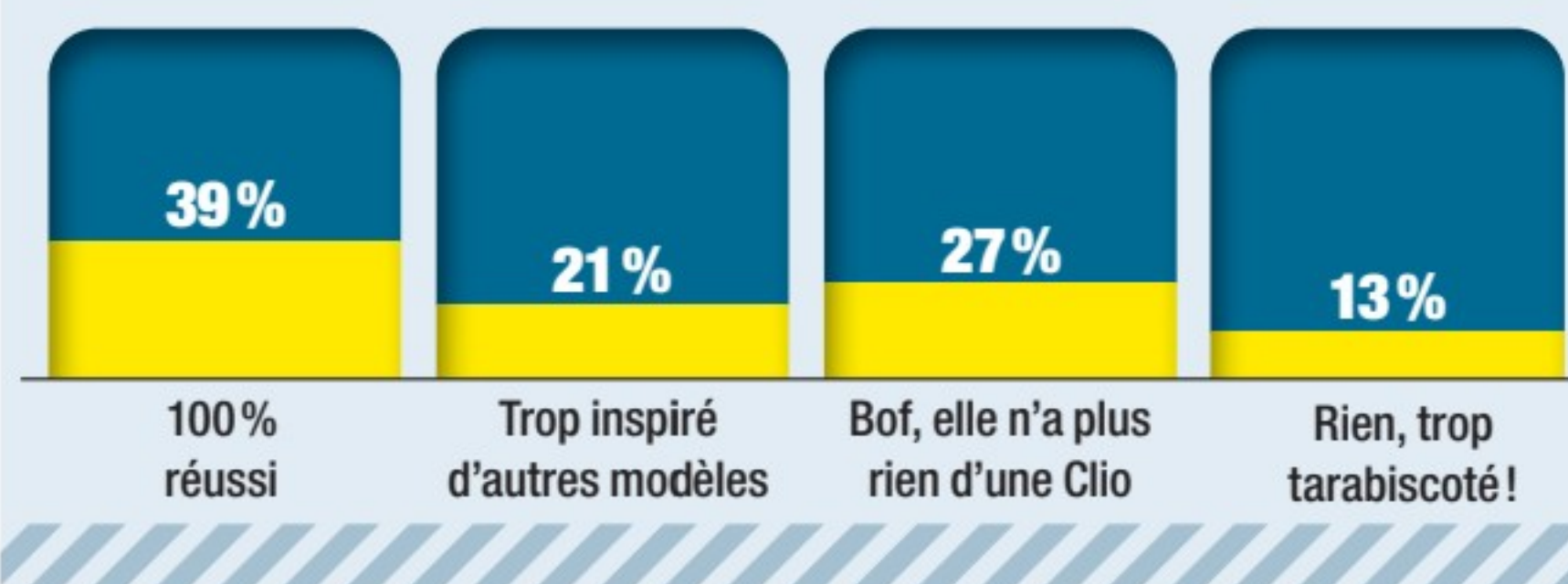
**Pierre-Louis Champeaux.** Best-seller de Renault sur le segment des grandes routières, avec près de 800 000 exemplaires vendus, la R25 possédait en effet un accoudoir intégrant, dans son prolongement, la poignée de porte, mais aussi la platine des commandes électriques. Une configuration, moderne à l'époque, dont Volkswagen a bien repris le principe pour son T-Roc...

A. CORTESI



## LA QUESTION DE LA SEMAINE

Que pensez-vous du style de la nouvelle Renault Clio 6 ?



Participez à la question de la semaine prochaine sur [Autoplus.fr](http://Autoplus.fr), X et Facebook

Selon vous, la suspension immédiate du permis en cas d'usage du téléphone au volant, c'est une sanction :  
 - Tout à fait justifiée.  
 - Dissuasive, mais très sévère.  
 - Bien trop excessive.



# SKODA



## NOUVEAU ŠKODA ELROQ 100 % électrique

**Éligible au dispositif Mon Leasing Électrique<sup>(1)</sup>**



Vérifiez dès maintenant votre éligibilité  
et inscrivez-vous sur [skoda.fr](https://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](https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990)

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

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

B

C

D

E

F

G

Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**





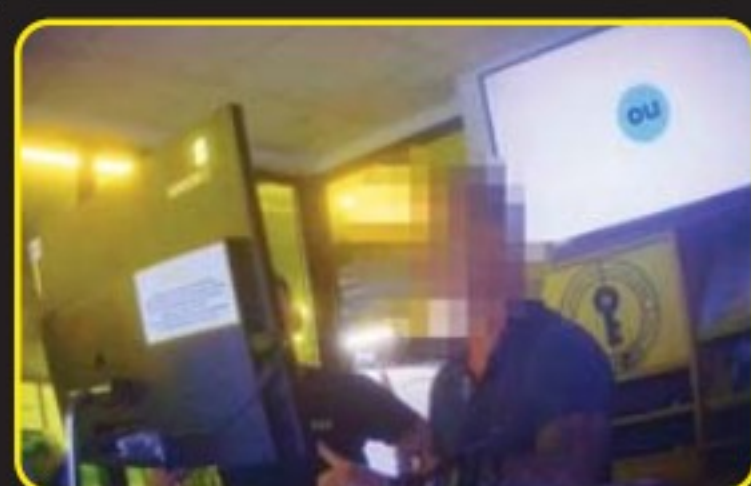
## CAMÉRA CACHÉE

# Chez Midas : - 20 % sur l'entretien pour les autos de plus de 15 ans, une aubaine ?



## LA MISSION DE NOTRE ESPION

Jusqu'au 25 octobre, les (presque) anciennes ont droit à un rabais de 20 % sur la plupart des prestations. Avec ses 21 ans au compteur – et les défauts de vieillesse qui vont avec –, notre Twingo est parfaite pour mettre Midas à l'épreuve.



Rendez-vous calé sous 48 h et confirmation, le jour J, que la vidange 10W40 + filtre dont a besoin la Twingo profitera bien d'une remise de 20 %... En bonus, notre hôte promet "une batterie de contrôles pour voir si d'autres travaux s'imposent. Vu que votre auto a un certain âge, mieux vaut être vigilant".

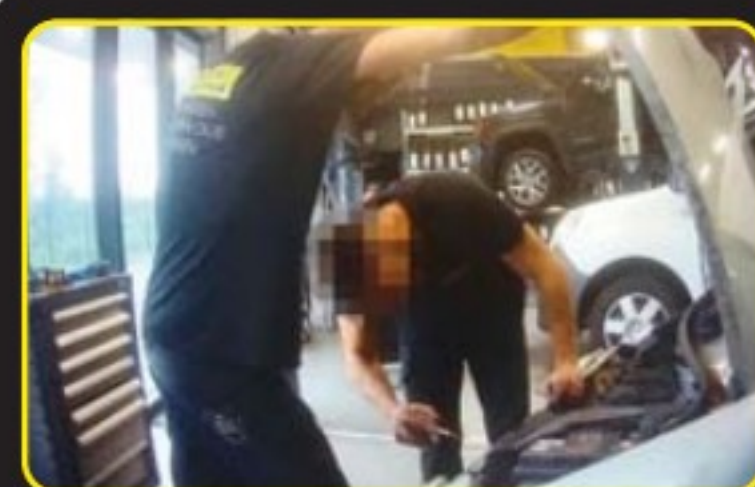


Zou, direction l'atelier ! Une fois le niveau d'huile vérifié, vient l'étape de la purge. L'occasion pour le mécano d'ausculter le châssis : "La biellette droite est fatiguée. Elle ne claque pas encore, mais ça va pas tarder. Il faut la changer. Et prévoir aussi la gauche pour repartir du bon pied." Ça se tient.



Place à l'examen des trains roulants, enjoliveurs retirés pour estimer l'état des freins : "Ils sont à mi-usure. Mais les quatre pneus, eux, sont HS." Premier dérapage : les avant ont 5000 km devant eux et les arrière (tout 1<sup>er</sup> prix qu'ils soient) ont un an et encore 80 % de leur potentiel !

PHOTOS : DR



Retour au sol. Une fois la pression des pneus ajustée, place aux appoints, au changement du filtre à huile, au plein de 10W40, mais aussi au contrôle du liquide de frein et de la batterie... et même à la vérification de l'échéance de la courroie de distribution (déjà faite). C'est carré !



Top, la lecture des codes défaut : "Un capteur ABS est muet, il faut le changer." Vrai ! Encore mieux : le souci de vitre côté passager est repéré. Contre-porte démontée, notre homme identifie la panne : "Le mécanisme est en cause. A remplacer complètement. Ça aussi, on le prévoira."



Pour finir, l'ampoule de phare HS est remplacée par celle de notre kit. Retour à l'accueil ou nous réglons 71,20 € (au lieu de 86 €) et récupérons le devis : biellettes OK, capteur ABS OK, mécanisme de lève-vitre OK (mais à 270 €, ça pique)... En revanche, 350 € pour quatre pneus neufs, c'est niet.



## Voyons le "vert" à moitié plein

Un vert teinté d'orange ou un orange teinté de vert ? Cruel dilemme après cette visite... D'un côté, on salue la qualité de l'intervention et des contrôles, qui a dépassé nos espérances. De l'autre, on peste contre le coup de pression côté pneus qui ne s'imposait vraiment pas.

## BON PLAN OU PAS ?



### Chez Speedy : 75 € offerts dès 200 €



**La promesse :** jusqu'au 19 octobre, bénéficiez d'un "coupon" offert d'une valeur de 75 €. A dépenser

sur quelles prestations et à quelles conditions ? On décrypte...

➔ Valable uniquement en centre pour une intervention effectuée jusqu'au 8 novembre, le coupon – envoyé par SMS sur demande via Speedy.fr – donne droit "à une remise immédiate de 75 € à partir de 200 € d'achat sur l'ensemble des prestations". Sauf les forfaits vidange "basic" et "total", les pneus, le vitrage et la vente à emporter. N'empêche, si vous avez un (gros) entretien à effectuer, une batterie ou des freins à changer, une courroie à remplacer, ça peut faire la différence. Ainsi, après déduction des 75 €, la révision "intégrale" (comprenant trois filtres) d'un Peugeot 5008 HDi 180 tombe à 165 €, tandis qu'une nouvelle batterie Fulmen pour une Renault Clio 4 ou une Peugeot 208 passe à environ 200 €, pose comprise.

### Chez Euromaster : jusqu'à 100 € offerts sur les Michelin



**La promesse :** jusqu'au 5 octobre, l'enseigne, filiale de Michelin, propose un remboursement cash "en 72 h". Faisons les comptes.

➔ Les modalités sont classiques : pour l'achat et le montage chez Euromaster (au plus tard le 19 octobre) de deux ou quatre Michelin, le remboursement varie de 15 à 30 € pour des 16" et moins, jusqu'à 50 à 100 € pour des 19" et plus. Un coup de pouce qui permet de faire le break avec nombre de concurrents, surtout sur les grandes pointures. Exemple avec des Primacy 5 : en 235/50 R19 99V, ils reviennent à 618 € au lieu de 718 € hors pose et à 479,60 € au lieu de 539,60 € en 205/55 R17 95V. Un avantage moins net sur du 16", tels les CrossClimate 3 en 205/55 R16 91 V (369,60 € au lieu de 399,60 €). A comparer tout de même avec l'offre de Roady qui, de son côté, ne facture pas la pose des Michelin (seulement jusqu'au 30 septembre).



Si seulement c'était aussi valable sur les pneus...



Un petit plus qui change la donne



# Auto Plus À VOS CÔTÉS POUR LA RENTRÉE !



## 3€ le 1<sup>er</sup> mois SEULEMENT

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

**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :  
[bit.ly/ap\\_1934](http://bit.ly/ap_1934)

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1670470

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

☐ **Formule MENSUELLE** **3€** le 1<sup>er</sup> mois seulement

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€\*.

Résiliable sans frais à tout moment<sup>(1)</sup>.

(1)

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

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une montre en cadeau** pour **79€ seulement** au lieu de 187,03€\*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(2)</sup>.

(2)

**2 Je choisis le mode de paiement**

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

IBAN:

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

☐ **Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!).** Je me rends sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com) : [bit.ly/ap\\_1934](http://bit.ly/ap_1934) la boutique officielle d'Auto Plus

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

**3 Je complète mes coordonnées** \*\*À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom\*\*:

Prénom\*\*:

Adresse\*\*:

Code postal\*\*:  Ville\*\*:

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

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26€). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)







RENAULT PLAQUE ILE DE FRANCE

L'accord passé entre Renault et CertiNergy, une filiale du groupe Engie, est plus généreux que la moyenne : là où la plupart des constructeurs proposent d'environ 3 100 à 4 200 € de bonus "coup de pouce", le Losange promet, lui, 3 620 et 4 770 €.

"COUP DE POUCE", SURPRIME...

# Bonus : qui en offre le plus ?

Comme si le nouveau dispositif du bonus, instauré le 1<sup>er</sup> juillet, n'était pas assez ardu à comprendre, voilà qu'en plus le montant de l'aide n'est pas le même d'un constructeur à l'autre ! Ou comment ajouter de la complication à la complexité...

Pendant longtemps, le bonus écolo a été d'une simplicité biblique : un montant unique (qui évoluait une fois par an) accordé à toute personne achetant un véhicule émettant peu – puis pas – de CO<sub>2</sub>. Vinrent ensuite les conditions : de revenus du bénéficiaire ; de précarité énergétique ; de prix maxi du véhicule, de son lieu de production

et même d'origine des cellules de sa batterie... Le tout financé non plus par des fonds publics, mais par les fournisseurs d'énergie, via le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) fondés sur des mégawattheures cumac et la fiche CEE TRA-EQ-117... Incompréhensible tambouille ! A ce stade, vous devriez être tenté de tourner cette page pour passer à

la suivante : la migraine guette. Décidément, en matière d'aide à l'achat de véhicules, le "choc de simplification" attendra.

## Appelez-le "coup de pouce"

Résumons : seuls les modèles neufs répondant à un "écoscore" (qui traduit l'impact environnemental de leur production), facturés moins de 47 000 € et

pesant moins de 2,4 tonnes<sup>(1)</sup> peuvent bénéficier d'un "coup de pouce véhicules particuliers électriques" (parce que oui, ils ont changé le nom du bonus). Son montant ? Il y en a officiellement deux : 3 100 € ou 4 200 €, accordés en fonction de la composition et des revenus du foyer. Pour savoir auquel vous pourriez prétendre, n'hésitez pas à consulter le site – plutôt clair – que le gouvernement a (enfin !) mis en ligne<sup>(2)</sup>.

Reste l'ultime subtilité que personne n'avait vue venir : le

1. Plus de 900 "types variantes versions" de modèles sont référencés sur [Score-environnemental-bonus.ademe.fr](https://score-environnemental-bonus.ademe.fr) 2. [Tinyurl.com/coup-de-pouce](https://tinyurl.com/coup-de-pouce)

## CARBURANT

### Léger sursaut des prix, qui pourrait se poursuivre

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 19 septembre 2025.

Cours du baril de Brent : 57,16 € (+ 0,42 €).

**GAZOLE** 1,642€

+ 1 ct en une semaine  
+ 3,2 cts en un an

**SP95-E10** 1,716€

+ 1 ct en une semaine  
+ 1,4 ct en un an

**SP95** 1,736€

+ 1,5 ct en une semaine  
+ 0,4 ct en un an

**SP98** 1,811€

+ 0,9 ct en une semaine  
+ 0,6 ct en un an

**E85** 0,748€

+ 0,1 ct en une semaine  
- 6,6 cts en un an

**GPL** 0,969€

= en une semaine  
- 3,9 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↗ EN HAUSSE

## MESURE CHOC DANS LES LANDES

### Bigo en main, permis en moins !

■ C'est une première en France qui pourrait bien faire des émules : face au fléau de l'usage du téléphone au volant, le préfet des Landes, Gilles Clavreul, a décidé de frapper fort – et en deux temps – pour forcer les conducteurs à raccrocher. A partir d'octobre, les forces de l'ordre qui, comme avant, verbaliseront les infractions liées au téléphone auront aussi pour mission d'envoyer un message clair aux contrevenants : le risque d'une suspension administrative de leur permis leur pend au nez ! Une menace qui sera mise à exécution dès le mois de novembre si les comportements n'ont pas changé d'ici là. Dès lors, les accrocs au bigo se verront suspendre leur précieux sésame pour une durée maximale de six mois. Une sanction sans précédent, que le préfet a le pouvoir d'imposer, destinée à faire l'effet d'un électrochoc. Et si elle porte ses fruits, d'autres départements pourraient bien l'appliquer... **F. Tarrain**



ADOBE STOCK



**Leasing.** Le gouvernement a – enfin ! – mis en ligne un site d'information (à jour) sur la "saison 2" du leasing social, qui débute officiellement le 30 septembre : [Ecologie.gouv.fr/leasing-social](https://ecologie.gouv.fr/leasing-social). **On révise ?** Si vous êtes devant votre télé mardi prochain, n'hésitez pas à faire un crochet sur M6 : à 21h10, Stéphane Rotenberg et Mac Lesggy vous invitent à (re)passer le code de la route en répondant





Mini e



Peugeot E-208



Volkswagen ID.3

## Jusqu'à 4 770 € de bonus !

Marque	Ménage en "précarité énergétique" ou modeste	Autres ménages
Alfa Romeo	4 242 €	3 181 €
Alpine	4 770 €*	3 620 €
Audi	4 200 €	3 135 €
BMW	4 280 €	3 200 €
Citroën	4 242 €	3 181 €
Cupra	4 200 €	3 135 €
DS Automobiles	4 242 €	3 181 €
Fiat	4 242 €	3 181 €
Ford	4 400 €	3 300 €
Hyundai	4 200 €	3 200 €
Jeep	4 242 €	3 181 €
Kia	4 200 €	3 100 €
Lancia	4 242 €	3 181 €
Mini	4 280 €	3 200 €
Nissan	4 242 €	3 181 €
Opel	4 242 €	3 181 €
Peugeot	4 242 €	3 181 €
Renault	4 770 €*	3 620 €
Skoda	4 200 €	3 145 €
Tesla	4 200 €	3 180 €
Volkswagen	4 200 €	3 135 €
Volvo	4 200 €	3 200 €

\*Chez Renault, les ménages modestes ont droit à 60 € de moins (4 710 €) que ceux en situation de précarité énergétique.

bonus "coup de pouce" n'est pas le même d'un constructeur – ou plutôt d'un groupe – à l'autre !

### Chacun fait, fait, fait...

... c'est qui lui plaît, plaît, plaît. Comme vous pouvez le voir ci-dessus, d'Alfa Romeo à Volkswagen, le montant de l'aide est à géométrie variable. Et il ne s'agit pas toujours d'un compte rond ! Certes, les écarts que nous avons relevés sont, sauf exception, modestes. Mais tout de même, n'aurait-il pas été plus simple de faire... simple, plutôt que de

laisser chaque marque faire à sa sauce ? D'autant que les règles actuelles pourraient ne tenir que... trois mois. Le coup de pouce de – plus ou moins – 3 100 ou 4 200 € n'est en effet valable que jusqu'au 31 décembre, pour tout véhicule livré au plus tard le 30 juin. Or, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, doit s'ouvrir une nouvelle période des CEE, la sixième. Ce qui pourrait entraîner une énième modification des montants des aides à l'achat de véhicules électriques. Mais ceci est une autre histoire.

F. Tarrain, avec C. Moranaïs

Alors que l'Etat communique sur des bonus "ronds" (4 200 € pour les ménages en situation de précarité énergétique ou "modestes", 3 100 € pour les autres), les montants effectifs varient en fait d'un constructeur à l'autre, en fonction de l'accord qu'il a conclu avec un fournisseur d'énergie et d'éventuels frais de dossier retenus. Des paramètres complexes, qui expliquent tous ces montants à l'euro près. Pourquoi faire simple...

Si toutes les marques jouent le jeu, aucune ne proposant de "coup de pouce" inférieur aux préconisations, le groupe Renault est plus généreux que la moyenne : plus de 500 € supplémentaires, ça peut faire la différence !

Quid de l'absence de Mercedes (dont seuls les EQA et EQB 250+ sont éligibles) ? Officiellement, la filiale française du constructeur laisse la possibilité à ses distributeurs de nouer un partenariat avec le fournisseur d'énergie de leur choix. Dans les faits, les vendeurs que nous avons contactés nous ont tous indiqué des montants "standard" de 3 100 € ou 4 200 €.

Si aucune marque "made in China" n'est présente, c'est parce que leurs véhicules ne répondent pas au critère d'écocore qui valide une origine "européenne". Pour autant, certains constructeurs considèrent que leurs modèles sont éligibles à la "petite" prime CEE. Ainsi, Leapmotor promet un rabais de 353 € sur ses modèles, et Dacia 380 € d'aide sur la Spring. En revanche, chez MG, on indique que les véhicules neufs "ne sont pas éligibles aux dispositifs spécifiques liés aux CEE".

## Surbonus de 1 000 € : les élus

Pour compliquer encore le schmilblick, le 1<sup>er</sup> octobre, les modèles éligibles au bonus dont, en outre, les cellules des batteries sont produites en Europe auront droit à un surbonus de 1 000 € minimum. Premiers concernés ? Les Alpine A390 ; Audi Q4 et Q4 Sportback ; Citroën ë-C5 Aircross ; Cupra Born ; DS N°8 ; Fiat 500e ; Ford Explorer, Capri et e-Tourneo Courier ; Hyundai Kona ; Opel Grandland ; Peugeot E-3008 et E-5008 ; Renault Scenic E-Tech ; Skoda Elroq, Enyaq et Enyaq Coupé et VW ID.3, ID.4, ID.5 et ID.7. Mais attention, pas tous : un même modèle pourra être ou ne pas être éligible selon que sa batterie est, ou non, européenne. Ce qui donne lieu à des situations ubuesques : chez VW, des ID.3 et ID.4 en stock ont droit à un surbonus de 1 400 €... mais pas celles prochainement produites, car leurs batteries utiliseront des cellules chinoises !

### LA QUESTION INATTENDUE

## Quel est le modèle majoritairement acheté par les particuliers ?

DACIA SANDERO



A. SAUNIER

Dacia reste de très loin la marque favorite des "vrais gens" : depuis janvier, 81 % des 45 530 Sandero immatriculées et 79 % des 27 670 Duster ont séduit des particuliers. Parmi les best-sellers, la proportion passe à 69 % pour la Renault 5, 68 % pour le Jogger et 66 % pour la Toyota Yaris... Quant à la reine du bal, la Renault Clio, et à sa dauphine, la Peugeot 208, elles ne sont acquises respectivement qu'à 38 et 41 % par des particuliers.



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

## CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

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

A50. Gare à cette Peugeot 308 (FW-788-YQ) qui sillonne l'autoroute entre Marseille et Aubagne ! Ici à la sortie de Marseille, avant l'aire de la Pomme. 43°17'19.3"N 5°26'38.5"E

### Hibou embarqué - Haute-Vienne (87)

RN21. Cette VW Passat break (FG-142-RN) opère un petit contrôle de vitesse devant le garage Absolut Auto, à Séreilhac. Limitation à 80 km/h. 45°44'50.5"N 1°02'58.4"E



REPORTERS AUTO PLUS

### SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

aux questions posées via l'application M6+. **Ce week-end.** Les adeptes de la "van life" ont rendez-vous du 27 septembre au 5 octobre au parc des Expositions de Paris-Le Bourget pour la 59<sup>e</sup> édition du salon des véhicules de loisirs. Entrée : 9 € en ligne, 15 € sur place. Salonvdl.com

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

HF - 123 - SP 33





## Ils fonçaient tête baissée...

En plein cœur d'un été particulièrement meurtrier sur les routes françaises, les équipes du SDIS 60 ont été témoins d'un véritable miracle: fin août sur l'A1, à la limite entre l'Oise et la Somme, à hauteur de Conchy-les-Pots, ils sont intervenus sur un spectaculaire accident impliquant un poids lourd et une BMW Série 3. A la vue du coupé cabriolet à moitié encastré sous la remorque, aucun espoir pour les secours de retrouver des survivants... Et pourtant: les deux occupants – qui ont dû baisser la tête à temps avant l'impact – s'en sont tirés avec des blessures légères!



SDIS 60



## Vos images

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

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



Habituellement, la ronce de noyer habille l'intérieur des autos. Là, c'est l'extérieur de ce Renault Espace qui est noyé sous les ronces...

Par Eric Brandily



Contrairement aux apparences, cette Audi, qui semble avoir été "happée" par la nature, quelque part dans une ferme de l'Essonne, est, paraît-il, (presque) complète.

Par Benoît Elie



Ce client, venu faire ses courses au supermarché Colruyt de Bonnefamille (38), n'a, paraît-il, jamais pu régler ses achats, car il aurait oublié son blé sur le parking. Depuis, on ne l'a plus revu.

Par Bernard Roux



**DU 23 SEPTEMBRE AU 21 NOVEMBRE 2025**

**GRÂCE À VOTRE CONTRÔLE TECHNIQUE,  
GAGNEZ À COUP SÛR !**

ou 7€\* sur **Cheerz**

ET

par tirage au sort

**100 %  
GAGNANT**

**RDV sur [dekra-norisko.fr](http://dekra-norisko.fr)**



**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 30€\* **(1)**
- ☐ Je choisis l'offre **Liberté** : adhésion pour un an. Je règle 2,50 € par mois par prélèvement **(2)** (tarif valable 1 an)

### 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](http://www.kiosquemag.com)**

## MANDAT DE PRÉLÈVEMENT

[illegible]

### 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)

#M047 #D1674894

- Dater et signer obligatoirement

A: .....

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. Créancier: ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier: FR7722 434057. Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion. \*\*À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valide jusqu'au 31 décembre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à [dpd@worldmedia.com](mailto:dpd@worldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <http://www.cnil.fr/fr> \*\* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.







### Volkswagen T-Roc

**Lancement:** novembre 2025

**Moteurs micro-hybrides:** 116 et 150 ch

**Moteurs hybrides:** 136 et 170 ch (été 2026)

**Tarif:** à partir de 29 990 €



## PREMIÈRE CONFRONTATION ENTRE LE NOUVEAU T-ROC ET SES RIVAUX FRANÇAIS

# Le m

Avant le passage du nouveau T-Roc entre les mains de nos essayeurs en fin d'année, nous avons déjà pu l'opposer à ses concurrents tricolores, les Peugeot 2008 et Renault Captur. Design, vie à bord, aspects pratiques... Premières impressions.

**L**e T-Roc passe le témoin. Après presque dix ans de carrière et plus de 2 millions d'exemplaires vendus, le best-seller européen de Volkswagen s'apprête à céder sa place à une nouvelle génération. En attendant nos essais prévus fin novembre, nous l'avons opposé à ses deux rivaux français, les Peugeot 2008 et Renault Captur, lors d'une première rencontre statique. Avec sa nouvelle teinte jaune flashy (de série), sa face acérée et sa silhouette élancée, le T-Roc ne passe pas inaperçu. En finition R-Line avec le pack optionnel Design Black

(710 €), comme notre modèle en photo, il en impose encore davantage grâce à ses jantes noires de 19", sa large entrée d'air, ses vitres surteintées et ses logos lumineux à l'avant comme à l'arrière. De quoi répondre au Peugeot 2008 qui joue, lui aussi, la carte de l'agressivité: regard perçant, imposantes "griffes" lumineuses, embouts d'échappement visibles, toit noir en finition GT. De son côté, le Renault Captur, profondément restylé l'an dernier, mise sur un style plus classique, même dans sa version Esprit Alpine qui se distingue surtout par des inserts gris sur

Volkswagen T-Roc

Longueur: 4,37 m – Largeur: 1,83 m – Hauteur: 1,56 m



Ce T-Roc 2, avec sa lunette arrière très inclinée façon SUV coupé, compte désormais parmi les plus grands de son segment. La teinte jaune est proposée sans supplément, mais le toit noir est facturé 500 €.

le bouclier et des jantes de 19". A 4,24 m de long, il est aussi le plus compact du trio, et de loin: il rend 6 cm au 2008 (4,30 m) et 13 cm au T-Roc (4,37 m). Un

écart important qui ne se traduit pas forcément par un meilleur espace dans l'habitacle, comme nous le verrons plus tard. Avant de monter à bord, regardons ce



## Peugeot 2008

**Lancement:** 2019 (restylage 2023)

**Moteur essence:** 100 ch

**Moteur hybride:** 145 ch

**Moteur électrique:** 156 ch

**Tarif:** à partir de 28 050 €

## Renault Captur

**Lancement:** 2019 (restylage 2024)

**Moteur essence:** 115 ch

**Moteur essence/GPL:** 100 ch

**Moteur hybride:** 160 ch

**Tarif:** à partir de 26 400 €



# atch est relancé !

### Peugeot 2008

Longueur: 4,30 m – Largeur: 1,78 m – Hauteur: 1,55 m



Si le 2008 connaît un vif succès, c'est en grande partie grâce à son style agressif et valorisant, dès la version de base. La finition GT ajoute notamment un toit noir, une grille de calandre et des jantes spécifiques.

### Renault Captur

Longueur: 4,24 m – Largeur: 1,80 m – Hauteur: 1,58 m



Le Renault Captur est plus haut que ses concurrents, mais nettement plus court. C'est aussi celui qui adopte le style le plus consensuel, malgré son récent restylage, y compris dans cette finition "sport" Esprit Alpine.

que nos trois SUV cachent sous le capot. Leur point commun ? Aucun ne propose de diesel. L'accent est désormais mis sur l'électrification. Le T-Roc opte

pour un bloc 1.5 micro-hybride 48 V, tandis que l'hybridation du 2008 et du Captur, plus évoluée, leur permet de rouler en électrique à basse vitesse sur

de courtes phases. Avantage au Captur sur ce plan, grâce à une électrification plus importante. Le T-Roc aura droit lui aussi à une technologie full hybrid,

mais pas avant l'été prochain. Le 2008 conserve l'exclusivité d'une version 100 % électrique (E-2008), même si VW a déjà confirmé la sortie d'un >>>



Volkswagen T-Roc



» T-Roc à batterie (ID. Roc) dans quelques années. Enfin, contrairement au SUV allemand, uniquement disponible en boîte auto., les deux français offrent encore des versions à transmission manuelle: 1.2 Turbo de 100 ch pour le 2008, 1.0 Eco-G de 100 ch pour le Captur dans sa déclinaison à bicarburant essence/GPL et 1.2 TCe de 115 ch, qui remplace désormais l'ancien 1.0 TCe de 90 ch.

Ces motorisations d'entrée de gamme permettent aux 2008 et Captur d'afficher un prix d'appel plus attractif: 26 400 € pour le Renault et 28 050 € pour le Peugeot, contre près de 30 000 € pour le nouveau Volkswagen.

### A chacun son ambiance

Compteurs numériques sans casquette, éclairage d'ambiance personnalisable, sièges massants, affichage tête haute, toit ouvrant panoramique... le T-Roc offre ici un environnement très moderne. Le regard se porte vite sur la grande tablette tactile de 12,9"/32,8 cm (10,3"/26,2 cm en entrée de gamme), qui abrite un système d'infodivertissement réactif et assez intuitif. Le Captur garde toutefois l'avantage sur ce point, grâce à l'excellente interface pilotée par Google, aussi naturelle à utiliser qu'un smartphone. Il profite en plus de vraies commandes de climatisation, bien plus pratiques à l'usage que les touches sensibles du T-Roc placées sous la dalle. C'est encore

plus problématique dans le Peugeot 2008, où tout passe par un écran central peu réactif et animé par un logiciel franchement daté. Dommage car le dessin de sa planche de bord (petit volant, compteurs surélevés) fait toujours son effet, et la qualité des matériaux reste sérieuse. Evitant les travers de son prédécesseur en début de carrière, le T-Roc séduit aussi par ses plastiques rembourrés et la partie haute de sa planche de bord, habillée de tissu. La qualité perçue du Captur reste légèrement inférieure à celle de ses rivaux, mais il se rattrape par de nombreux rangements, dont une boîte à gants particulièrement profonde. Le SUV allemand ne démérite pas non plus: le levier de vitesses, placé derrière le volant, a permis d'intégrer un support pour smartphone au pied de la console centrale (avec recharge à induction de série) et un vaste bac, hélas dépourvu de volet coulissant.

### Le Captur a un atout majeur

Avec un gabarit nettement supérieur à celui de ses adversaires français, on pouvait s'attendre à ce que le Volkswagen batte des records en ce qui concerne la place aux jambes. Ce n'est pas le cas. Mesure à l'appui, nous avons relevé 72 cm d'espace aux genoux. Une valeur correcte dans l'absolu, mais à peine meilleure que celle du Peugeot (70 cm), et inférieure à celle du Renault (74 cm), pourtant plus court de 13 cm! Le français dispose,



Le T-Roc se distingue par sa largeur aux coudes, très généreuse, mais pas sa longueur aux jambes, malgré son gabarit supérieur. Rare: les passagers ont droit à un réglage de clim' dédié.



En plus d'un espace aux jambes moyen et d'une banquette un peu courte, la faible surface vitrée et les sièges avant imposants donnent la sensation d'être engoncé à l'arrière du 2008.



L'assise moelleuse et les dossiers bien inclinés contribuent au confort. Les passagers profitent d'aérateurs mais doivent se passer de poignées de maintien au pavillon.

en outre, d'un atout majeur: sa banquette coulissante sur 16 cm (en un bloc). Reculée au maximum, elle accroît l'habitabilité; avancée, elle privilégie le volume de coffre, qui atteint jusqu'à

522 dm<sup>3</sup> sur les versions essence (454 dm<sup>3</sup> en hybride) contre 475 dm<sup>3</sup> pour le Volkswagen et 434 dm<sup>3</sup> pour le Peugeot. Le T-Roc se rattrape par une garde au toit plus généreuse (même



Peugeot 2008



Renault Captur



Trois habitacles, trois univers différents. Le nouveau T-Roc mise sur la modernité avec sa grande dalle tactile regroupant toutes les fonctions du véhicule. C'est le seul à positionner la commande de boîte derrière le volant. Le 2008, lui, privilégie l'originalité de son poste de conduite, quitte à compliquer l'ergonomie, tandis que le Captur met en avant l'homogénéité et la facilité. C'est clairement celui qui permet de prendre ses marques le plus vite.



Outre son volume généreux pour la catégorie, le coffre du T-Roc séduit par sa large ouverture et sa bonne profondeur. Dommage que le seuil de chargement soit situé un peu trop haut.

Volume: 475 dm<sup>3</sup>



Le déplacement du levier de vitesses derrière le volant a permis de libérer un vaste espace de rangement. C'est bien, mais on aurait apprécié que celui-ci puisse se fermer afin de dissimuler des objets de valeur.



Si le 2008 n'est pas le plus spacieux pour les passagers, il compense par un bon volume de coffre, une soute aux formes carrées et un seuil de chargement plus bas que chez ses deux rivaux.

Volume: 434 dm<sup>3</sup>



Pas de doute, nous sommes bien dans une Peugeot. Dommage que l'écran soit en partie masqué. Le problème sera peut-être corrigé dans le futur 2008 et son volant rectangulaire "Hypersquare".



En avançant la banquette au maximum, on profite d'une excellente capacité... mais celle-ci est amputée de près de 70 dm<sup>3</sup> sur la version hybride, à cause de la batterie.

Volume: de 402 à 522 dm<sup>3</sup> (2)



La banquette coulissante sur 16 cm est un atout rare sur ce segment. Proposée de série, elle permet de moduler l'habitabilité arrière ou le volume de chargement.

si elle est déjà correcte sur les deux autres) et une largeur aux coudes (très) supérieure. Dommage, le tunnel de servitude est trop proéminent pour voyager à l'aise à trois sur la banquette.

L'allemand se distingue aussi par une assise confortable soutenant bien les jambes et par quelques équipements de confort absents chez les tricolores, comme le réglage de clim' dédié (le 2008

n'a même pas d'aérateurs) ou l'accoudoir central aux places arrière. Enfin, si les trois SUV disposent d'un plancher de coffre modulable à deux niveaux permettant d'obtenir une surface

plane une fois les dossiers à plat, le T-Roc ajoute la possibilité de rabattre le siège passager avant (selon la finition) pour charger des objets longs. Un vrai plus en matière de modularité.



Même s'il s'inspire du Renault Scenic E-Tech et passe au 100 % électrique, l'Eclipse Cross affirme sa propre personnalité avec des lignes vraiment spécifiques et musclées.

PHOTOS OFFICIELLES



## NOUVEAU MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

# Une copie plutôt originale !

Quatrième production Mitsubishi dérivée d'un modèle Renault, l'Eclipse Cross a, lui, le privilège d'arborer un design assez différent de son alter ego, le Scenic.

**A** l'inverse des Colt, ASX et Grandis, qui ne sont ni plus ni moins que des Clio, Captur et Symbioz rebadgés, l'Eclipse Cross se distingue esthétiquement de son cousin technique, le Scenic E-Tech. S'il affiche le même gabarit (4,47 m de long), les différences se retrouvent sur le capot, plus nervuré, la calandre visuellement plus robuste et les imposants feux de jour. C'est aussi le cas



Sous cet angle, la ressemblance avec le Scenic est plus marquée, même si la custode arrière, le bandeau reliant les feux et le bouclier diffèrent.

au niveau de la custode arrière, ornée d'une crosse chromée, et sur la poupe, avec des feux certes similaires, mais reliés ici par un bandeau noir. Le bas du bouclier est spécifique lui aussi.

En revanche, l'habitacle est un copier-coller de celui du Scenic... Désormais 100 % électrique, l'Eclipse Cross n'a plus rien à voir avec son prédécesseur (hybride rechargeable). A son lancement, il reprendra le bloc de 220 ch de son cousin français, associé à une batterie de 87 kWh (autonomie annoncée de plus de 600 km), suivi, plus tard, de la version de 170 ch/60 kWh. Fabriqué en France, à Douai, il arrivera en concession en janvier 2026, à partir de 44 990 € en Invite+, soit 2 000 € de moins que le Scenic Techno équivalent, avec trois ans de garantie supplémentaire<sup>(1)</sup>. Mais le Renault est mieux équipé (hayon motorisé, feux de route auto., vitres arrière surteintées, etc.).



La planche de bord est identique à celle du Scenic avec compteurs numériques et écran central de 12,3"/31 cm, excepté bien sûr le logo Mitsubishi sur le volant.

## Le cousin Renault Scenic



PHOTOS : RENAULT

## Et aussi...

## Peugeot 308 restylée : elle reste au même prix !

Dévoilée fin août, la version mise à jour de la 308 est à présent disponible à la commande. Pour rappel, la face a été entièrement redessinée, et la batterie de la version 100 % électrique (E-308) est passée de 51 à 55,4 kWh utiles (autonomie jusqu'à 450 km contre 416 km auparavant). Bonne surprise, le tarif ne bouge pas (par rapport à celui du mois de juillet, avant restylage, qui avait sensiblement augmenté, cela dit...). Ainsi, l'Hybrid 48 V de 145 ch s'affiche à 33 400 €, l'hybride rechargeable de 195 ch (arrivé sur la 308 en juillet également) est à 42 400 € et l'électrique de 156 ch reste à 42 600 €. A noter : une nouvelle finition, GT Exclusive, vient coiffer la gamme, à partir de 39 150 € (avec pack Vision 360° & Drive Assist Plus, sièges Alcantara, et réglages électriques pour le conducteur, volant chauffant, décor aluminium, pompe à chaleur pour l'électrique...). Enfin, le tarif de la version diesel (130 ch), reconduite mais attendue plus tard, n'a pas encore été annoncé.



D. MEUNIER

## En Bref

**Lancement:** janvier 2026  
**L x l x h:** 4,47 x 1,86 x 1,57 m  
**Moteur électrique:** 220 ch  
**A partir de:** 44 490 €

## TOP 10 DES VENTES

Modèles électriques les plus vendus aux particuliers depuis janvier

1	Renault 5 E-Tech	13637	-
2	Tesla Model Y	7341	- 34 %
3	Citroën ë-C3	6104	-
4	Mini Cooper E	3464	-
5	BMW iX1	3323	- 22 %
6	Renault Scenic	2899	+ 59 %
7	Volkswagen ID.3	2865	- 10 %
8	Dacia Spring	2696	+ 8 %
9	Peugeot E-208	2626	- 83 %
10	Skoda Elroq	2166	-

La "5" domine les débats sur un marché des électriques en berne chez les particuliers (- 33 % depuis janvier). Le Model Y s'accroche à la deuxième place, tandis que l'ë-C3 perce doucement.

Avec notre partenaire



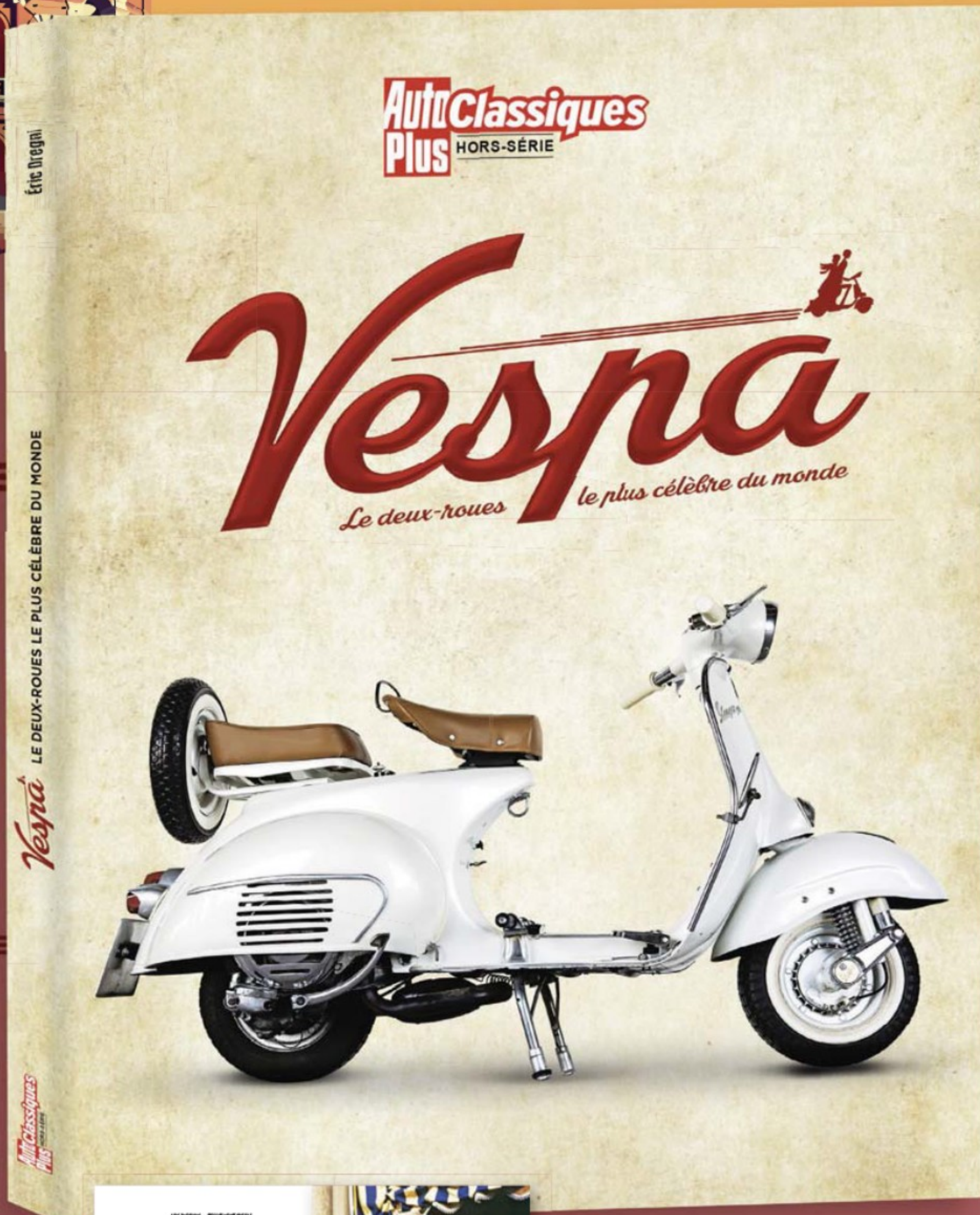


# Un mythe, un style, une histoire.



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**







# Télé Star

SÉRIES, PEOPLE, MODE...

# LA TÉLÉ HAUTE EN COULEUR !

\*Abonnement trimestriel sans engagement

OFFRE PROMO

13 NUMÉROS\*

18€<sup>90</sup>



la version numérique  
incluse dans votre abonnement  
à consulter sur [KiosqueMag.com](http://KiosqueMag.com)



**BULLETIN D'ABONNEMENT** à retourner à : TÉLÉ STAR - SERVICE ABONNEMENTS - 59898 Lille Cedex 9

# M051 # D 1693829

1 Je choisis mon offre d'abonnement (je coche la case) :

**Formule trimestrielle sans engagement**

☐ **Télé Star** (13 n°) pour **18,90 €**/trimestre  
au lieu de 31,09 € + **EN CADEAU** le sac banane  
soit **39% de remise** \* (1)  
(Résiliable sans frais à tout moment. Tarif garanti 1 an puis il sera de 19,90 € par trimestre).

**Formule annuelle**

☐ **Télé Star 1 an** (52 n°) pour **69 €** au lieu de 124,38 €  
+ **EN CADEAU** le sac banane  
soit **44% de remise** \* (2)  
Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part.

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN

Vous autorisez Reworld Media Magazines à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : Reworld Media Magazines - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 05 ZZZ 489479

• **Par carte bancaire** (plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !) Je me rends sur la boutique officielle de TÉLÉ STAR en ligne à l'adresse suivante : [bit.ly/TS-AP1934](http://bit.ly/TS-AP1934)

• **Par chèque** (formule annuelle uniquement) Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de : **TÉLÉ STAR Service abonnements - 59898 Lille Cedex 9**

Date :

Signature obligatoire :

Payez en ligne  
Rendez-vous sur

[bit.ly/TS-AP1934](http://bit.ly/TS-AP1934)

Ou flashez ce QRcode



**KIOSQUE**  
mag.com

3 Je complète mes coordonnées

Nom\*\* :  Prénom\*\* :

Adresse\*\* :

CP\*\* :  Ville\*\* :

Tél. (portable de préférence) :  (Envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com), et gérer votre abonnement)

Date de naissance :  (pour fêter votre anniversaire)

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque, des frais de port.

(1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 1 an, je serai prélevé de 19,90 € par trimestre.

(2) Offre avec engagement : abonnement reconduit à date anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Aucune annulation ne pourra être enregistrée sauf cas de force majeure. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à Reworld Media Magazines - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Cette offre est réservée aux 300 premiers nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable deux mois. DOM-TOM et autres pays nous consulter.

Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société REWORLD MEDIA MAGAZINES (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'ajustement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à RMM-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworld-media.com](mailto:dpd@reworld-media.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).





## Tous les modèles testés cette semaine



N. SOLER

P. 24, SPÉCIAL VRAIES CONSOMMATIONS, 1 040 MODÈLES MESURÉS : parmi eux, les **Audi A3 et A5**, **Citroën C3**, **BMW Série 2 Active Tourer**, **Dacia Sandero** et **Bigster**, **Ford Puma**, **Honda Civic**, **Kia Niro**, **Lancia Ypsilon**, **Mercedes Classe A** et **E**, **MG EHS**, **Nissan Qashqai**, **Peugeot 308**, **Renault Clio**, **Captur** et **Kangoo**, **Skoda Superb** et **Kodiaq**, **Toyota Prius**, **VW Tiguan**, etc.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le nouvel **Audi Q3** à l'essai.

P. 38, DOSSIER : quelle **Renault 5** et **Alpine A290** choisir ? Moteurs, batteries, finitions, versions...

P. 44, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec la nouvelle **Citroën C3**.

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 Réaumont



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.

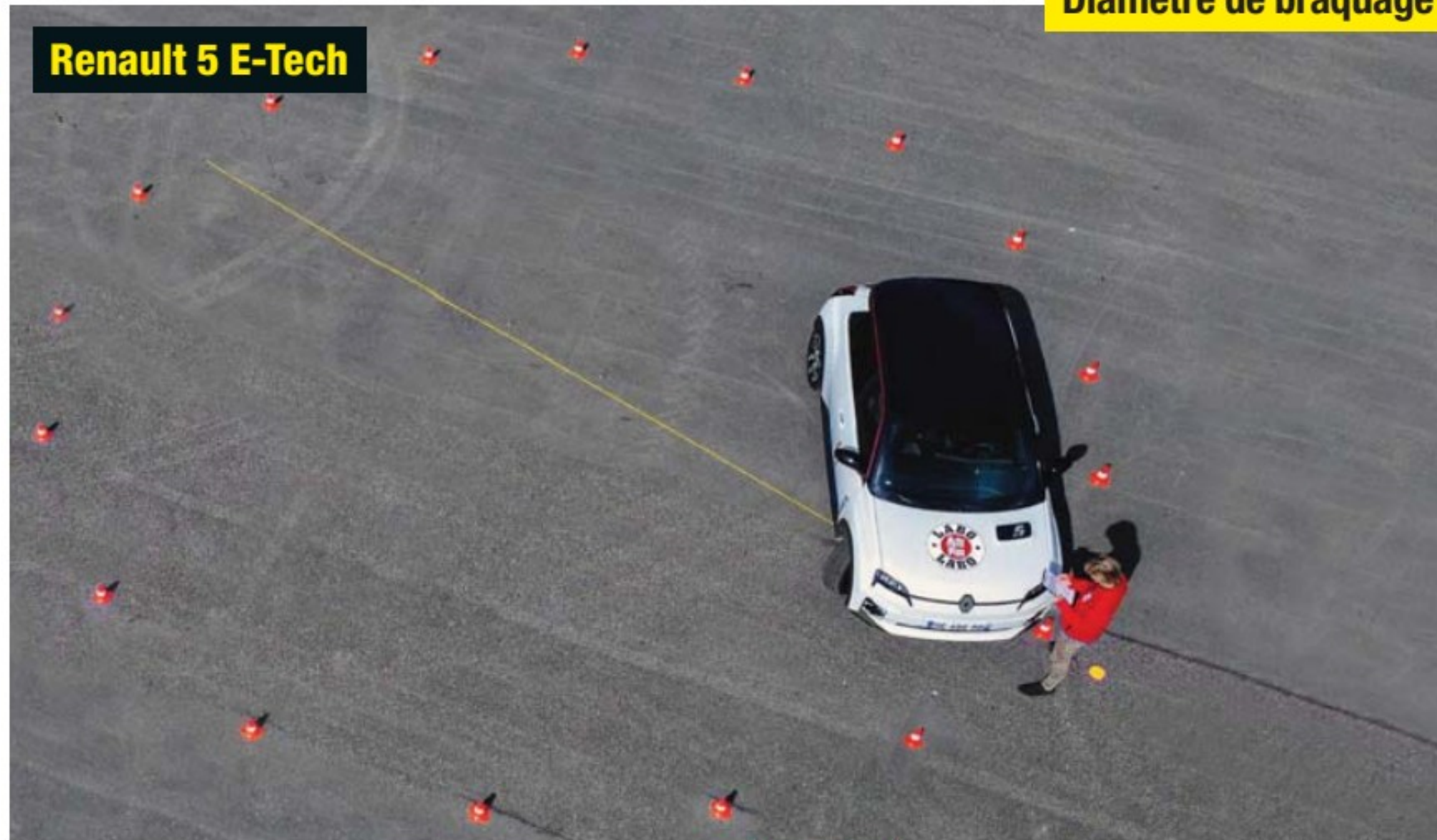
Une grille de notation impitoyable

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 10,3 mètres

Diamètre de braquage

Renault 5 E-Tech



PH. TISSIER/PILOU

La gamme R5 est enfin au complet, de la version Five de 95 ch à la sportive, rebaptisée A290 sous le blason Alpine. Nous les avons toutes comparées (voir p. 38). L'occasion aussi de revenir sur la maniabilité de cette citadine. Combien lui faut-il pour faire demi-tour sur place, entre deux murs ? 10,3 mètres, soit la deuxième meilleure valeur parmi les citadines polyvalentes, toutes énergies confondues, derrière l'originale BYD Dolphin Surf, première avec 10,1 m. Sur la troisième marche, avec 10,6 m, se bousculent les trois cousines du groupe VW (les Ibiza, Fabia et Polo), ainsi que la Suzuki Swift, avantagée par sa courte longueur (3,86 m). Autres cousines, celles du groupe Stellantis : Lancia Ypsilon, Opel Corsa et Peugeot 208 affichent le même diamètre de braquage, en 8<sup>e</sup> position de notre top 20 avec 10,8 m. On y retrouve aussi les Dacia Sandero et Renault Clio, également de la même "famille". Petite déception pour les Citroën C3 et Fiat Grande Panda, proches aussi techniquement, et en queue de peloton avec 11,1 m... **François Stagnaro**



Y. LEFEBVRE

TOP 20

La Renault 5 E-Tech face aux autres citadines (5 portes)

Diamètre de braquage (en mètres)

1 <sup>re</sup>	BYD Dolphin Surf	10,1
2 <sup>e</sup>	Renault 5 E-Tech	10,3
3 <sup>e</sup>	Seat Ibiza	10,6
3 <sup>e</sup> ex ae	Skoda Fabia	10,6
3 <sup>e</sup> ex ae	Suzuki Swift	10,6
3 <sup>e</sup> ex ae	Volkswagen Polo	10,6
7 <sup>e</sup>	Honda Jazz Hybrid	10,7
8 <sup>e</sup>	Dacia Sandero	10,8
8 <sup>e</sup> ex ae	Lancia Ypsilon	10,8
8 <sup>e</sup> ex ae	Mitsubishi Colt	10,8
8 <sup>e</sup> ex ae	Opel Corsa/Corsa Electric	10,8
8 <sup>e</sup> ex ae	Peugeot 208/E-208	10,8
8 <sup>e</sup> ex ae	Renault Clio	10,8
14 <sup>e</sup>	Audi A1 Sportback	10,9
14 <sup>e</sup> ex ae	Dacia Sandero Stepway	10,9
16 <sup>e</sup>	Mazda 2 Hybrid / Toyota Yaris	11
17 <sup>e</sup>	Citroën C3/ë-C3	11,1
17 <sup>e</sup> ex ae	Fiat Grande Panda	11,1
17 <sup>e</sup> ex ae	Hyundai i20	11,1
20 <sup>e</sup>	Hyundai Inster	11,3

◀ Tout aussi compacte que la R5 E-Tech (moins de 4 mètres), la BYD Dolphin Surf braque encore plus court : 10,1 mètres entre murs selon nos mesures !





## SPÉCIAL VRAIES CONSOMMATIONS

1040 mod  
mes

Les consommations annoncées dans les brochures des constructeurs (tout comme les émissions de CO<sub>2</sub>, directement liées) restent assez théoriques : difficile de les reproduire dans la "vraie vie". Le cycle de tests mis au point par le labo *Auto Plus* (voir encadré ci-contre) traduit de manière bien plus fidèle l'usage de "madame ou monsieur Tout-le-Monde". Avec, à la clé, quelques bonnes surprises malgré tout, les hybrides étant de plus en plus nombreuses et efficaces.



## Nos tests, mode d'emploi

Pour l'ensemble des voitures du marché, *Auto Plus* réalise ses propres mesures de consommation, totalement indépendantes. Ainsi, chaque année, ce sont des centaines d'autos que nos techniciens contrôlent au moyen de débitmètres ultra-précis. Aucune goutte n'échappe à leurs appareils, branchés sur le circuit du carburant, qui livrent des mesures au centième de litre près. Toutes les voitures sont évaluées sur le même parcours, durant lequel nos experts effectuent trois cycles (reproduisant un usage en ville, sur route et sur autoroute), afin de se rapprocher au maximum des conditions réelles de circulation, et donc de la consommation de l'automobiliste lambda. Ainsi, dans l'immense majorité des cas, vous retrouverez, à l'usage, les chiffres que nous annonçons.



# Modèles surés



A. SAUNIER



L'installation

Y. LEFEBVRE



Les tests sur piste

N. SOLER

## Les citadines

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 6,5 l/100 km  
en essence et 5,5 l/100 km en diesel et 5,5 l/100 km en hybride

### Consommation moyenne en l/100 km



#### ALFA ROMEO

MiTo* 1.4 TB MultiAir BVA (140 ch) ●	8,6
MiTo* 1.6 JTDM (120 ch) ●	5,8

#### AUDI

A1* 1.0 TFSI Ultra (95 ch) ●	6,5
A1* 1.4 TFSI BVA (125 ch) ●	6,6
S1* 2.0 (231 ch) ●	8,5
A1* 1.6 TDI BVA (116 ch) ●	6
A1 Sportback 25 TFSI BVA (95 ch) ●	6,5
A1 Sportback 30 TFSI BVA (116 ch) ●	7,2
A1 Sportback 35 TFSI BVA (150 ch) ●	6,9
A1 Sportback 40 TFSI BVA (200 ch) ●	7,5
A1 Allstreet* 25 TFSI (95 ch) ●	6,6

#### CITROËN

C1* 1.2 PureTech (82 ch) ●	5,7
C1* 1.0 VTi (72 ch) ●	5,1
C3* 1.2 PureTech (68 ch) ●	6,5
C3* 1.2 PureTech (83 ch) ●	6,2
C3* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,1
C3* 1.2 PureTech BVA (110 ch) ●	6,6
C3* 1.5 BlueHDi (100 ch) ●	5,4
C3 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,3
C3 1.2 Hybrid BVA (110 ch) ●	6

#### DACIA

Sandero* 1.2 16V (75 ch) ●	7,4
Sandero* 1.0 SCe (75 ch) ●	6,6
Sandero* 1.5 Blue dCi (75 ch) ●	4,9
Sandero Stepway* 0.9 TCe (90 ch) ●	7,2
Sandero Stepway* 1.5 dCi (90 ch) ●	5,7
Sandero 1.0 SCe (65 ch) ●	6
Sandero 1.0 TCe (90 ch) ●	5,9
Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) ●/●	6/8,2
Sandero Stepway 1.0 TCe CVT (90 ch) ●	6,9
Sandero Stepway 1.0 Eco-G (100 ch) ●/●	6,5/8,6
Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch) ●	6,3

#### DS

DS 3* 1.2 PureTech (110 ch) ●	5,9
DS 3* 1.2 PureTech BVA (110 ch) ●	6,8
DS 3* 1.2 PureTech (130 ch) ●	6,7
DS 3* 1.6 THP (165 ch) ●	7,1
DS 3* 1.6 THP Performance (208 ch) ●	7,3
DS 3* 1.6 BlueHDi (120 ch) ●	5,3

#### FIAT

500* 1.2 (69 ch) ●	6,4
500* 1.0 Hybrid (70 ch) ●	5,7
595 Abarth* 1.4 (145 ch) ●	8,2
595 Abarth* 1.4 Competizione (160 ch) ●	7,8
500* 1.3 Multijet 16V (95 ch) ●	6,2
Panda* 1.2 (69 ch) ●	6,8
Panda Cross* 1.3 Multijet (80 ch) ●	6,3
Panda 1.0 Hybrid (70 ch) ●	6,1
Grande Panda 1.2 Hybrid BVA (110 ch) ●	6

#### FORD

Ka+* 1.2 (70 ch) ●	6,6
Ka+* 1.2 (85 ch) ●	6,3
Ka+ Active* 1.5 TDCi (95 ch) ●	5,3
Fiesta* 1.1 (75 ch) ●	5,9

### Consommation moyenne en l/100 km



Fiesta* 1.0 EcoBoost (95 ch) ●	6
Fiesta* 1.0 Flexifuel (95 ch) ●/●	5,8/6,9
Fiesta* 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch) ●	5,6
Fiesta* 1.0 EcoBoost BVA (125 ch) ●	6,5
Fiesta* 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch) ●	5,9
Fiesta ST* 1.5 (200 ch) ●	7,1

#### HONDA

Jazz* 1.5 Hybrid i-MMD eCVT (109 ch) ●	5
Jazz 1.5 Hybrid e-HEV (122 ch) ●	5,2

#### HYUNDAI

i10* 1.0 (67 ch) ●	5,7
i10* 1.0 T-GDi (100 ch) ●	5,8
i20* 1.2 (84 ch) ●	7
i20* 1.0 T-GDi 48V (100 ch) ●	6,4
i20* 1.0 T-GDi BVA 48V (100 ch) ●	6,7
i20 N* 1.6 T-GDi (204 ch) ●	7,1
i20 Active* 1.0 T-GDi (100 ch) ●	6,9

#### KIA

Picanto* 1.0 (69 ch) ●	5,9
Picanto* 1.2 (84 ch) ●	6,5
Picanto 1.2 (79 ch) ●	5,7
Rio* 1.2 (84 ch) ●	6,7
Rio* 1.0 T-GDi (100 ch) ●	6,1
Rio* 1.0 T-GDi MHEV (120 ch) ●	6,5
Rio* 1.4 CRDi (90 ch) ●	5,4

#### LANCIA

Ypsilon 1.2 Ibrida BVA (110 ch) ●	5,8
-----------------------------------	-----

### Citroën C3 1.2 Hybrid (110 ch) - 6 l/100 km



F. GROUT

Sans atteindre les 5 l/100 km annoncés, la nouvelle C3 hybride épargne tout de même 0,6 l/100 km par rapport à sa devancière équivalente à boîte auto. !

### Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) - 6/8,2 l/100 km



A. SAUNIER

Dénuée de toute hybridation, la Sandero 1.0 Eco-G (essence/GPL) se contente de 6 l/100 km en mode essence, et 8,2 l/100 km en GPL (environ 1 €/litre).

### Lancia Ypsilon Ibrida (110 ch) - 5,8 l/100 km



A. SAUNIER

Cousine technique de la Peugeot 208, la nouvelle Ypsilon marque le retour de Lancia au premier plan, et se contente de moins de 6 l/100 km en moyenne.

\*Ancien modèle ou version arrêtée.



## Les citadines (suite)

Consommation moyenne en l/100 km



MAZDA		
2* 1.5 Skyactiv-G BVA (90 ch)	●	6,5
2* 1.5 Skyactiv-G (115 ch)	●	5,9
2* 1.5 Skyactiv-D (105 ch)	●	5
2* 1.5 Skyactiv-G M Hybrid (90 ch)	●	5,6
2 1.5 Hybrid (116 ch)	●	5,2
MG		
3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	●	5,4
MINI		
3 portes* One 1.2 (102 ch)	●	6,8
3 portes* Cooper (136 ch)	●	6,6
3 portes* Cooper S (178 ch)	●	6,6
3 portes* JCW BVA (231 ch)	●	7,4
3 portes* Cooper D (116 ch)	●	5,1
5 portes* Cooper (136 ch)	●	7,2
5 portes* Cooper S (192 ch)	●	7,3
3 portes Cooper C (156 ch)	●	6,3
3 portes Cooper S (204 ch)	●	6,5
3 portes Cooper JCW (231 ch)	●	7
5 portes Cooper S (204 ch)	●	7,1
MITSUBISHI		
Space Star 1.2 (71 ch)	●	5,6
Colt 1.0 MPI-T (91 ch)	●	6
Colt 1.6 MPI HEV (143 ch)	●	5,2
NISSAN		
Micra* 1.0 IG-T (100 ch)	●	6,3
Micra* 1.0 IG-T BVA (100 ch)	●	6,6
Micra* 1.0 DIG-T (117 ch)	●	6,5
OPEL		
Adam* 1.0 (115 ch)	●	6,3
Corsa* 1.2 (75 ch)	●	5,7
Corsa* 1.2 Turbo BVA (100 ch)	●	6,5
Corsa* 1.2 Turbo BVA (130 ch)	●	6,6
Corsa* 1.5 Diesel (100 ch)	●	4,8
Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	●	5,5
Corsa 1.2 Turbo Hybrid BVA (110 ch)	●	5,6
PEUGEOT		
108* 1.0 VTi (72 ch)	●	5,1
208* 1.2 PureTech (75 ch)	●	5,9
208* 1.2 PureTech BVA (100 ch)	●	6,6
208* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	●	7
208* 1.5 BlueHDi (100 ch)	●	5
208 1.2 Turbo (100 ch)	●	5,8
208 1.2 Hybrid BVA (110 ch)	●	5,4
208 1.2 Hybrid BVA (145 ch)	●	5,8
RENAULT		
Twingo 3* 1.0 SCe (65 ch)	●	6,1
Twingo 3* 1.0 SCe (75 ch)	●	5,6
Twingo 3* 0.9 TCe (95 ch)	●	6,1
Twingo 3* 0.9 TCe BVA (95 ch)	●	6,3
Clio 5* 1.0 SCe (75 ch)	●	5,8
Clio 5* 1.0 TCe (100 ch)	●	5,8
Clio 5* 1.0 TCe X-Tronic (90 ch)	●	6,2
Clio 5* 1.3 TCe BVA (130 ch)	●	6,3
Clio 5* 1.5 dCi (85 ch)	●	4,6
Clio 5* 1.5 dCi (115 ch)	●	4,8
Clio 5 1.0 SCe (65 ch)	●	6
Clio 5 1.0 TCe (90 ch)	●	6
Clio 5 1.0 TCe GPL BVM6 (100 ch)	●/●	6/8,3
Clio 5 1.5 Blue dCi (100 ch)	●	5
Clio 5 E-Tech full hybrid BVA (145 ch)	●	5,2
SEAT		
Mii* 1.0 (60 ch)	●	5,8
Ibiza* 1.0 MPI (75 ch)	●	6,4
Ibiza* 1.0 EcoTSI DSG7 (110 ch)	●	6,7
Ibiza* 1.6 TDI (95 ch)	●	5,4

Consommation moyenne en l/100 km



Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	●	5,9
Ibiza 1.0 EcoTSI DSG7 (115 ch)	●	6,6
Ibiza 1.5 EcoTSI DSG7 (150 ch)	●	6,9
SKODA		
Citigo* 1.0 MPI (75 ch)	●	6,2
Fabia* 1.0 TSI (110 ch)	●	6,3
Fabia* 1.0 TSI BVA (110 ch)	●	6,7
Fabia 1.0 MPI (80 ch)	●	5,7
Fabia 1.0 TSI (95 ch)	●	6
Fabia 1.0 TSI BVA (150 ch)	●	6,9
SMART		
Fortwo* 1.0 (71 ch)	●	5,9
Fortwo* 0.9 (90 ch)	●	5,9
Forfour* 0.9 BVA (90 ch)	●	6,2
SUZUKI		
Ignis* 1.2 Dualjet SHVS (90 ch)	●	5,4
Ignis* 1.2 Dualjet SHVS 4x4 (90 ch)	●	6,4
Ignis 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	●	5,6
Swift* 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	●	5,6
Swift* 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch)	●	5,9
Swift Sport* 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	●	6,2
Swift 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	●	4,9
Swift 1.2 Dualjet Hybrid AllGrip (83 ch)	●	5,2
Swift 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch)	●	5
TOYOTA		
Aygo* 1.0 VVT-i (72 ch)	●	5,1
Aygo X 1.0 VVT-i (72 ch)	●	5,3
Yaris* 100h Hybride (100 ch)	●	5,6
Yaris* 1.5 VVT-i (120 ch)	●	5,8
Yaris Hybride (116 ch)	●	5,4
Yaris Hybride (130 ch)	●	5,3
VOLKSWAGEN		
Up!* 1.0 (75 ch)	●	6,2
Up!* 1.0 TSI GTI (115 ch)	●	6,3
Polo* 1.0 TSI DSG7 (110 ch)	●	6,6
Polo* 1.6 TDI (95 ch)	●	5,3
Polo 1.0 TSI (95 ch)	●	5,9
Polo 1.0 TSI DSG7 (95 ch)	●	6,5
Polo 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	●	6,3
Polo GTI 2.0 TSI (207 ch)	●	7,2

Renault Clio 5 E-Tech full hybrid (145 ch) - 5,2 l/100 km



Alors que sa remplaçante vient d'être dévoilée, la Clio actuelle a de beaux restes : sa version hybride affiche une sobriété record, proche de 5 l/100 km.

Audi A3 Sportback 40 TFSIe (204 ch) - 6,8 l/100 km



Dotée d'une nouvelle (grosse) batterie, l'A3 PHEV de 204 ch peut rouler 95 km en mode électrique, et se contente ensuite de 6,8 l/100 km en moyenne !

## Les berlines compactes

Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO		
Giulietta* 1.4 T-Jet (120 ch)	●	8,2
Giulietta* 1.4 MultiAir (150 ch)	●	7,5
Giulietta* 1.6 JTDM (120 ch)	●	5,8
Giulietta* 2.0 JTDM (150 ch)	●	6,2
AUDI		
A3 Berline 1.5 TFSI Hybrid BVA	●	6,7
A3 Sportback* 35 TFSI (150 ch)	●	6,4
A3 Sportback* 45 TFSI e (245 ch)	●	6,8 (3,9)
A3 S3 Sportback* 2.0 TFSI 4x4 (310 ch)	●	8,6
A3 RS3 Sportback* 2.5 TFSI (400 ch)	●	9,8
A3 Sportback* 30 TDI (116 ch)	●	4,8
A3 Sportback 30 TFSI Hybrid BVA (150 ch)	●	6,9
A3 Sportback 40 TFSIe (204 ch)	●	6,8 (0,3)
A3 Sportback 35 TDI BVA (150 ch)	●	5,4
BMW		
116i* (109 ch)	●	6,9
118i* BVA (136 ch)	●	7,2
128ti* (265 ch)	●	8,5
M135i* BVA XDrive (306 ch)	●	8,8
116d* BVA (116 ch)	●	5,6
118d* BVA (150 ch)	●	5,7
120d* BVA 4x4 (190 ch)	●	6,4
116 BVA (122 ch)	●	6,8
120 BVA (178 ch)	●	7,4
123 xDrive BVA (218 ch)	●	6,9
M135i XDrive BVA (300 ch)	●	8,3
120d* BVA (163 ch)	●	5
CITROËN		
C4* 1.2 PureTech (100 ch)	●	6
C4* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	●	6,8
C4* 1.2 PureTech BVA (155 ch)	●	7
C4* 1.5 BlueHDi (110 ch)	●	5
C4* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	●	5,3
C4 1.2 PureTech (130 ch)	●	6,6
C4 1.2 Hybrid (145 ch)	●	5,8
C4 X* 1.2 PureTech (100 ch)	●	6,3
C4 X* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	●	6,9
C4 X* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	●	5,6
C4 X 1.2 Hybride BVA (145 ch)	●	5,7
CUPRA		
Leon* 1.4 e-Hybrid (245 ch)	●	7,7 (4,7)
Leon 1.5 e-TSI DSG7 (150 ch)	●	7,1
Leon 2.0 TSI (300 ch)	●	8,6
Leon 1.5 e-Hybrid (272 ch)	●	7 (0,5)
Leon Sportstourer 1.5 e-Hybrid (272 ch)	●	7,2 (0,8)
DACIA		
Logan* 1.2 16V (75 ch)	●	7,1
Logan* 0.9 TCe (90 ch)	●	6,9
Logan* 1.5 dCi (90 ch)	●	5,3
DS		
DS 4* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	●	7,4
DS 4* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	●	5,8
DS 4 1.2 Hybride BVA (145 ch)	●	6,2
DS 4 1.6 E-Tense (225 ch)	●	8,2 (5,1)
FIAT		
Tipo* 4 p. 1.4 (95 ch)	●	7,4
Tipo* 5 p. 1.4 T-Jet (120 ch)	●	8,2
Tipo* 5 p. 1.6 Multijet (120 ch)	●	5,5
Tipo Cross* 5 p. 1.0 FireFly (100 ch)	●	6,5
Tipo Cross* 5 p. 1.5 FireFly DCT7 (130 ch)	●	6,7
FORD		
Focus* 1.0 EcoBoost BVA (125 ch)	●	8,1
Focus* 1.0 Flexifuel mHEV BVA (125 ch)	●/●	6,1/7,6
Focus* 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)	●	6,9

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

\*Ancien modèle ou version arrêtée.



tes Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 7,3 l/100 km **en essence**, 5,6 l/100 km **en diesel** et 6,3 l/100 km **en hybride**

## Consommation moyenne en l/100 km



Focus* 1.5 EcoBlue BVA (120 ch) ●	5,7
Focus 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch) ●	6,7
Focus ST 2.3 (280 ch) ●	8,7
Focus Active* 1.0 Flexifuel mHEV (125 ch) ●/●	6,2/8
<b>HONDA</b>	
Civic* 1.0 i-VTEC (129 ch) ●	6,7
Civic* 1.5 i-VTEC (182 ch) ●	6,6
Civic* 2.0 Type R (320 ch) ●	8,6
Civic* 1.6 i-DTEC (120 ch) ●	5,6
Civic 2.0 e:HEV (184 ch) ●	5,8
<b>HYUNDAI</b>	
i30* 1.0 T-GDi (120 ch) ●	7,2
i30* 1.4 T-GDi (140 ch) ●	7,4
i30* 2.0 T-GDi (275 ch) ●	9
i30* 1.6 CRDi (110 ch) ●	5,7
i30* 1.6 CRDi (136 ch) ●	5,8
i30 1.5 T-GDi Hybrid 48 V (140 ch) ●	7,3
i30 Fastback* 1.4 T-GDi BVA (140 ch) ●	7,7
i30 Fastback* 1.5 T-GDi BVA 48 V (160 ch) ●	7,1
i30 Fastback* 1.6 CRDi BVA (136 ch) ●	5,9
Ioniq* 1.6 Hybrid (141 ch) ●	5,9
Ioniq* 1.6 Hybrid Plug-in (141 ch) ●	5,3 (3,3)
<b>KIA</b>	
Ceed* 1.0 T-GDi (120 ch) ●	7
Ceed* 1.5 T-GDi (160 ch) ●	6,8
Ceed* 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch) ●	5,4
ProCeed* 1.6 T-GDi BVA (204 ch) ●	7,7
<b>LEXUS</b>	
CT* 200h (136 ch) ●	5,7
<b>MAZDA</b>	
3* 2.0 Skyactiv-X M Hybrid (180 ch) ●	7,1
3* 1.8 Skyactiv-D (116 ch) ●	5,3
3* 2.0 Skyactiv-G (122 ch) ●	6,6
3* 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch) ●	6,8
3 2.0 e-Skyactiv-X M Hybrid (186 ch) ●	6,7
<b>MERCEDES</b>	
Classe A* 220 d BVA (190 ch) ●	5,7
Classe A 180 BVA (136 ch) ●	6,7
Classe A 200 BVA (163 ch) ●	6,9
Classe A 250 e (218 ch) ●	6,6 (2,9)
Classe A AMG 35 4x4 BVA (306 ch) ●	8,8
Classe A AMG 45S 4x4 BVA (421 ch) ●	9,8
Classe A 180 d BVA (116 ch) ●	5,5
Classe A 200 d BVA (150 ch) ●	5,4
Classe A Berline* 250 e (218 ch) ●	6,6 (2,9)
<b>MINI</b>	
Clubman* Cooper (136 ch) ●	7,5
Clubman* Cooper S (192 ch) ●	8,1
Clubman* JCW (306 ch) ●	8,9
Clubman* One D (116 ch) ●	5,5
Clubman* Cooper D (150 ch) ●	6
Clubman* Cooper SD BVA (190 ch) ●	6,1
Clubman* Cooper SD BVA 4x4 (190 ch) ●	6,3
<b>OPEL</b>	
Astra* 1.6 Hybrid (180 ch) ●	7,2 (4,2)
Astra* 1.6 Hybrid (225 ch) ●	7,2 (4,2)
Astra* 1.2 Turbo (130 ch) ●	6,1
Astra 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) ●	6
Astra* 1.5 Diesel BVA (130 ch) ●	5,6
Astra Sports Tourer 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) ●	5,7
<b>PEUGEOT</b>	
308* 1.2 PureTech (82 ch) ●	6,7
308* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,8
308* 1.2 PureTech (130 ch) ●	7
308* 1.6 GTi By Peugeot Sport (263 ch) ●	8,4
308* 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	5,5

## Consommation moyenne en l/100 km



308* 1.6 BlueHDi (120 ch) ●	5,1
308* 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	5,2
308* 2.0 BlueHDi (150 ch) ●	5,9
308* 2.0 BlueHDi BVA8 (180 ch) ●	6,5
308* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,1
308* 1.2 PureTech (130 ch) ●	6,2
308* 1.2 PureTech BVA8 (130 ch) ●	6,5
308* 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	5,3
308* 1.6 Plug-in Hybrid BVA (180 ch) ●	7,4 (4,3)
308* 1.6 Plug-in Hybrid BVA (225 ch) ●	7,5 (4,4)
308 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6
308 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,6
<b>RENAULT</b>	
Megane* 1.0 TCe (115 ch) ●	6,2
Megane* 1.3 TCe (140 ch) ●	6,8
Megane* 1.3 TCe BVA (160 ch) ●	7,6
Megane* 1.8 RS Trophy BVA (300 ch) ●	9,2
Megane* 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,4
Megane* 1.5 Blue dCi BVA (115 ch) ●	5,2
Megane* 1.6 E-Tech Plug-in Hybrid (160 ch) ●	6,1 (3,7)
<b>SEAT</b>	
Leon* 1.5 eTSI BVA (150 ch) ●	6,5
Leon* 1.5 TSI (150 ch) ●	7
Leon* 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,4
Leon* 1.4 e-Hybrid (204 ch) ●	7,5 (4,4)
<b>SKODA</b>	
Scala* 1.0 TSI BVA (110 ch) ●	6,4
Scala* 1.6 TDI (116 ch) ●	5,3
Scala 1.0 TSI BVA (116 ch) ●	6,2
Scala 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	6,4
<b>TOYOTA</b>	
Auris* 136h (136 ch) ●	5,7
Corolla* 1.8 Hybride (122 ch) ●	5,5
Corolla* 2.0 Hybride (184 ch) ●	5,9
Corolla 1.8 Hybride (140 ch) ●	6
Prius 4* 1.8 Hybride (122 ch) ●	4,6
Prius 4* 1.8 Hybride Rechargeable (122 ch) ●	4,3 (2,6)
Prius 5 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch) ●	5,1 (2,1)
<b>VOLKSWAGEN</b>	
Coccinelle* 1.2 TSI (105 ch) ●	7,6
Golf 7* 1.0 TSI (115 ch) ●	6,5
Golf 7* 1.5 TSI (150 ch) ●	6,6
Golf 7 GTI* 2.0 TSI BVA (245 ch) ●	8,7
Golf 7* 1.6 TDI (115 ch) ●	5,4
Golf 7* 2.0 TDI (150 ch) ●	5,9
Golf 8* 1.0 eTSI BVA (110 ch) ●	6,5
Golf 8* 1.5 TSI (130 ch) ●	6,2
Golf 8 GTI* 2.0 TSI BVA (245 ch) ●	7,8
Golf 8 R* 2.0 TSI BVA (300 ch) ●	8,3
Golf 8 GTD* 2.0 TDI BVA (200 ch) ●	6
Golf 8* 1.4 eHybrid (204 ch) ●	6,5 (3,5)
Golf 8 GTE* 1.4 eHybrid (245 ch) ●	6,9 (3,7)
Golf 8 1.5 eTSI BVA (116 ch) ●	6,3
Golf 8 1.5 eTSI BVA (150 ch) ●	6,1
Golf 8 GTI 2.0 TSI BVA (265 ch) ●	8,3
Golf 8 GTI Clubsport 2.0 TSI BVA (300 ch) ●	8,5
Golf 8 R 2.0 TSI BVA (333 ch) ●	8,6
Golf 8 2.0 TDI BVA (116 ch) ●	5,2
Golf 8 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,2
Golf 8 1.5 eHybrid (204 ch) ●	6,2 (0)
Golf 8 GTE 1.5 eHybrid (272 ch) ●	6,2 (0)
<b>VOLVO</b>	
V40* T2 (122 ch) ●	7,8
V40* D2 (120 ch) ●	5,9

## Honda Civic e:HEV (184 ch) - 5,8 l/100 km



N. SOLER

Malgré son grand gabarit, à la limite du segment supérieur, et sa puissance généreuse, la Civic a un appétit d'oiseau, tout en offrant un bel agrément.

## Mercedes Classe A 200 d (150 ch) - 5,4 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Dans une Classe A en fin de carrière, qui ne sera pas remplacée, le diesel démontre encore sa pertinence avec une belle sobriété, sans recours à l'hybridation.

## Peugeot 308 1.5 BlueHDi (130 ch) - 5,6 l/100 km



N. SOLER

Bonne nouvelle, le sobre bloc 1.5 diesel fera son retour sous le capot de la 308 restylée, bientôt en concession. Mais il arrivera dans un second temps.

## Toyota Prius 5 Hybride Recharg. (223 ch) - 5,1 l/100 km



Y. LEFEBVRE

La Prius actuelle, hybride rechargeable, continue de montrer l'exemple avec une conso record de 5,1 l/100 km en hybride et 60 km en mode électrique.

## Volkswagen Golf 8 GTE 1.5 eHybrid (272 ch) - 6,2 l/100 km



N. SOLER

En doublant la capacité de leur batterie, les Golf eHybrid (204 ch) et GTE (272 ch) dépassent 102 km en électrique, sans "boire" plus qu'une eTSI ensuite !



## Les familiales et routières

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne  
9,1 l/100 km **en essence**, 6,3 l/100 km **en diesel** et 7,9 l/100 km **en hybride**

## Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO	
Giulia* 2.2 d (150 ch)	6
Giulia* 2.2 d BVA (190 ch)	7,1
Giulia* 2.0 T BVA (200 ch)	8,8
Giulia* 2.0 Turbo AT8 (280 ch)	8,7
Giulia Quadrifoglio* 2.9 (520 ch)	11,9
Giulia 2.2 d BVA (160 ch)	6,6
Giulia 2.2 d BVA Q4 (210 ch)	6,7
AUDI	
A4* 2.0 TFSI Ultra BVA (190 ch)	7,4
A4* 2.0 TDI Ultra (150 ch)	5,7
A4* 40 TDI BVA quattro (204 ch)	5,9
RS 4 Avant* 2.9 (450 ch)	10,1
A5 Sportback* 40 TFSI BVA (190 ch)	7,5
A5 Sportback* 40 TDI quattro BVA (207 ch)	6,9
A5 2.0 TFSI BVA (204 ch)	8,4
A5 2.0 TFSI BVA quattro (204 ch)	8,7
A5 2.0 TDI BVA (204 ch)	6,1
A5 Avant 2.0 TDI BVA (204 ch)	6,1
A5 Avant 2.0 e-Hybrid PHEV quattro (367 ch)	7,7 (1,2)
A6* 40 TDI (204 ch)	6,2
RS 6 Avant Performance* 4.0 (630 ch)	12,6
A6 Avant 2.0 TDI BVA quattro (204 ch)	6,2
BMW	
320d* BVA (190 ch)	5,7
320i BVA (184 ch)	7,6
318d BVA (150 ch)	5,8
320e* (204 ch)	7,7 (4)
330e (292 ch)	8 (4,3)
320e Touring* (204 ch)	8,3 (4,8)
M3 Touring Competition M xDrive (510 ch)	10
330e Touring xDrive (292 ch)	8,8 (5,3)
320d Touring xDrive (190 ch)	6
M340d Touring xDrive (340 ch)	7,1
420i BVA (184 ch)	7,9
M440i xDrive 48V BVA (374 ch)	10
420d xDrive 48V BVA (190 ch)	6,4
520d* (190 ch)	6,3
530d* xDrive (265 ch)	7,4
530e* xDrive (292 ch)	8,6 (5)
520i (208 ch)	6,8
520d xDrive (197 ch)	6,4
530e Touring xDrive (299 ch)	8 (1,9)
CITROËN	
C5 X 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,1
C5 X* 1.6 PureTech BVA (180 ch)	7,2
C5 X* 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)	7,7 (4,5)
C5 X* 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)	8 (4,9)
C5 X 1.2 Hybride (145 ch)	6,3
DS	
DS 5* 2.0 BlueHDi (150 ch)	6,2
DS 5* 2.0 Hybrid4 (200 ch)	5,4
DS 9* 1.6 E-Tense (225 ch)	8 (5,2)
DS 9* 1.6 E-Tense (250 ch)	7,9 (4,1)
DS 9* 1.6 E-Tense 4x4 (360 ch)	8,6 (5,5)
FORD	
Mondeo* 2.0 TDCi (150 ch)	6,6
Mondeo* 2.0 Hybrid (187 ch)	6,5
JAGUAR	
XE* 2.0 (200 ch)	8,7
XE* 2.0 D BVA (180 ch)	6,4
XF* 2.0 D 4x4 (180 ch)	7,3
LEXUS	
IS* 300h (223 ch)	7
GS* 300h (223 ch)	6,9

## Consommation moyenne en l/100 km



GS* 450h (345 ch)	7,7
MASERATI	
Ghibli* 3.0 Diesel (275 ch)	9,5
MAZDA	
6* 2.2 Skyactiv-D BVA (184 ch)	6,2
MERCEDES	
Classe C 200 BVA (204 ch)	7,3
Classe C 220 d BVA (200 ch)	5,5
Classe C 300 e BVA (313 ch)	8 (0,8)
Classe C Break 300 e BVA (313 ch)	9 (2)
Classe C Break 63 AMG S E Performance (680 ch)	12,4
Classe C Break 220 d BVA (197 ch)	6,1
Classe C Break All Terrain 220 d BVA (197 ch)	6,2
Classe E* 350 d BVA (258 ch)	7,5
Classe E* 300 e (320 ch)	8,4 (5)
Classe E 220 d BVA (197 ch)	5,6
Classe E 450 d 4x4 (367 ch)	6,9
Classe E Break 220 d (197 ch)	5,9
Classe E Break* 300 de (306 ch)	6,8 (4,4)
OPEL	
Insignia Grand Sport* 1.6 Diesel BVA (136 ch)	6,7
Insignia Sports Tourer* 2.0 Diesel BVA (174 ch)	6,1
PEUGEOT	
508* 1.6 PureTech (180 ch)	7,5
508* 1.6 PureTech (225 ch)	8
508* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	7
508* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,6
508* 1.6 Plug-in Hybrid (180 ch)	8 (4,8)
508 PSE* 1.6 Plug-in Hybrid (360 ch)	8,1 (5,3)
508 SW* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	6,8
508 SW* 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	8,1 (5,1)
508 SW PSE* 1.6 Plug-in Hybrid (360 ch)	8,2 (5,4)
PORSCHE	
Panamera* 3.0 E-Hybrid (462 ch)	9 (5,4)
Panamera Sport Turismo* 4.0 Turbo (550 ch)	12,5
RENAULT	
Talisman* 1.6 Tce BVA (200 ch)	8,6
Talisman* 1.5 dCi (110 ch)	5,3
Talisman* 1.6 dCi (130 ch)	6
Talisman* 1.6 dCi BVA (160 ch)	6,7
Talisman* 1.7 Blue dCi BVA (150 ch)	6,6
Talisman* 2.0 Blue dCi (160 et 200 ch)	6,9
Talisman Estate* 1.3 Tce (140 ch)	7,1
Talisman Estate* 1.3 Tce BVA (160 ch)	8
SKODA	
Octavia* 1.0 TSI (116 ch)	6,7
Octavia 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	6,1
Octavia 2.0 TDI (116 ch)	4,6
Octavia Combi 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	6,1
Octavia Combi 2.0 TDI BVA (150 ch)	4,7
Octavia Combi Scout* 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch)	5,8
Octavia Combi iV* 1.4 TSI PHEV (245 ch)	7,4 (4,4)
Superb* 1.6 TDI (120 ch)	5,7
Superb 2.0 TDI BVA (150 ch)	6,3
Superb Combi 1.5 TSI Hybrid BVA (150 ch)	6,9
Superb Combi 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,8
Superb Combi 2.0 TDI BVA 4x4 (193 ch)	6,5
Superb Combi 1.5 TSI PHEV (204 ch)	6,8 (0,6)
TOYOTA	
Camry 2.5 Hybrid (218 ch)	5,9

## Consommation moyenne en l/100 km



VOLKSWAGEN	
Passat* 1.6 TDI (120 ch)	5,5
Passat* 1.4 GTE (218 ch)	7,2 (4,7)
Passat* 2.0 TDI (150 ch)	5,4
Passat break 1.5 eTSI (150 ch)	7
Passat break 2.0 TDI (150 ch)	5,6
Passat break 1.5 eHybrid (204 ch)	6,8 (0,6)
Passat break 1.5 eHybrid (272 ch)	6,8 (0,6)
Arteon* 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,7
Arteon Shooting Brake* 2.0 TSI BVA (190 ch)	8,4
Arteon Shooting Brake* 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,2
Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid (218 ch)	7,7 (5)
VOLVO	
S60* Recharge T6 4x4 (350 ch)	7,1 (1,6)
V60 Recharge T6 4x4 (350 ch)	7,2 (1,8)
V60 Cross Country* B4 Pro 4x4 BVA (197 ch)	7,3

## Audi A5 Avant 2.0 TDI (204 ch) - 6,1 l/100 km



N. SOLER

Le diesel conserve toute sa pertinence dans ces catégories de gros rouleurs : la nouvelle A5 Avant 2.0 TDI dépasse à peine 6 l/100 km malgré son gabarit.

## Mercedes Classe E 220 d (197 ch) - 5,6 l/100 km



N. SOLER

Avec son diesel 220 d, la Classe E confirme son statut de voyageuse au long cours : elle est aussi sobre qu'une Peugeot 308 BlueHDi. Un record !

## Skoda Superb Combi 1.5 TSI PHEV (204 ch) - 6,8 l/100 km



N. SOLER

La Superb PHEV reçoit aussi la nouvelle batterie du groupe VW, qui lui permet 91 km en électrique. Et en hybride, elle réclame moins de 7 l/100 km.



# Les SUV citadins

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 7,1 l/100 km **en essence**, 5,9 l/100 km **en diesel** et 6,2 l/100 km **en hybride**

## Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO		
Junior 1.2 Ibrida BVA (145 ch)		6,3
AUDI		
Q2* 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch)		8,1
Q2 35 TDI BVA 4x4 (150 ch)		6,7
Q2* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch)		7
Q2 30 TFSI BVA (116 ch)		7,4
Q2 35 TFSI BVA (150 ch)		7,4
SQ2 2.0 TFSI (300 ch)		8,8
Q2 30 TDI BVA (116 ch)		6,3
Q2 35 TDI BVA (150 ch)		5,4
CITROËN		
C4 Cactus* 1.2 PureTech (110 ch)		6,2
C4 Cactus* 1.6 BlueHDi (100 ch)		5,1
C3 Aircross* 1.2 PureTech (82 ch)		6,8
C3 Aircross* 1.2 PureTech (110 ch)		6,7
C3 Aircross* 1.2 PureTech BVA (130 ch)		7,1
C3 Aircross* 1.5 BlueHDi (110 ch)		5,1
C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch)		6,4
C3 Aircross 1.2 Hybrid BVA (145 ch)		6
DACIA		
Duster* 1.0 Eco-G (100 ch)		7/9,8
Duster* 1.3 TCe (130 ch)		6,9
Duster* 1.3 TCe BVA (150 ch)		6,9
Duster* 1.5 Blue dCi (95 ch)		5,5
Duster* 1.5 Blue dCi (115 ch)		5,3
Duster* 1.5 Blue dCi 4x4 (115 ch)		6,2
Duster 1.0 Eco-G (100 ch)		6,8/9,6
Duster 1.2 TCe (130 ch)		6,4
Duster 1.2 TCe 4x4 (130 ch)		6,9
Duster 1.6 Hybrid BVA (140 ch)		6,2
DS		
DS 3 Crossback* 1.2 PureTech BVA (155 ch)		7,4
DS 3* 1.2 PureTech (100 ch)		7,7
DS 3* 1.2 PureTech BVA (130 ch)		7,2
DS 3* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)		6
DS 3 1.2 Hybride BVA (145 ch)		5,8
FIAT		
500X* 1.4 MultiAir (140 ch)		7,5
500X* 1.0 FireFly Turbo T3 (120 ch)		6,9
500X* 1.6 Multijet (120 ch)		6,1
500X* 2.0 Multijet 4x4 BVA (140 ch)		7,3
500X* 1.5 FireFly DCT7 Hybrid (130 ch)		6,9
600 1.2 Hybrid Turbo BVA (110 ch)		6
600 1.2 Hybrid Turbo BVA (145 ch)		6,2
FORD		
EcoSport* 1.0 EcoBoost (125 ch)		8
Puma* 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)		6,4
Puma* 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)		6,5
Puma* 1.0 Flexifuel mHEV (125 ch)		7,7/6,3
Puma ST* 1.5 EcoBoost (200 ch)		7,6
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (125 ch)		6,3
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (155 ch)		7
Puma ST 1.0 EcoBoost mHEV BVA (170 ch)		7,2
HONDA		
HR-V* 1.5 i-VTEC (130 ch)		6,9
HR-V* 1.5 i-VTEC Turbo BVA (182 ch)		7
HR-V* 1.6 i-DTEC (120 ch)		5,2
HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)		5,9
HYUNDAI		
Bayon* 1.0 T-GDi 48V (100 ch)		6,2
Bayon 1.0 T-GDi BVA (100 ch)		6,6
Kona* 1.6 CRDi (115 ch)		5,6
Kona* 1.0 T-GDi (120 ch)		7,2

## Consommation moyenne en l/100 km



Kona* Hybrid (141 ch)	6
Kona 2* Hybrid (141 ch)	5,4
Kona 2 Hybrid (129 ch)	5,7
JEEP	
Avenger 1.2 Turbo (100 ch)	6,5
Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch)	6,1
Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 4xe (145 ch)	6,4
Renegade* 1.0 GSE T3 (120 ch)	7,9
Renegade* 1.3 GSE T4 (150 ch)	8,5
Renegade* 1.6 Multijet (120 ch)	6,6
Renegade* 2.0 Multijet 4x4 (140 ch)	7,1
Renegade* 1.3 GSE 4xe PHEV eAWD (190 ch)	7,9 (5,2)
Renegade 1.5 e-Hybrid (130 ch)	7,9
KIA	
Stonic* 1.0 T-GDi MHEV (120 ch)	6,5
Stonic* 1.6 CRDi (110 ch)	5,8
Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	6,5
LEXUS	
LBX Hybride (136 ch)	5,7
MAZDA	
CX-3* 2.0 Skyactiv-G (121 ch)	7,2
CX-3* 2.0 Skyactiv-G (150 ch)	7,3
CX-3* 1.5 Skyactiv-D (105 ch)	5,3
MG	
ZS* 1.5 VTI-Tech (106 ch)	7,1
ZS* 1.0 T-GDi (111 ch)	7,6
ZS 1.5 Hybrid+ (197 ch)	6,5
MINI	
Countryman* Cooper (136 ch)	7,7
Countryman* Cooper S BVA (178 ch)	8,1
Countryman* Cooper SE ALL4 (220 ch)	7,6 (4,8)
Countryman* Cooper D BVA (150 ch)	6,1
Countryman* Cooper SD BVA 4x4 (190 ch)	6,5
MITSUBISHI	
ASX* 1.6 MPI HEV (143 ch)	6
ASX* 1.6 MPI PHEV (159 ch)	6,4 (3,9)
NISSAN	
Juke* 1.0 DIG-T BVA (117 ch)	7,5
Juke 1.0 DIG-T (114 ch)	6,7
Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	5,9
OPEL	
Mokka* 1.2 Turbo (100 ch)	6,4
Mokka 1.2 Turbo BVA8 (130 ch)	7,1
Mokka 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch)	6
Crossland* 1.2 Turbo BVA (130 ch)	7,7
Frontera 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch)	5,9
PEUGEOT	
2008* 1.2 PureTech (130 ch)	6,9
2008* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,1
2008* 1.2 PureTech BVA (155 ch)	7,6
2008* 1.5 BlueHDi (100 ch)	5,9
2008* 1.5 BlueHDi (110 ch)	5,2
2008* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,8
2008 1.2 PureTech (100 ch)	6,3
2008 1.2 Hybrid BVA (145 ch)	5,8
RENAULT	
Captur* 1.0 TCe (100 ch)	6,5
Captur* 1.3 TCe (130 ch)	6,8
Captur* 1.3 TCe BVA (130 ch)	7,4
Captur 1.3 TCe mild hybrid BVA (140 ch)	6,6
Captur* 1.3 TCe BVA (155 ch)	7,4
Captur* 1.3 TCe mild hybrid BVA (160 ch)	6,8
Captur* 1.5 Blue dCi (95 ch)	5,6
Captur* 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,9
Captur* 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,5

## Consommation moyenne en l/100 km



Captur* 1.6 E-Tech plug-in hybrid (160 ch)	6,2 (4)
Captur 1.0 TCe (90 ch)	6,4
Captur 1.0 TCe GPL (100 ch)	6,6/9
Captur 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch)	5,5
SEAT	
Arona* 1.0 EcoTSI (115 ch)	6,8
Arona* 1.0 EcoTSI BVA (110 ch)	6,5
Arona* 1.6 TDI BVA (95 ch)	6,1
Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	6,2
Arona 1.0 EcoTSI BVA (115 ch)	6,7
SKODA	
Kamiq* 1.6 TDI (116 ch)	5,8
Kamiq 1.0 TSI (95 ch)	6,7
Kamiq 1.0 TSI BVA (116 ch)	6,2
Kamiq 1.5 TSI BVA (150 ch)	6,9
SUZUKI	
Jimny* 1.5 VVT (102 ch)	8,2
Vitara* 1.0 Boosterjet BVA (111 ch)	7
Vitara* 1.6 DDIS (120 ch)	5,3
Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6,1
Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid BVA (129 ch)	6,3
Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid BVA 4x4 (129 ch)	6,3
Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)	6,3
TOYOTA	
Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	5,7
Yaris Cross 1.5 Hybride 4x4 (116 ch)	6,4
VOLKSWAGEN	
T-Cross* 1.6 TDI BVA (95 ch)	6,1
T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	6,3
T-Cross 1.0 TSI BVA (115 ch)	6,4
T-Cross 1.5 TSI BVA (150 ch)	6,8
T-Roc* 1.0 TSI (110 ch)	6,3
T-Roc* 1.5 TSI Evo BVA (150 ch)	7,5
T-Roc* 2.0 TSI BVA 4x4 (190 ch)	8,6
T-Roc R 2.0 TSI* (300 ch)	10
T-Roc* 1.6 TDI (115 ch)	6,4
T-Roc* 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch)	6,8
T-Roc Cabriolet* 1.5 TSI BVA (150 ch)	7,5
Taigo* 1.0 TSI (110 ch)	6,8
Taigo 1.5 TSI Evo BVA (150 ch)	7,1

### Ford Puma 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch) - 6,3 l/100 km



F. GROUT

A défaut de proposer encore la bicarburation E85/essence, le Puma restylé peut toujours compter sur la sobriété de son efficace moteur 1.0 EcoBoost.

### Renault Captur 1.8 E-Tech (160 ch) - 5,5 l/100 km



A. SAUNIER

Plus performant et agréable avec l'évolution de sa motorisation hybride de 145 à 160 ch, le Captur se montre toujours aussi économe à l'usage.



## Les SUV compacts

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 8 l/100 km **en essence**, 6,5 l/100 km **en diesel** et 7,2 l/100 km **en hybride**

## Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO		
Tonale 1.6 Multijet (130 ch)	●	6,6
Tonale 1.5 Hybrid BVA (130 ch)	●	7,4
Tonale 1.5 Hybrid BVA (160 ch)	●	7,4
Tonale 1.3 Plug-in Hybrid Q4 (280 ch)	●	8,7 (4,8)
AUDI		
Q3* 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch)	●	9,9
Q3* 45 TFSI (230 ch)	●	9,7
Q3* 40 TDI BVA 4x4 (190 ch)	●	7,2
Q3* 45 TFSI e (245 ch)	●	8,6 (5,7)
Q3* 35 TFSI MHEV BVA (150 ch)	●	8
Q3* 35 TDI 4x4 (150 ch)	●	6,7
Q3* 35 TDI BVA (150 ch)	●	6,6
Q3 Sportback* 45 TFSI BVA 4x4 (230 ch)	●	10,2
Q3 Sportback* 35 TDI BVA (150 ch)	●	7,2
Q3 Sportback* 40 TDI BVA 4x4 (200 ch)	●	7,5
BMW		
X1* 18i sDrive (136 ch)	●	7
X1* 23i xDrive (218 ch)	●	7,3
X1 20i sDrive (170 ch)	●	6,9
X1 18d sDrive (150 ch)	●	5,5
X1 23d xDrive (211 ch)	●	5,6
X1 xDrive 25e (245 ch)	●	7,1 (2,3)
X1 xDrive 30e (326 ch)	●	6,8 (2,2)
X2* 18i BVA (140 ch)	●	8,1
X2* 20i xDrive (192 ch)	●	7,7
X2* 25e xDrive (220 ch)	●	7,9 (5,1)
X2* 18d BVA (150 ch)	●	6,2
X2* 20d BVA xDrive (190 ch)	●	6,5
X2 20i BVA sDrive (170 ch)	●	7,2
X2 20d BVA xDrive (163 ch)	●	5,5
CITROËN		
C5 Aircross* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	●	7,5
C5 Aircross* 1.6 PureTech BVA (180 ch)	●	8,5
C5 Aircross* 1.5 BlueHDi (130 ch)	●	6,3
C5 Aircross* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	●	6,2
C5 Aircross* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	●	7
C5 Aircross* 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)	●	7,8 (4,7)
C5 Aircross* 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)	●	7,7 (4,4)
CUPRA		
Formentor* 1.5 TSI BVA (150 ch)	●	7,9
Formentor* 2.5 TSI BVA 4x4 (390 ch)	●	10,3
Formentor* 1.4 e-Hybrid (204 ch)	●	7 (4,2)
Formentor* 1.4 e-Hybrid (245 ch)	●	7,9 (4,8)
Formentor 1.5 eTSI Hybrid (150 ch)	●	7,1
Formentor 1.5 ehybrid (272 ch)	●	7,5 (1,3)
Terramar 1.5 eTSI Hybrid (150 ch)	●	7
Terramar 1.5 ehybrid (204 ch)	●	6,9 (0)
Terramar 1.5 ehybrid (272 ch)	●	7,5 (1,3)
DACIA		
Jogger 1.0 Eco-G (100 ch)	●/●	7,2/9,9
Jogger 1.0 TCe (110 ch)	●	6,7
Jogger 1.6 hybrid (140 ch)	●	6,4
Bigster 1.2 mild hybrid (140 ch)	●	6,3
Bigster 1.2 mild hybrid 4x4 (130 ch)	●	7,1
Bigster 1.8 hybrid BVA (155 ch)	●	5,8

## Consommation moyenne en l/100 km



DS		
DS 7 Crossback* 1.2 PureTech (130 ch)	●	7,9
DS 7 Crossback* 1.6 PureTech (180 ch)	●	8,7
DS 7 Crossback* 1.6 PureTech (225 ch)	●	8,1
DS 7* 1.5 BlueHDi Drive Efficiency (130 ch)	●	6,1
DS 7 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	●	6,2
DS 7 1.6 E-Tense (225 ch)	●	7,8 (4,7)
DS 7 1.6 E-Tense 4x4 (300 ch)	●	8,2 (5,1)
DS 7 1.6 E-Tense (360 ch)	●	9,1 (5,4)
FORD		
Kuga* 1.5 TDCi (120 ch)	●	6,8
Kuga* 2.0 TDCi (150 ch)	●	7,2
Kuga* 2.0 EcoBlue mHEV (150 ch)	●	6,1
Kuga* 2.5 FHEV Flexifuel (190 ch)	●/●	6,5/7,9
Kuga* 2.5 FHEV 4x4 (190 ch)	●	7
Kuga* 2.5 Duratec PHEV (225 ch)	●	6,7 (3,3)
Kuga 2.5 FHEV Flexifuel (180 ch)	●/●	6,3/8,5
HONDA		
ZR-V 2.0 Hybrid (184 ch)	●	6,3

## Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid (280 ch) - 8,7 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Près de 300 ch, une transmission intégrale et la possibilité de rouler à l'électrique, mais seulement pendant 45 km, et ensuite près de... 9 l/100 km !

## Dacia Bigster 1.2 mild hybrid (140 ch) - 6,3 l/100 km



A. SAUNIER

Le nouveau 1.2 Mild Hybrid du Bigster (bientôt aussi en GPL) allie agrément à l'usage et frugalité. La version 4x4 (130 ch) consomme 0,8 l/100 km de plus.

## Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch) - 5,7 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Le Niro "2" reconduit les motorisations hybrides du "1". L'hybride simple est aussi sobre que la version PHEV, et moins chère de près de 7 000 € à l'achat.

## Consommation moyenne en l/100 km



CR-V* 1.5 VTEC 5 places (173 ch)	●	7,5
CR-V* 2.0 i-MMD Hybrid (184 ch)	●	6,8
CR-V* 2.0 i-MMD Hybrid 4x4 (184 ch)	●	7,6
HYUNDAI		
Tucson* 1.6 T-GDi 48V DCT7 (150 ch)	●	7,9
Tucson* 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)	●	6,9
Tucson* 1.6 CRDi Hybrid 48V BVA (136 ch)	●	6,2
Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	●	6,9
Tucson 1.6 T-GDi Hybrid Plug-in (253 ch)	●	7,1 (3,6)
JAGUAR		
E-Pace* 2.0 P200 FlexFuel MHEV (200 ch)	●/●	10,2/12,2
E-Pace* 2.0 P250 BVA 4x4 (249 ch)	●	11,1
E-Pace* 2.0 D150 BVA 4x4 (150 ch)	●	8,2
E-Pace* 2.0 D180 BVA 4x4 (180 ch)	●	8,3
E-Pace* 2.0 D240 BVA 4x4 (240 ch)	●	8,5
E-Pace* 1.5 P300e (309 ch)	●	9,1 (5,5)
JEEP		
Wrangler Unlimited 2.0 T BVA (272 ch)	●	12
Compass* 1.3 GSE BVA (150 ch)	●	7,6
Compass* 1.6 Multijet (120 ch)	●	6,8
Compass* 1.5 e-Hybrid BVA (130 ch)	●	6,8
Compass* 1.3 4xe PHEV BVA (240 ch)	●	8,1 (5,3)
KIA		
Niro* 1.6 Hybride (141 ch)	●	5,6
Niro 1.6 Hybride Rechargeable (183 ch)	●	5,6 (3)
Niro 1.6 Hybride (129 ch)	●	5,7
XCeed* 1.5 T-GDi (160 ch)	●	7,3
XCeed* 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch)	●	5,9
XCeed* 1.6 Hybride Rechargeable (141 ch)	●	6,9 (4,6)
Sportage* 1.6 CRDi MHEV (115 ch)	●	6
Sportage* 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch)	●	6,5
Sportage* 1.6 T-GDi Hybride (183 ch)	●	7,1
Sportage* 1.6 T-GDi Hybride Rechargeable (265 ch)	●	7,4 (3,6)
Sportage 1.6 T-GDi Hybride (210 ch)	●	6,7
LAND ROVER		
Range Rover Evoque* 2.0 P200 Flexfuel (200 ch)	●/●	10,2/12,2
Range Rover Evoque* 2.0 D180 BVA (180 ch)	●	8
Range Rover Evoque* 2.0 D240 BVA (240 ch)	●	8,5
Range Rover Evoque* 1.5 P300e (309 ch)	●	5,6
LEXUS		
UX 250h 4x4 (184 ch)	●	6,1
LYNK & CO		
01* 1.5 (261 ch)	●	8,9 (4,5)
01 1.5 (280 ch)	●	7,9 (3,2)
MAZDA		
CX-30* 2.0 Skyactiv-G (122 ch)	●	6,9
CX-30* 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch)	●	7,5
CX-30* 1.8 Skyactiv-D BVA (116 ch)	●	6,5
CX-5* 2.2 Skyactiv-D (150 ch)	●	6,5
CX-5* 2.2 Skyactiv-D BVA 4x4 (175 ch)	●	7,6
CX-5* 2.0 Skyactiv-G (165 ch)	●	8,1
MERCEDES		
GLA* 200 CDI (136 ch)	●	6

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

\*Ancien modèle ou version arrêtée.



## Consommation moyenne en l/100 km



GLA* 250 BVA 4x4 (211 ch) ●	8,5
GLA* 200 d BVA (136 ch) ●	6,4
GLA* 220 d BVA 4x4 (177 ch) ●	6,8
GLA 200 BVA (163 ch) ●	7,1
GLA 250 e (218 ch) ●	7,8 (4)
GLA 200 d BVA (150 ch) ●	5,8
GLA 220 d BVA 4x4 (190 ch) ●	6,6

### MG

EHS* 1.5 T GDI Hybride Rechargeable (258 ch) ●	9,6 (5,5)
EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch) ●	6,2
EHS 1.5 PHEV (272 ch) ●	7,2 (1,3)

### MINI

Countryman C 1.5 (170 ch) ●	6,9
Countryman JCW ALL4 2.0 (300 ch) ●	9

### MITSUBISHI

ASX* 1.6 (115 ch) ●	7,1
ASX* 1.8 DI-D (115 ch) ●	6,5
ASX* 2.2 DI-D BVA 4x4 (150 ch) ●	7,6
Eclipse Cross* 2.4 MIVEC PHEV (203 ch) ●	8,6 (5,4)

### NISSAN

Qashqai* 1.3 DIG-T (140 ch) ●	7,6
Qashqai* 1.3 DIG-T (160 ch) ●	7,8
Qashqai* 1.5 dCi (115 ch) ●	5,9
Qashqai* 1.7 dCi (150 ch) ●	6,1
Qashqai* 1.5 e-Power (190 ch) ●	6,8
Qashqai 1.3 Mild Hybrid (140 ch) ●	7,1
Qashqai 1.3 Mild Hybrid BVA (158 ch) ●	7,4
Qashqai 1.5 e-Power (205 ch) ●	5,4

### OPEL

Grandland* 1.2 Turbo (130 ch) ●	7,1
Grandland 1.2 Turbo Hybrid BVA (136 ch) ●	6,5
Grandland* 1.5 Diesel (130 ch) ●	6,1
Grandland* 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch) ●	7,6 (4,6)
Grandland* 1.6 Hybride Recharg. 4x4 GSE (300 ch) ●	8 (4,3)
Grandland 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch) ●	6,9

### PEUGEOT

408* 1.2 PureTech EAT8 (130 ch) ●	7,2
408* 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch) ●	7,7 (4,6)
408 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6,3
408 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch) ●	7,8 (4,7)
3008* 1.2 PureTech (130 ch) ●	7,4
3008* 1.2 PureTech BVA8 (130 ch) ●	8
3008* 1.6 PureTech BVA8 (180 ch) ●	8,2
3008* 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	6
3008* 1.6 BlueHDi BVA (120 ch) ●	6,2
3008* 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	5,9
3008* 2.0 BlueHDi (150 ch) ●	6,4
3008* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch) ●	6,8
3008* 1.2 Hybrid BVA (136 ch) ●	6,6
3008* 1.6 Plug-in Hybrid (180 ch) ●	7,8 (4,8)
3008* 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch) ●	7,6 (4,6)
3008* 1.6 Hybrid 4x4 (300 ch) ●	8 (4,8)

## Consommation moyenne en l/100 km



3008 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6,3
--------------------------------	-----

### RENAULT

Kadjar* 1.3 TCe (140 ch) ●	7,5
Kadjar* 1.3 TCe BVA (160 ch) ●	8,1
Kadjar* 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,9
Kadjar* 1.6 dCi BVA (130 ch) ●	6,9
Kadjar* 1.7 Blue dCi (150 ch) ●	6,2
Arkana* 1.3 mild hybrid BVA (140 ch) ●	7,2
Arkana* 1.3 mild hybrid BVA (160 ch) ●	7,3
Arkana 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch) ●	6,3
Symbioz* 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch) ●	5,9
Symbioz 1.3 mild hybrid BVA (140 ch) ●	6,3
Symbioz 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch) ●	5,4
Austral* 1.2 mild hybrid Advanced (130 ch) ●	7,2
Austral* 1.3 mild hybrid (160 ch) ●	7,6
Austral 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch) ●	6,1

### SEAT

Ateca* 1.0 TSI (115 ch) ●	7,6
Ateca* 2.0 EcoTSI (190 ch) ●	8,8
Ateca* 1.6 TDI (115 ch) ●	6,3
Ateca* 2.0 TDI (150 ch) ●	5,9
Ateca* 2.0 TDI 4x4 (150 ch) ●	6,7
Ateca 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,9
Ateca 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	6,4

### SKODA

Karoq* 1.0 TSI (116 ch) ●	7,6
Karoq* 1.5 TSI BVA 4x4 (150 ch) ●	8,8
Karoq* 2.0 TSI BVA 4x4 (190 ch) ●	8,9
Karoq* 1.6 TDI (116 ch) ●	6,4
Karoq* 1.6 TDI BVA (116 ch) ●	6,4
Karoq 1.5 TSI (150 ch) ●	6,4
Karoq 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,9
Karoq 2.0 TDI 150 BVA 4x4 (150 ch) ●	6,9

### SUBARU

XV* 2.0i BVA (150 ch) ●	8,3
Forester* 2.0D (147 ch) ●	6,8

### SUZUKI

S-Cross* 1.0 Boosterjet (111 ch) ●	6,7
S-Cross* 1.6 DDIs BVA 4x4 (120 ch) ●	6,3
S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch) ●	6
S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch) ●	6,2
Across 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch) ●	6,6 (2,3)

### TOYOTA

C-HR* 1.8 et 2.0 Hybride (122 et 184 ch) ●	6,1
C-HR 1.8 Hybride (140 ch) ●	5,8
C-HR 2.0 Hybride 200 (197 ch) ●	5,8
C-HR 2.0 Hybride 200 4x4 (197 ch) ●	6,1
C-HR 2.0 Hybride Rechargeable 225 (223 ch) ●	5,8 (2,7)
RAV4* 2.5 Hybride (197 ch) ●	7,8
RAV4* 2.0 D-4D (143 ch) ●	6,3
RAV4 2.5 Hybride 4x2 (218 ch) ●	6,4

## Consommation moyenne en l/100 km



RAV4 2.5 Hybride 4x4 (222 ch) ●	6,7
RAV4 2.5 Hybride Rechargeable 4x4 (306 ch) ●	6,6 (2,4)

### VOLKSWAGEN

Tiguan* 1.4 TSI (125 ch) ●	7,6
Tiguan* 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,7
Tiguan* 2.0 TDI (115 ch) ●	6,5
Tiguan* 2.0 TDI (150 ch) ●	6,5
Tiguan* 2.0 TDI BVA 4x4 (200 ch) ●	7,3
Tiguan* 1.5 eHybrid (245 ch) ●	8,6 (5,4)
Tiguan 1.5 e-TSI BVA (131 ch) ●	7,6
Tiguan 1.5 e-TSI BVA (150 ch) ●	7,8
Tiguan 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,9
Tiguan 1.5 eHybrid (204 et 272 ch) ●	7,4 (0,8)

### VOLVO

XC40* T3 BVA (163 ch) ●	8,4
XC40* T4 Recharge (211 ch) ●	8,8 (6,2)
XC40* T5 Twin Engine Recharge (262 ch) ●	9 (6,7)
XC40* D3 BVA (150 ch) ●	7
XC40* D4 BVA 4x4 (190 ch) ●	7,4
XC40 B3 BVA (163 ch) ●	8

### MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch) - 6,2 l/100 km



A. SAUNIER

MG a renouvelé son SUV compact. Au programme, prix cassés et consommations attractives, surtout en version hybride simple (6,2 l/100 km).

### Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch) - 5,4 l/100 km



N. SOLER

Nissan vient de considérablement améliorer la motorisation hybride du Qashqai, qui gagne 15 ch et, surtout, réduit son appétit de... 1,4 l/100 km !

### Volkswagen Tiguan 2.0 TDI (150 ch) - 5,9 l/100 km



Y. LEFEBVRE

En plus des hybrides essence MHEV et PHEV, le Tiguan donne encore le choix du diesel, et le justifie avec un TDI qui se contente de moins de 6 l/100 km.



## Les SUV familiaux

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 9,5 l/100 km en essence, 7,2 l/100 km en diesel et 8,6 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO		
Stelvio* 2.0T BVA 4x4 (200 et 280 ch)	●	10,1
Stelvio* 2.2 Diesel BVA 4x4 (190 ch)	●	7,6
Stelvio 2.2 Diesel BVA (160 ch)	●	6,8
Stelvio 2.2 Diesel BVA 4x4 (210 ch)	●	7,1
AUDI		
Q5* 2.0 TFSI (252 ch)	●	9,7
Q5* 35 TDI (163 ch)	●	7,1
Q5* 40 TDI Mild Hybrid BVA (204 ch)	●	6,8
Q5 2.0 TDI BVA (204 ch)	●	6,9
Q5 Sportback 2.0 TDI BVA (204 ch)	●	6,9
BMW		
X3* 20d BVA xDrive (190 ch)	●	7,1
X3* 30d xDrive (265 ch)	●	8
X3* M40d (326 ch)	●	7,9
X3* Hybride 30e xDrive (292 ch)	●	8,9 (5,7)
X3 20 BVA xDrive (208 ch)	●	7,7
X3 20d BVA xDrive (197 ch)	●	6,3
X3 40d BVA xDrive (303 ch)	●	6,7
X3 30e Hybride BVA xDrive (299 ch)	●	8,1 (1,2)
X4 30i BVA xDrive (245 ch)	●	9,7
X4 20d BVA xDrive (190 ch)	●	7
X4 30d BVA xDrive (286 ch)	●	7,2
HYUNDAI		
Santa Fe* 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (265 ch)	●	8,4 (4,4)
Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (253 ch)	●	8,7 (5,1)
JAGUAR		
F-Pace* 20d BVA 4x4 (180 ch)	●	7,7
F-Pace* 25d et 30d BVA 4x4 (240 et 300 ch)	●	8,5
JEEP		
Cherokee* 2.0 Multijet 4x4 (170 ch)	●	7,9
Wrangler Unlimited 2.0 T 4xe BVA (380 ch)	●	11,4 (7,1)
KIA		
Sorento* 1.6 T-GDi PHEV (265 ch)	●	8,4 (4,4)
LAND ROVER		
Discovery Sport* D180 BVA 4x4 (180 ch)	●	8,6
Range Rover Velar P400e (404 ch)	●	10,7 (6,8)
LEAPMOTOR		
C10 Reev (215 ch)	●	7 (0)
LEXUS		
NX* 300h 4x4 (197 ch)	●	8
MASERATI		
Grecale Trofeo 3.0 BVA 4x4 (530 ch)	●	12
MAZDA		
CX-5* 2.5 Skyactiv-G BVA (194 ch)	●	8,8
CX-5* 2.2 Skyactiv-D (150 ch)	●	6,3
CX-5* 2.2 Skyactiv-D BVA 4x4 (184 ch)	●	6,8
CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	●	8,3 (3,8)
CX-60 3.3 e-Skyactiv-D BVA (200 ch)	●	6,2
CX-60 3.3 e-Skyactiv-D BVA (254 ch)	●	6,5
MERCEDES		
GLB* 250 4x4 (224 ch)	●	9,5
GLB 35 AMG 4x4 (306 ch)	●	9,9
GLB 200 d BVA (150 ch)	●	6,2
GLB 220 d BVA 4x4 (190 ch)	●	6,6
GLC* 43 AMG (390 ch)	●	10,7
GLC* 220 d BVA 4x4 (194 ch)	●	7,6
GLC 300 e 4x4 (313 ch)	●	9,8 (1,5)
GLC 220 d BVA 4x4 (197 ch)	●	6,6
GLC Coupé 220 d BVA 4x4 (197 ch)	●	6,6
GLC Coupé 300 de BVA 4x4 (333 ch)	●	7 (0,9)
MITSUBISHI		
Outlander* 2.4 PHEV (204 ch)	●	8,9 (6,8)

Consommation moyenne en l/100 km



NISSAN		
X-Trail* 1.7 dCi (150 ch)	●	6,8
X-Trail 1.5 e-4orce BVA 4x4 (213 ch)	●	9,8 (1,5)
PEUGEOT		
5008* 1.2 PureTech (130 ch)	●	7,3
5008* 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	●	6,6
5008* 1.6 BlueHDi (120 ch)	●	6,4
5008* 1.5 BlueHDi (130 ch)	●	6
5008* 2.0 BlueHDi (150 ch)	●	6,4
5008* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	●	7,2
5008 1.2 Hybrid BVA (145 ch)	●	6,6
PORSCHE		
Macan* 2.0 T (265 ch)	●	10,2
Macan* 3.6 Turbo (400 ch)	●	12
Macan* 2.9 GTS (440 ch)	●	11,5
Macan* 3.0 S Diesel (258 ch)	●	8,1
RENAULT		
Koleos* 1.6 dCi (130 ch)	●	6,3
Koleos* 2.0 dCi BVA (175 ch)	●	8,1
Espace 1.2 E-Tech full hybrid BVA (200 ch)	●	6,2
Rafale 1.2 E-Tech full hybrid BVA (200 ch)	●	6,3
Rafale 1.2 Hyper hybrid rechargeable 4x4 (300 ch)	●	7,4 (1,6)
SEAT		
Tarraco* 1.5 TSI 5 places (150 ch)	●	8,5
Tarraco* 2.0 TDI (150 ch)	●	6,8
SKODA		
Kodiaq* 1.4 TSI BVA 7 places (150 ch)	●	8,4
Kodiaq* 2.0 TDI BVA 5 places (150 ch)	●	6,6
Kodiaq 1.5 TSI Hybrid BVA (150 ch)	●	7,1
Kodiaq RS 2.0 TSI BVA (265 ch)	●	9,2
Kodiaq 2.0 TDI BVA (150 ch)	●	6,1
Kodiaq 1.5 eHybrid PHEV BVA (204 ch)	●	7,4 (0,8)
VOLKSWAGEN		
Tiguan Allspace* 2.0 TSI BVA 4x4 (180 ch)	●	9,9
Tiguan Allspace* 2.0 TDI BVA (150 ch)	●	7
Tiguan Allspace* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch)	●	7,7
Tayron 1.5 eTSI BVA (150 ch)	●	7,8
VOLVO		
XC60* B4 et B5 BVA 4x4 (197 et 235 ch)	●	7,6
XC60 T8 Twin Engine Hybride (407 ch)	●	8,9 (6,7)

Leapmotor C10 Reev (215 ch) - 7 l/100 km



N. SOLER

Dans l'originale version hybride de ce SUV familial, le moteur thermique recharge la batterie. Conso intéressante, mais agrément (très) perfectible.

Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch) - 6,1 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Skoda, qui brille souvent par la sobriété de ses modèles, fait fort avec le nouveau Kodiaq, SUV familial : son diesel se contente de 6,1 l/100 km !

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable)

## Les grands SUV

Consommation moyenne en l/100 km



AUDI		
Q7* e-tron (373 ch)	●	9,9 (7,3)
Q7* 3.0 V6 TDI BVA (272 ch)	●	9,2
Q8* 50 TDI 4x4 (286 ch)	●	9
SQ8 4.0 BitFSI (507 ch)	●	13,7
BENTLEY		
Bentayga* W12 (608 ch)	●	14,4
BMW		
X5* 40e xDrive (313 ch)	●	10,7 (8)
X5* M xDrive (575 ch)	●	13,6
X5* 30d xDrive (265 ch)	●	9,5
X5* 40d xDrive (313 ch)	●	9,2
X5* M50d xDrive (400 ch)	●	9,6
X6* M50d xDrive (381 ch)	●	10,8
X7* 30d xDrive (265 ch)	●	9,7
FORD		
Explorer* 3.0 EcoBoost Plug-in Hybrid (457 ch)	●	10,3 (7,1)
JEEP		
Grand Cherokee* 6.4 SRT 8 (468 ch)	●	16,3

## Les monospaces et 1

Consommation moyenne en l/100 km



BMW		
218i* Active Tourer (136 ch)	●	6,8
225i* Active Tourer BVA (231 ch)	●	8,7
220d* Active Tourer BVA xDrive (190 ch)	●	6,5
225xe* Active Tourer (224 ch)	●	8,1 (5,4)
216d* Active Tourer (116 ch)	●	5,9
218d* Active Tourer (150 ch)	●	6,1
220i Active Tourer (170 ch)	●	7,1
218d Active Tourer (150 ch)	●	5,5
218d* Gran Tourer (150 ch)	●	6
CITROËN		
C4 SpaceTourer* 1.2 PureTech (110 ch)	●	7,5
C4 SpaceTourer* 1.6 BlueHDi (100 ch)	●	5,8
C4 SpaceTourer* 1.6 BlueHDi (120 ch)	●	5,8
C4 SpaceTourer* 1.2 PureTech (130 ch)	●	7,4
C4 SpaceTourer* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	●	7,2
Grand C4 SpaceTourer* 1.6 THP BVA (165 ch)	●	8,2
Grand C4 SpaceTourer* 2.0 BlueHDi BVA (150 ch)	●	6,4
Grand C4 SpaceTourer* 2.0 BlueHDi BVA (160 ch)	●	6,5
Berlingo* 1.2 PureTech (110 ch)	●	7,8
Berlingo* 1.5 BlueHDi (100 ch)	●	6,1
Berlingo* 1.5 BlueHDi (130 ch)	●	6,3
Berlingo* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	●	6,3
DACIA		
Lodgy* 1.6 MPI (85 ch)	●	7,8
Lodgy* 1.2 TCe (115 ch)	●	7,5
Lodgy* 1.3 TCe (130 ch)	●	7
Lodgy* 1.5 dCi (90 ch)	●	6,2
Lodgy* 1.5 dCi (110 ch)	●	6
Lodgy* 1.5 Blue dCi (115 ch)	●	5,7
Dokker* 1.2 TCe (115 ch)	●	7,9
Dokker* 1.5 dCi (75 ch)	●	6,2
Dokker* 1.5 dCi (90 ch)	●	6
Dokker Stepway* 1.5 dCi (90 ch)	●	6
FIAT		
500L* 1.6 Multijet (120 ch)	●	5,8
500L Living* 1.6 Multijet (105 ch)	●	6,6

\*Ancien modèle ou version arrêtée.



Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne  
13,1 l/100 km **en essence**, 9,5 l/100 km **en diesel** et 10 l/100 km **en hybride**

#### Consommation moyenne en l/100 km



<b>Grand Cherokee*</b> 3.0 CRD (250 ch) ●	9,3
<b>LAND ROVER</b>	
<b>Range Rover Sport*</b> 5.0 SVR (550 ch) ●	15
<b>Range Rover Sport*</b> 3.0 TDV6 (258 ch) ●	9,7
<b>Range Rover Sport*</b> 3.0 SDV6 Hybride (340 ch) ●	9,8
<b>Range Rover*</b> LWB 2.0 P400e (404 ch) ●	12,4 (6,9)
<b>Range Rover</b> 3.0 D350 (350 ch) ●	9
<b>Discovery*</b> 3.0 TDV6 (258 ch) ●	9,8
<b>Defender 110*</b> 3.0 P400 MHEV (400 ch) ●	12,7
<b>Defender 110</b> 2.0 D250 MHEV (250 ch) ●	9,2
<b>Defender 110*</b> 2.0 P400e Plug-in Hybrid (404 ch) ●	12,6 (8,7)
<b>Defender 130*</b> 3.0 P400 MHEV (400 ch) ●	13,4
<b>LEXUS</b>	
<b>RX*</b> 450h 4x4 (313 ch) ●	8,9
<b>RX*</b> 500h 4x4 (371 ch) ●	9,2
<b>RX</b> 450h+ 4x4 (309 ch) ●	7,4 (3,7)
<b>MASERATI</b>	
<b>Levante*</b> 3.0 S (430 ch) ●	13,3
<b>Levante*</b> 3.0 Diesel (275 ch) ●	9,7

#### Consommation moyenne en l/100 km



<b>MERCEDES</b>	
<b>GLE*</b> 500 e Hybride (442 ch) ●	11,9 (9,9)
<b>GLE*</b> 300 d BVA 4x4 (245 ch) ●	8,5
<b>GLE*</b> 350 de BVA 4x4 (320 ch) ●	8,5 (2,7)
<b>Classe G</b> 63 AMG (585 ch) ●	17,1
<b>PORSCHE</b>	
<b>Cayenne*</b> 4.1 S Diesel (382 ch) ●	10,1
<b>Cayenne*</b> 3.0 E-Hybrid (462 ch) ●	9,5 (5,3)
<b>Cayenne Coupé*</b> 4.0 GTS (460 ch) ●	12,5
<b>Cayenne Coupé*</b> 3.0 E-Hybrid (462 ch) ●	12,7 (6,1)
<b>TOYOTA</b>	
<b>Highlander*</b> 2.5 Hybride (248 ch) ●	7,8
<b>Land Cruiser</b> 2.8 D-4D (205 ch) ●	10,2
<b>VOLKSWAGEN</b>	
<b>Touareg*</b> 3.0 TDI BVA 4x4 (231 ch) ●	8,3
<b>Touareg*</b> 3.0 eHybrid (462 ch) ●	10,8 (6,6)
<b>VOLVO</b>	
<b>XC90*</b> 2.0 B5 (235 ch) ●	8,2

#### Land Rover Defender 110 D250 (250 ch) - 9,2 l/100 km



LAND ROVER

Malgré son physique d'armoire normande, le Defender limite les dégâts en entrée de gamme avec un diesel micro-hybride relativement sobre.

#### Toyota Land Cruiser 2.8 D-4D (205 ch) - 10,2 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Toyota persiste et signe en proposant la nouvelle génération de son baroudeur sur le marché français, mais pas de miracle côté conso, avec 10,2 l/100 km.

## idospaces

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne  
7,7 l/100 km **en essence** et 6,4 l/100 km **en diesel** et 7 l/100 km **en hybride**

#### Consommation moyenne en l/100 km



<b>FORD</b>	
<b>C-Max*</b> 1.0 EcoBoost (125 ch) ●	8,2
<b>C-Max*</b> 1.5 TDCi (120 ch) ●	6
<b>Grand C-Max*</b> 2.0 TDCi (150 ch) ●	6,6
<b>S-Max*</b> 2.0 TDCi BVA (150 ch) ●	7,3
<b>S-Max*</b> 2.0 TDCi (180 ch) ●	7,1
<b>S-Max*</b> 2.5 Duratec Hybrid (190 ch) ●	8,1
<b>Galaxy*</b> 2.0 TDCi (180 ch) ●	7,7
<b>Tourneo Courier*</b> 1.0 EcoBoost (100 ch) ●	7,9
<b>Tourneo Courier*</b> 1.0 EcoBoost BVA (125 ch) ●	7,5
<b>Tourneo Connect*</b> 1.5 EcoBlue BVA (120 ch) ●	7,5
<b>HYUNDAI</b>	
<b>Staria</b> 1.6 T-GDi Hybrid (225 ch) ●	8,4
<b>LEXUS</b>	
<b>LM 350h</b> 4x4 (250 ch) ●	8,1
<b>MERCEDES</b>	
<b>Classe B</b> 180 BVA (136 ch) ●	6,5
<b>Classe B</b> 200 BVA (163 ch) ●	7,3
<b>Classe B</b> 180 d (116 ch) ●	5,4
<b>Classe B</b> 200 d BVA (150 ch) ●	5,6
<b>Classe B*</b> 220 d BVA (190 ch) ●	5,7
<b>Citan*</b> 109 CDI (90 ch) ●	6,3
<b>OPEL</b>	
<b>Zafira*</b> 1.6 CDTI (134 ch) ●	7,7
<b>Zafira*</b> 2.0 CDTI (170 ch) ●	7
<b>Combo Life*</b> 1.5 Diesel (130 ch) ●	6,2
<b>PEUGEOT</b>	
<b>Partner Tepee*</b> 1.2 PureTech (110 ch) ●	7,9
<b>Partner Tepee*</b> 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	6,2
<b>Rifter*</b> 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	8,1
<b>Rifter*</b> 1.5 BlueHDi (100 ch) ●	6,1
<b>Rifter*</b> 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	6,1
<b>Rifter*</b> Long 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	6,7
<b>RENAULT</b>	
<b>Scenic*</b> 1.2 TCe (115 ch) ●	8,3
<b>Scenic*</b> 1.2 TCe (130 ch) ●	8
<b>Scenic*</b> 1.5 dCi (95 ch) ●	6
<b>Scenic*</b> 1.5 dCi (110 ch) ●	6,1

#### Consommation moyenne en l/100 km



<b>Scenic*</b> 1.6 dCi (130 ch) ●	6,1
<b>Scenic*</b> 1.7 Blue dCi (120 ch) ●	6,3
<b>Scenic*</b> 1.3 TCe (115 ch) ●	7,7
<b>Scenic*</b> 1.3 TCe BVA (140 ch) ●	8
<b>Scenic*</b> 1.3 TCe (160 ch) ●	7,8
<b>Grand Scenic*</b> 1.2 TCe 5 places (130 ch) ●	7,6
<b>Grand Scenic*</b> 1.7 Blue dCi 7 places (150 ch) ●	6,7
<b>Grand Scenic*</b> 1.3 TCe 5 places (140 ch) ●	8
<b>Espace*</b> 1.6 TCe BVA (200 ch) ●	9,2
<b>Espace*</b> 1.6 dCi BVA (160 ch) ●	7,5
<b>Espace*</b> 2.0 Blue dCi BVA (160 ch) ●	7,7
<b>Espace*</b> 2.0 Blue dCi BVA (190 ch) ●	7,6
<b>Kangoo</b> 1.0 TCe (100 ch) ●	7,5
<b>Kangoo</b> 1.3 TCe (130 ch) ●	7,7
<b>Kangoo</b> 1.3 TCe BVA (130 ch) ●	8,2
<b>Kangoo</b> 1.5 Blue dCi (95 ch) ●	6,2
<b>Kangoo</b> 1.5 Blue dCi BVA (95 ch) ●	6,1
<b>Kangoo</b> 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	6,1
<b>Kangoo</b> 1.5 Blue dCi BVA (115 ch) ●	6,4
<b>Grand Kangoo</b> 1.3 TCe BVA (130 ch) ●	8,8
<b>Grand Kangoo</b> 1.5 Blue dCi (95 ch) ●	6,2
<b>SEAT</b>	
<b>Alhambra*</b> 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7,6
<b>Alhambra*</b> 2.0 TDI BVA (184 ch) ●	7,5
<b>TOYOTA</b>	
<b>Prius*</b> 1.8 136h (136 ch) ●	5,9
<b>Verso*</b> 1.6 D-4D (112 ch) ●	6,1
<b>VOLKSWAGEN</b>	
<b>Golf Sportsvan*</b> 1.6 TDI (110 ch) ●	6
<b>Golf Sportsvan*</b> 2.0 TDI (150 ch) ●	6,1
<b>Touran*</b> 1.4 TSI BVA (150 ch) ●	8,2
<b>Touran*</b> 1.6 TDI (115 ch) ●	6,2
<b>Touran*</b> 2.0 TDI BVA (190 ch) ●	7,1
<b>Touran</b> 2.0 TDI (150 ch) ●	6,4
<b>Touran</b> 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7,1
<b>Sharan*</b> 2.0 TDI (115 ch) ●	7
<b>Sharan*</b> 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7,6
<b>Caddy</b> 2.0 TDI BVA (122 ch) ●	6

#### BMW 218d Active Tourer (150 ch) - 5,5 l/100 km



N. SOLER

BMW est l'une des dernières marques à proposer un monospace (compact, en l'occurrence), et dont l'efficacité est remarquable, notamment en diesel.

#### Renault Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch) - 6,1 l/100 km



N. SOLER

Alors que ses rivaux tricolores ont abandonné le thermique, le Kangoo persiste. Ses diesels (de 95 et 115 ch) se contentent d'à peine plus de 6 l/100 km.

## Le verdict **Auto Plus**

### Toujours plus sobres

Menacés de disparition et de plus en plus lourdement taxés, les moteurs thermiques continuent de réduire leur appétit, dans des proportions parfois étonnantes. Sur de gros modèles, notamment, dont la consommation équivaut parfois à celle de citadines. Parmi eux, les diesels, de plus en plus rares, continuent de briller par leur sobriété, y compris sans hybridation.





DIESEL

## Audi Q3

TDI S tronic S line - 150 ch

52 100 € / 55 270 €\*



## PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV COMPACT D'AUDI

# Grande bouche, petits pas

Le Q3 se renouvelle en profondeur et revient dans une troisième génération au style plus musclé et à la technologie enrichie. Suffisant pour tenir son rang face à une concurrence plus vivace que jamais ?

**E**n trois générations, l'Audi Q3 s'est écoulé à 2,5 millions d'exemplaires. Jolie réussite ! Après six ans de carrière, le modèle actuel tire sa révérence et laisse la place à un opus en rupture sur le plan esthétique, avec un faciès plus agressif : capot plus horizontal et calandre à la fois agrandie et verticalisée. Au détriment de l'aérodynamisme ? Même pas :

le Cx passe de 0,33 à 0,31 ! Côté dimensions, l'évolution est plus modeste, avec une longueur étirée de 4 cm, à 4,53 m. L'empattement restant quasi identique, l'habitabilité n'augmente pour ainsi dire pas (+1 cm aux jambes à l'arrière) et s'avère un peu juste pour la catégorie. Plus gênant : le coffre a perdu 42 dm<sup>3</sup> selon le constructeur. Complètement repensée, la planche de bord est

dominée par ses deux écrans (11,9"/30,2 cm pour l'instrumentation et 12,8"/32,5 cm pour la dalle tactile), tandis que les commodos de clignotants et d'essuie-glaces ont été rassemblés sur une unique platine à gauche du volant, le sélecteur de vitesses étant installé de l'autre côté. La finition reste de très bonne facture (même si certains matériaux détonnent), et les interfaces tactiles se révèlent réactives, mais pas toujours simples à appréhender. Quant à l'instrumentation, elle arbore des graphismes pour le moins austères. Si le Q3 a revu profondément sa présentation à l'intérieur comme à l'extérieur, il reprend les bases techniques de son prédécesseur, à savoir sa plate-forme MQB Evo et ses motorisations thermiques 1.5 TSI et 2.0 TDI de 150 ch. Le modèle hybride rechargeable adopte en revanche une batterie plus grosse et gagne 27 ch. Nous avons opté ici pour la version diesel, qui revendique donc 150 ch et 360 Nm

de couple, sans hybridation aucune. Des valeurs très correctes sur le papier, sauf que le Q3 a pris une cinquantaine de kilos d'une génération à l'autre, si bien que les sensations au volant n'ont rien d'ébouriffant.

## Manque de nerf

Les accélérations apparaissent bien placides, tandis que les reprises manquent de nerf, phénomène amplifié par une boîte automatique S tronic étonnamment peu réactive et un moteur un peu creux sous 2000 tr/mn. On se retrouve donc à "cravacher" cette mécanique, qui exprime son désaccord en émettant des grondements peu mélodieux. Heureusement, la consommation n'en pâtit pas : nous avons relevé une moyenne de 6,3 l/100 km lors de notre essai (l'ancien modèle réclamait 6,6 l/100 km selon nos mesures). Côté châssis, la seule évolution consiste en l'apparition d'une nouvelle suspension

## PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** pas encore de remise pour cette nouveauté très attendue, qui écope par ailleurs de plus de 3000 € de malus dans cette version.

**L'entretien :** une révision tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

**L'équipement :** il s'est nettement enrichi dans cette finition S line par rapport à l'ancienne génération. On gagne la banquette coulissante de série, ainsi que le régulateur adaptatif, la clé mains libres, la caméra de recul ou encore le hayon électrique.





Entre son poids élevé, son moteur peu énergique à bas régime et sa boîte un peu lente, le Q3 TDI manque de nervosité au quotidien.



On gagne un petit centimètre en longueur aux jambes, mais l'espace reste un peu juste pour la catégorie. La banquette coulissante est ici fournie de série.



Le coffre perd 42 dm<sup>3</sup> par rapport au précédent Q3, mais reste correct. Plancher mobile bien pratique.



Les commandes de clignotants et d'essuie-glaces sont regroupées sur cette platine à gauche du volant.

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Pleins phares auto. • Régulateur adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR • Banquette coulissante • Caméra de recul • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • GPS • Hayon électrique • Instrumentation numérique • Jantes alu 19" • Mirror Screen • Palettes au volant • Stationnement semi-autonome, etc.

**En option Sécurité :** • Affichage tête haute (1 950 €)<sup>(3)</sup> • Airbag central (400 €) • Conduite semi-autonome (1 200 €) • Phares matriciels (2 500 €).

**Agrément :** • Clim' auto. trizone et sièges avant chauffants (1 150 €) • Système hi-fi Sonos (1 950 €)<sup>(3)</sup> • Toit ouvrant panoramique (1 500 €), etc.

3. Options groupées.



Notre modèle d'essai disposait d'un amortissement piloté réglable (option dans un pack à 3 250 €). Le confort de suspension est globalement bon, malgré quelques trépidations à basse vitesse.

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	208 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s2
Consommation cycle mixte	5,5 l/100 km
Poids	1 711 kg

### LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Cylindrée	1 968 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	150 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	144 g/km/+ 3 169 € <sup>(1)</sup>
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	255/45 R19
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,61
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Dont 1 120 € de malus au poids.

### À LA LOUPE

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

### L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Audi Q3 TDI S tronic S line (150 ch, 55 270 €\*) est évalué dans la catégorie des SUV compacts diesels d'environ 150 ch, qui comprend également :

BMW X1 sDrive18d M Sport (150 ch, 47 800 €\*), Mercedes GLA 200 d AMG Line (150 ch, 49 600 €\*), Seat Ateca 2.0 TDI DSG7 FR (150 ch, 41 300 €\*), Skoda Karoq 2.0 TDI DSG7 Sportline (150 ch, 41 500 €\*), VW Tiguan 2.0 TDI DSG7 R-Line (150 ch, 49 500 €\*).

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

pilotée (dans un pack à 3 250 €) dont notre modèle était équipé. Celle-ci donne satisfaction, avec un bon compromis confort/tenue de route, en dépit de

quelques trépidations à basse vitesse (avec la monte optionnelle en 20"). Malgré tout, le Q3 manque de dynamisme, avec un train avant qui rechigne en en-

trée de virage et une direction un peu trop lourde et n'offrant pas assez de feeling. Enfin, sans surprise, il coûte cher, d'autant que ses tarifs ont augmenté d'en-

viron 4 500 € d'une génération à l'autre. En contrepartie, il a corrigé la plupart de ses lacunes d'équipement.

SUITE PAGE 36





POSTE DE CONDUITE



Comme toujours chez Audi, on trouve très facilement une excellente position de conduite, tandis que les sièges sport de cette finition S line garantissent un bon maintien. Comme de coutume désormais, bon nombre de commandes sont regroupées sur l'écran tactile.

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

AIDES À LA CONDUITE



Le Q3 fournit une belle panoplie d'aides à la conduite avec, notamment, un régulateur adaptatif, ainsi qu'un assistant au créneau fournis de série. En

revanche, il faudra passer à la caisse pour bénéficier de la conduite semi-autonome (1 200 €) ou des phares adaptatifs matriciels à micro-Led, facturés la bagatelle de 2 500 €. Un tarif qu'Audi justifie par les fonctionnalités avancées de ces optiques, comme la projection d'alertes directement sur le bitume devant le véhicule.

Freinage automatique	Série
Conduite semi-autonome	1 200 €
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Passage codes/feux de route	Série
Phares matriciels	2 500 €
Assistance au créneau	Série

ÉCRAN TACTILE



Réactives et plutôt claires, les interfaces restent relativement simples d'usage. Mais on se perd parfois dans la complexité des menus, or il faut passer par là pour régler la climatisation, notamment.

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





Fonctionnant sous Android, le système d'info-divertissement permet d'installer un large choix d'applications tierces.



Les versions S line reçoivent une sellerie incorporant un tissu assez rêche au toucher. Pas très "premium" !



## FINITION



Même si l'on a connu mieux venant d'Audi, la finition reste sérieuse, avec des assemblages soignés et des matériaux résistants. On relève tout de même quelques fausses notes avec certains plastiques ou habillages (voir *Raté*”).

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

## CHAUFFAGE/CLIM'

Ne fournir qu'une clim' monozone à ce tarif-là, c'est osé ! Mais au moins se montre-t-elle aussi discrète qu'efficace...

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	1 150 €
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	■

## SYSTÈME AUDIO

Notre auto disposait du système Sonos à 12 haut-parleurs et 420 watts avec spatialisation du son. Bien, mais cher !

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1 950 €
Bluetooth/USB	Série/Série

## RANGEMENTS



Le Q3 offre un grand nombre de vide-poches, pas forcément très grands mais quand même pratiques. Le chargeur de smartphone à induction est fourni de série sur toutes les finitions.

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

Le verdict **Auto Plus**

## Correct

Derrière son look rajeuni, le Q3 progresse trop peu en matière de dynamisme, entre cette mécanique TDI peu volontaire et son châssis assez pataud. Sans remise, il reste en outre trop cher, même par rapport à ses rivaux "premium".

**LES PLUS**  
Présentation et finition  
Techno/équipement enrichis  
Consommation en baisse

**LES MOINS**  
Moteur/boîte indolents  
Tarif élevé  
Manque d'agilité





# Quelle Renault 5 et Alpine A290 choisir ?

Vous êtes en train de craquer pour une R5 ? Vous n'êtes pas les seuls : la citadine est l'électrique la plus vendue en France. Suivez notre guide avant de vous lancer, pour naviguer au sein d'une gamme bien fournie... A laquelle on peut ajouter l'Alpine A290 !

## Les gammes

Renault a rapidement déployé une large gamme pour sa petite star. La Five, dernière arrivée, constitue le ticket d'entrée. Son tarif réduit (autour de 21 000 € prime déduite) est alléchant, d'autant qu'elle conserve ce qui fait son charme : son look dedans comme dehors. Le supplément de 3 000 € pour s'offrir la version de 120 ch peut sembler élevé, mais les prestations suivent. Cette motorisation permet aussi d'accéder à tous les niveaux de finition (hors Roland-Garros), et à la charge rapide. La version de 150 ch reste la plus polyvalente de la famille, grâce à une batterie plus grosse. Nous avons pris le parti d'adjoindre à ces R5 les deux Alpine A290. Cette petite sportive repose en effet sur la même base : autrefois, elle aurait été appelée Renault 5 Alpine... Aux tarifs ci-dessous, vous pouvez retrancher une prime CEE de 3 620 € minimum<sup>(1)</sup>, et des remises parfois intéressantes, notamment sur des R5 Techno ou Iconic colorées en stock.

1. Prime coup de pouce jusqu'à 4 770 € en fonction des revenus.

FINITION	LES R5			LES A290	
	95 ch Autonomie urbaine	120 ch Autonomie urbaine	150 ch Autonomie confort	180 ch	220 ch
Five	24 990 €	—	—	—	—
Evolution	—	27 990 €	31 490 €	—	—
Techno	—	29 990 €	33 490 €	—	—
Iconic Cinq	—	31 990 €	35 490 €	—	—
Roland-Garros	—	—	36 490 €	—	—
GT	—	—	—	38 700 €	—
GT Premium	—	—	—	41 900 €	—
GT Performance	—	—	—	—	41 700 €
GTS	—	—	—	—	44 700 €



# Quel moteur ?

En comptant les Alpine, la gamme comporte cinq puissances différentes, de 95 à 220 ch. Surtout, gardez en tête les deux tailles de batteries... Et les puissances de charge associées, en fonction de vos besoins, urbains ou plus polyvalents.

## R5 Autonomie urbaine - 40 kWh - 120 ch

Sur le papier, c'est la plus rationnelle du lot. Puissance confortable, prix maîtrisé, charge rapide (80 kW)... Mais l'autonomie, certes correcte pour la catégorie et identique à celle de la 95 ch, est un peu juste : avec à peine plus de 200 km sur autoroute, elle manque de polyvalence. Néanmoins l'écart de prix avec la 150 ch est élevé : 3 500 €. Bien étudier votre usage sur l'année.

## R5 Autonomie urbaine - 40 kWh - 95 ch

Cette toute nouvelle porte d'entrée dans la gamme de la R5 permet de resserrer les tarifs à 21 000 €, bonus déduit. Alléchant, d'autant que l'autonomie est correcte. Mais pas question de quitter les zones urbaines : elle n'a pas de chargeur rapide. Comptez 4 heures pour faire le "plein" à 11 kW. Avec 95 ch et une vitesse limitée à 131 km/h, elle est de toute façon à la peine sur autoroute.

## R5 Auton. confort - 52 kWh - 150 ch

NOTRE CHOIX

C'est la plus chère des R5. Mais elle reste sous les 30 000 € bonus déduit. La concurrence ne fait pas mieux. Plus que les 30 ch supplémentaires, on apprécie ici la "grande" batterie de 52 kWh. L'autonomie moyenne grimpe à 340 km, soit presque 60 km de plus que la 120 ch. Et la charge rapide passe à 100 kW. De quoi envisager une plus grande polyvalence, vacances comprises.

## R5 - 40 kWh - 95 ch



Y. LEFEBVRE

La version Five, prix d'appel de la R5, est intéressante. Mais on regrette l'absence de charge rapide.

## R5 - 52 kWh - 150 ch



A. SAUNIER

Avec 340 km d'autonomie, cette version est la plus endurante. C'est la citadine électrique la plus polyvalente.

## A290 - 52 kWh - 180 ch

Les deux Alpine conservent la batterie de 52 kWh de la R5 150 ch. Les 30 ch supplémentaires suffisent, sans ébouriffer. Surtout, en échange d'une rallonge de 2 210 €, vous pouvez passer d'une R5 Roland-Garros à cette Alpine, et profiter de son châssis spécifiquement (et parfaitement) affûté : train avant indéboulonnable, train arrière joueur à souhait... Une vraie héritière des GTI!

## A290 - 52 kWh - 220 ch

En échange de 3 000 €, cette A290 gagne 40 ch. Les performances en profitent, mais la différence ressentie n'est finalement pas énorme face à la 180 ch, l'Alpine bridant les chevaux pour préserver la motricité à basse vitesse. Et cette A290 perd au passage un peu d'autonomie. A plus de 40 000 € hors bonus, on est ici bien loin d'une citadine rationnelle. Mais quel régal, ce châssis!

## A290 - 52 kWh - 180 ch



N. SOLER

L'écart de prix face à une R5 haut de gamme n'est pas énorme. Tentant, vu le plaisir que l'A290 peut offrir!



NOS MESURES	LES R5			LES A290	
	95 ch - 40 kWh	120 ch - 40 kWh	150 ch - 52 kWh	180 ch - 52 kWh	220 ch - 52 kWh
Moteur	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné
Batterie	40 kWh	40 kWh	52 kWh	52 kWh	52 kWh
Puissance maxi	95 ch	120 ch	150 ch	180 ch	220 ch
Couple maxi	215 Nm	225 Nm	245 Nm	285 Nm	300 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km / - 3620 à - 4770 €	0 g/km / - 3620 à - 4770 €	0 g/km / - 3620 à - 4770 €	0 g/km / - 3620 à - 4770 €	0 g/km / - 3620 à - 4770 €
Vitesse maxi	131 km/h	151 km/h	151 km/h	157 km/h	167 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s	32s2	31s1	30s1	28s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s4	6s7	5s6	4s8	4s
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Consommation moyenne	14,8 kWh/100 km	16,1 kWh/100 km	15,7 kWh/100 km	17,3 kWh/100 km	20,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	280 km	280 km	340 km	315 km	290 km
Route/Autoroute/Ville	315/205/325 km	315/205/325 km	390/260/375 km	360/225/360 km	330/205/335 km
Temps de charge rapide <sup>(1)</sup>	Impossible	30 mn <sup>(2)</sup>	30 mn	30 mn	30 mn
Prise secteur/Wallbox 11 kW	18 h/4 h	18 h/4 h	26 h/4 h 40	26 h/4 h 40	26 h/4 h 40
Poids	1 349 kg	1 386 kg	1 460 kg	1 490 kg	1 505 kg
Freinage	63 m	61 m	61 m	64 m	61 m

1. De 15 à 80 % de charge à 100 kW maxi. Donnée constructeur. 2. Charge à 80 kW maxi.

NOTRE ÉVALUATION	LES R5			LES A290	
	40 kWh - 95 ch	40 kWh - 120 ch	52 kWh - 150 ch	52 kWh - 180 ch	52 kWh - 220 ch
Agrément	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Performance	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Confort	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Temps de charge	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Autonomie	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●



# Quelle finition ?

Attention à bien choisir la finition, car le catalogue de la R5 ne compte que peu d'options, au risque de passer à côté de certains équipements en entrée de gamme. Suivez le guide !

## Five

Ce ticket d'entrée est dépouillé. La principale lacune reste l'absence de charge rapide, qui bride son rayon d'action. Mais il n'y a pas non plus de clim' auto. ou de pompe à chaleur... Côté couleur, le choix est restreint : noir ou vert (en option).



A. SÉCHET

## Tec

Ce cœur de gamme rassemble déjà tous les équipements nécessaires : caméra de recul, GPS avec Google Maps (et donc un planificateur de trajet très efficace), régulateur adaptatif, grands compteurs numériques, chargeur à induction, sièges réglables en hauteur. À l'extérieur, elle reçoit des jantes alliage et l'indicateur de charge sur le capot. Face à l'Evolution, la différence est nette.



## Evolution



Y. LEFEBVRE

L'Evolution est l'entrée de gamme des 120 et 150 ch. Le look est identique à la Five : visuellement, elle ne fait pas low cost. Côté équipement, on apprécie l'arrivée de la clim' auto. et la possibilité, en option, de régler le siège conducteur en hauteur. Mais pas de GPS encore.

F. GROUT

## Iconic Cinq



Outre la personnalisation esthétique et le système audio premium (600 €), il n'y a rien à ajouter à cette finition haut de gamme. On apprécie aussi la sellerie spécifique : à marier avec la peinture jaune, qui n'est pas de série.

LES ÉQUIPEMENTS	LES R5					LES A290	
	Five	Evolution	Techno	Iconic Cinq	Roland-Garros	GT/GT Performance	GT Premium/GTS
		+ 3000 €	+ 2000 €	+ 2000 €	+ 1000 €		+ 3000 €
<b>Sécurité :</b> • ABS + AFU • Airbags frontaux, latéraux et rideaux • Appui-tête aux places AR • Détection de sous-gonflage • Direction assistée • ESP • Fixations Isofix aux places AR et passager AV • Limiteur/régulateur de vitesse • Ouverture et démarrage mains libres • Phares auto. • Témoin et alerte de non-bouclage des ceintures, etc.							
Caméra de recul	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série
Régulateur adaptatif	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série
Aide au stationnement AV/AR	Indisponible	Indisponible	Pack 400 €	Série	Série	Série	Série
Conduite semi-autonome niveau 2	Indisponible	Indisponible	Pack 1 000 €	Série	Série	Pack 1 000 € <sup>(1)</sup>	Pack 1 000 € <sup>(1)</sup>
Stationnement semi-automatique	Indisponible	Indisponible	Pack 400 €	Série	Série	Pack 1 000 € <sup>(1)</sup>	Pack 1 000 € <sup>(1)</sup>
<b>Agrément :</b> • Aide au stationnement AR • Clim' • Ecran central 10"/25 cm avec Mirror Screen et compteurs numériques • Rétros. dégivrants • Vitres électriques, etc.							
Climatisation automatique	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série	Série
Pompe à chaleur	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série	Série
Charge rapide DC	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série	Série
Indicateur de charge sur le capot	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Indisponible	Indisponible
Compteurs numériques 10"	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série
Jantes alliage	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série
Guidage GPS	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Série	Série
Chargeur de smartphone à induction	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	150 €	Série
Rétros rabattables électriquement	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série	Pack 500 € <sup>(2)</sup>	Série
Sièges AV réglables en hauteur	Indisponible	Pack 400 €	Série	Série	Série	Série	Série
Sièges AV chauffants	Indisponible	Pack 400 €	Pack 400 €	Série	Série	Série	Série
Audio hi-fi <sup>(3)</sup>	Indisponible	Indisponible	600 €	600 €	600 €	900 €	Série
Sellerie cuir	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Série
Pneus Michelin Pilot Sport 5S	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Série
Toit noir <sup>(4)</sup>	450 €	450 €	450 €	450 €	450 €	500 €	500 €
Attelage	950 €	950 €	950 €	950 €	950 €	950 €	950 €
Pneus 4 saisons	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	Indisponible	Indisponible

NOTRE ÉVALUATION	LES R5					LES A290	
	Five	Evolution	Techno	Iconic Cinq	Roland-Garros	GT/GT Performance	GT Premium/GTS
Présentation	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix/équipement	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
<b>BILAN</b>	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

1. Pack Driving, avec conduite et stationnement semi-auto. 2. Série sur GT Performance. 3. Harman-Kardon sur R5, Devialet sur A290. 4. En supplément d'une peinture optionnelle.





A. SAUNIER



A. SAUNIER

L'indicateur de charge "5" sur le capot n'est présent qu'à partir de la finition Techno... Et jamais chez Alpine.

N. SOLER

## GT/GT Performance



Dès l'entrée de gamme chez Alpine, il n'y a pas de vraie lacune, mais notez que ces finitions ne disposent pas des pneus "performance". La sellerie n'est pas en cuir mais l'ensemble reste très flatteur côté qualité de fabrication.

## Roland-Garros



RENAULT

La série spéciale Roland-Garros reprend l'équipement de l'Iconic Cinq, déjà complet. Elle y ajoute une sellerie, des matériaux et des jantes spécifiques, des stickers. L'ensemble reste très (trop ?) discret. Mais attention au tarif...

## GT Premium/GTS



N. SOLER

Le haut de gamme Alpine met le paquet : sellerie cuir, étriers peints, audio hi-fi Devialet, système de télémétrie, pneus "performance"... On regrette, en revanche, à ce prix, la conduite semi-autonome en option (de série chez Renault).

## Les options intéressantes

Le catalogue d'options n'est pas particulièrement fourni, les principaux équipements étant de série. Mais il reste quelques options intéressantes.

## Les couleurs et décorations

Si son style néo-rétro particulièrement craquant a déjà su convaincre, la R5 peut aussi se montrer largement personnalisable, en fonction du niveau de finition. Voyez plutôt.



Sur toutes les finitions (Alpine compris), la couleur de série est le noir. Il faut donc mettre la main à la poche pour les coloris "pop" : 650 € pour le blanc ou le bleu foncé, et 800 € pour le jaune, le vert, ou le gris mat (Roland-Garros et Alpine). Chez Alpine, comptez 900 € (bleu clair, blanc, gris).

## Attelage



A. LOCHER



A. LOCHER

La R5 et l'A290 peuvent tracter jusqu'à 500 kg. Idéal pour un porte-vélos par exemple. Le crochet démontable est facturé 950 €, installation comprise.

## Système audio



Y. LEFEBVRE

Les mélomanes opteront pour le système Harman Kardon (600 €) chez Renault, voire Devialet (900 €) chez Alpine.

## Pneus 4 saisons



C. COLLIN

Les R5 peuvent être équipées de pneus 4 saisons pour 200 €. Indisponible chez Alpine.

## Toit noir



Pour 450 € (500 € chez Alpine) en sus d'une peinture optionnelle, vous pouvez opter pour un toit noir, de série sur Iconic Cinq et Roland-Garros. Le jonc de toit change. Des stickers sont proposés en option (600 €).

## Accessoires déco



PHOTOS: RENAULT

Le levier de commande de boîte est personnalisable pour 30 €. A partir de Techno, un "porte-baguette" en osier est disponible pour 150 €.

## Les jantes en série

L'entrée de gamme a déjà droit à des jantes de 18", mais à enjoliveurs. Le reste de la gamme R5 est en jantes alliage. Chez Alpine, on a le choix, toujours en 19".

## Five/Evolution



## Techno



## Iconic Cinq



## A290



## A290 GTS



PHOTOS: Y. LEFEBVRE





## ALPINE A290

Blason oblige, l'Alpine hausse le niveau de finition d'un gros cran, avec des contre-portes et le tableau de bord en simili joliment réalisés, mais aussi une console centrale spéciale, accueillant la commande de boîte "DNR", plus pratique que le levier de la R5, peu maniable en manœuvres. Le volant est lui aussi spécifique, rassemble une molette gérant la recharge (RCH) et un bouton rouge permettant d'accéder à la puissance maximale (OV).







#### RENAULT 5 TECHNO

On retrouve déjà sur ce milieu de gamme ce que l'on recherche en achetant une R5 : son charme rétro. Une carte qu'elle joue à fond à l'intérieur avec sa sellerie façon jean et sa planche de bord matelassée. La finition est au niveau, et l'équipement aussi : sièges réglables en hauteur, grands compteurs de 10"/25,4 cm, GPS avec planificateur de trajet Google, chargeur à induction...



Nombre de places : 5



Volume : 310 dm³

Quelle que soit la version, la R5 n'est pas une référence aux places arrière. Et il reste difficile de glisser les pieds sous les sièges avant, s'ils sont réglés au plus bas. Cela oblige les occupants de devant à adopter une position moins naturelle pour eux, surtout s'ils sont grands. Le coffre est généreux pour une citadine électrique. Un espace sous le plancher est réservé aux câbles.

## CE QUI CHANGE D'UNE VERSION À L'AUTRE

### FIVE



Pas de réglage en hauteur des sièges, volant en plastique, accoudoirs durs, pas de console centrale... La Five est dépouillée, parfois à l'excès.

### EVOLUTION



L'Evolution reprend les matériaux de la Five (et l'absence de console centrale), mais y ajoute la clim' auto. Les compteurs sont limités à 7"/17,8 cm.

### ICONIC CINQ



Sellerie et détails jaunes, logo R5 rétroéclairé, l'Iconic Cinq est accueillante et très bien finie. On apprécie la conduite semi-autonome de série.

### ROLAND-GARROS



Les évocations du tournoi de tennis sont discrètes : logo sur le tableau de bord et les sièges, et levier de boîte façon raquette. Les habillages sont spécifiques.

## Notre choix

**Auto Plus**

### Renault 5 E-Tech

Autonomie confort Techno

52 kWh - 150 ch

27500 €\*

Ainsi configurée, cette R5 s'autorise une vraie polyvalence, avec la meilleure autonomie de la gamme. Et la finition Techno offre déjà tout ce qui peut pousser à craquer pour la citadine : look, équipement, confort... Le tout, largement sous la barre symbolique des 30000 €, remise potentielle et prime coup de pouce déduits. Un rapport qualité/prix qui justifie le statut de référence de la petite Renault. Et pour les plus sportifs, l'Alpine A290 s'apprécie déjà beaucoup en version GT de 180 ch.







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

## CETTE SEMAINE

# La nouvelle Citroën C3

**C**itroën a changé son fusil d'épaule. A défaut d'avoir réussi à damer le pion aux Peugeot 208 et Renault Clio au palmarès des ventes avec sa précédente C3, la marque aux chevrons repositionne la nouvelle venue en face d'une Dacia Sandero, avec des tarifs à l'avenant. Pour autant, elle partage ses mécaniques essence avec sa cousine Peugeot, notamment, la version hybride 48 V de 110 ch, à boîte automatique. Disponible dès 20 650 € en finition intermédiaire Plus, la petite Citroën coûte ainsi 3 250 €

de moins que la 208 équivalente! Pour une dotation plus complète, il faut viser le haut de gamme Max, avec clim' auto., GPS sur écran tactile de 10,25"/26 cm, jantes alu de 17", recharge de smartphone par induction... Ainsi équipée, la C3 s'affiche à 22 650 €, et 22 000 €\* une fois la remise de 3% déduite et le malus de 75 € ajouté. Ce tarif attractif s'obtient-il au prix de prestations au rabais? Pour mieux l'évaluer, nous avons soumis la Citroën pendant plusieurs jours à différentes situations de la vie quotidienne.



### **Charger le coffre : c'est profond !**

Le plancher bas et le seuil élevé exigent un effort au moment de charger un sac lourd. Pour autant, le coffre reste pratique. D'un volume correct (310 dm<sup>3</sup>) pour une citadine, il s'avère facile d'accès. Le hayon est léger à manipuler, et les parois intérieures ne sont pas trop torturées.



### **Faire un créneau : sans difficulté**

Son gabarit contenu (4,02 m de long), sa direction douce et légère et la position de conduite surélevée facilitent les manœuvres. Le radar (de série dès l'entrée de gamme) et la caméra de recul (de série sur Max) constituent aussi deux atouts appréciables pour se garer dans un mouchoir de poche.



### **Les petites routes : en mode balade**

Le comportement sûr et le freinage rassurant de la C3 s'apprécient sur les départementales. Elle s'y montre facile à conduire. Pour autant, mieux vaut ne pas la brusquer dans les virages : ses suspensions souples engendrent des mouvements de caisse parasites. Et sa boîte de vitesses, lente dans les changements de rapports, nuit à l'agrément.



### **L'épreuve des bouchons : en souplesse**

Dans une circulation dense, les transitions entre modes électrique et thermique sont fluides, et l'on apprécie la présence de la boîte auto. Seul bémol : cette dernière génère de légers à-coups, mais en rien rédhibitoires. L'appui du petit moteur électrique, capable aussi de fonctionner seul sur de courtes phases, aide à réduire la consommation à 5,9 l/100 km. Un faible appétit dans la catégorie.



### **Un poste de conduite simple, mais...**

A la présentation chaleureuse s'ajoute un système d'infodivertissement facile à utiliser. Clairs et intuitifs, les menus de l'écran central comme du bloc d'instrumentation sont, en échange, assez basiques, et le logiciel est peu réactif. Autres griefs, le réglage du volant en profondeur manque d'amplitude, et le soutien lombaire (sièges avant) est insuffisant.

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



### **A l'arrière : à deux... ou à trois, bien tassés**

Les cotes généreuses aux jambes aident à se sentir à l'aise à l'arrière, d'autant que les pieds peuvent facilement se glisser sous les sièges avant pour mieux s'étendre. Mais un dossier plus incliné rendrait la position plus agréable et, à trois, pas de miracle : il faut se serrer les coudes. En outre, la place centrale, étroite et ferme, manque de confort.



### **Voyager sur autoroute : elle fait le job**

Avec 110 ch (puissance maxi combinée), le 1.2 hybride est suffisamment volontaire pour s'insérer facilement sur les grands axes. Mais l'électromoteur de 48 V, intégré à la boîte de vitesses, joue un rôle moins important qu'en ville à faible allure. De ce fait, la consommation grimpe (6,5 l/100 km relevés par notre labo). Les décibels, aussi...



PHOTOS : A. SAUNIER

### **Rouler sur une mauvaise route, c'est doux**

Les suspensions souples, dotées d'un grand débattement, représentent un atout sur un revêtement dégradé ou au passage d'un ralentisseur. La voiture franchit les irrégularités de la chaussée sans secouer ses occupants, même si de petites trépidations se font ressentir.

## **Notre verdict** Mention spéciale en ville

C'est en milieu urbain que la C3 s'apprécie le mieux : douce, maniable et accueillante, elle s'y montre très sobre. Sur les grands axes, son bloc hybride est moins efficient. Et sur les petites routes, les mouvements de caisse prononcés et la boîte auto, un peu trop lente nuisent à l'agrément. Mais cette citadine reste sûre, agréable à vivre, et sa technologie embarquée basique séduit par sa facilité à l'usage.





## NEUF APPLICATIONS DASHCAM GRATUITES À L'ESSAI

Par Christophe Conche

# Filmez vos déplacements !

Pour enregistrer un trajet, une multitude d'applis avec cette fonctionnalité existe sur les smartphones. En voici neuf qui pourraient vous être utiles.

Convertir son téléphone en caméra de tableau de bord (ou dashcam) peut s'avérer judicieux en cas d'incident sur la route. Cette solution se révèle plus économique qu'une "vraie" dashcam, vendue entre 50 et 200 €. Les smartphones sortis après 2019 intègrent des fonctions photo et vidéo d'excellente qualité. Enregistrant vos trajets en continu, la dashcam peut servir de témoin lors d'un litige après un accrochage, ou après un accident suivi d'un délit de fuite. Dans cette situation, une vidéo trouve son utilité (voir encadré) auprès des forces de l'ordre, en accélérant l'enquête, ou d'un assureur pour déterminer des responsabilités et calculer une indemnisation. Selon le degré de sophistication recherché, les applications ne manquent pas. Certaines existent en version gratuite de démonstration, comme celles que nous avons choisies (en privilégiant

celles en français), mais avec des messages publicitaires souvent intrusifs. Moyennant quelques euros (de 1,99 €/mois à 44,99 € à vie), vous pourrez parfois échapper aux réclames.

### Des précautions à prendre

Selon la marque du smartphone, les applis sont téléchargeables via les sites App Store (système iOS) ou Play Store (Android). Toutes ne bénéficient pas de fonctions identiques et n'occupent pas la même place dans le dossier "Applications" (de 594 ko à 94 Mo). Avant tout chargement, vérifiez l'espace de stockage disponible et la compatibilité avec votre appareil, consultez les avis d'autres utilisateurs et assurez-vous que l'appli correspond à vos besoins. Si la diversité des options permet de répondre à toutes les attentes, certains critères sont à prendre en compte, comme l'alimentation de l'appareil. Comme les GPS, ce type d'application vide rapidement une batterie de portable. Il faut donc avoir à bord une prise allume-cigare (ou USB) avec un câble de longueur convenable, pour ne pas gêner le conducteur. Pour mémoriser une vidéo en continu (environ 8 Go pour

### NOTRE MÉTHODE DE TEST

**Champ de vision :** pour bien filmer un parcours, l'angle de vue de la caméra est primordial. Pour l'évaluer, le smartphone a été fixé à 5 m d'un mur gradué de traits verticaux (espacés de 25 cm sur une largeur de 4 m). Plus le champ est large, meilleure est la note (sur 20, coef. 2).

**Utilisation :** on note le réglage possible de la définition (480p en SD, 750p en HD, 1080p en full HD, 4K en Ultra HD), le type d'enregistrement (en continu, en séquence), le temps d'utilisation (horodatage). L'ergonomie joue aussi un rôle clé pour utiliser des fonctions en arrière-plan telles qu'une appli GPS (note sur 20, coef. 1).

**Fonctionnalités :** on teste la facilité à exporter les vidéos enregistrées, à faire des photos, à utiliser des informations complémentaires (coordonnées GPS...) durant la prise de vue, la présence d'un avertisseur de collision, la possibilité de passer de la caméra avant du smartphone à celle placée à l'arrière, la mise en route uniquement quand l'appareil se recharge (note sur 20 coef. 4).

**Système d'exploitation :** si l'appli est disponible sur les deux systèmes les plus courants (iOS et Android), cela permet de départager d'éventuels ex æquo.



2 heures de vidéo en full HD), votre smartphone doit avoir un espace de stockage interne suffisant. Configurer une appli avec le mode "Enregistrement en boucle" évite de le saturer trop vite. Certaines disposent d'un ajustement manuel de l'espace maxi à utiliser (de 1 à 16 Go). Pour que chaque film soit parfaitement lisible, il faut soigner la fixation du smartphone. Optez

pour un support de qualité avec une grosse ventouse, qui évite les chutes, et un bras court, pour réduire les vibrations. Placez ce dernier au centre du pare-brise, si possible près du rétro intérieur, afin d'obtenir le champ de vision le plus large. Enfin, n'oubliez pas d'activer la fonction microphone, si vous souhaitez accompagner vos images d'une bande-son. ■

### Enregistreur Vidéo voiture

1<sup>re</sup>

### Navmii AI Dashcam

2<sup>e</sup>

### Car Camera DVR

6<sup>e</sup>

### Dashcam : GPS auto enregistreur

3<sup>e</sup>

### Roadly SmartDashcam (Lite)

7<sup>e</sup>

### Caméra de conduite. HD

4<sup>e</sup>

### CamCarDer Lite

8<sup>e</sup>

### DailyRoads Voyager

5<sup>e</sup>

### DashCam Recorder

9<sup>e</sup>





## Qu'en pense la justice ?

En France, l'utilisation d'une caméra embarquée et de ses enregistrements comme preuve s'appuie sur divers textes de loi. Cela peut concerner "le respect de la vie privée", le "règlement général sur la protection des données" (RGPD), la "loyauté de la preuve", "le droit à l'image"

(article 226-1 du code pénal), voire les recommandations de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Les vidéos d'une appli dashcam ne sont donc utilisables qu'en cas d'accident ou de suspicion d'une infraction routière. Il faut les supprimer si on ne souhaite pas

les stocker comme souvenirs. Il est déconseillé de les partager sur un réseau social sans le consentement d'un sujet filmé lors d'une prise de vue. A l'étranger, notamment dans l'Union européenne, les règles s'avèrent similaires aux nôtres.

	Nom de l'application	Système d'exploitation	Taille de l'application	Prix version complète	Champ de vision (note sur 20)	Utilisation (note sur 20)	Fonctionnalités (note sur 20)	
1 <sup>re</sup>	Enregistreur Vidéo voiture	Android	10 Mo	4,59 €	18	17	18	● ● ● ● ●
2 <sup>e</sup>	Navmii AI Dashcam	iOS/Android	93,4/ 56,73 Mo	Aucune	15	15	18	● ● ● ● ●
3 <sup>e</sup>	Dashcam: GPS auto enregistreur	iOS	12,5 Mo	5,49 €	20	18	15	● ● ● ● ●
4 <sup>e</sup>	Caméra de conduite. HD	iOS	39,8 Mo	14,99 €	15	15	15	● ● ● ● ●
5 <sup>e</sup>	DailyRoads Voyager	Android	5,79 Mo	4,99 €	15	14	15	● ● ● ● ●
6 <sup>e</sup>	Car Camera DVR	iOS/Android	66,3 Mo 37,07 Mo	9,99 €	18	8	12	● ● ● ● ●
7 <sup>e</sup>	Roadly SmartDashcam (Lite)	iOS	41,3 Mo	Aucune	14	14	12	● ● ● ● ●
8 <sup>e</sup>	CamCarDer Lite	iOS	12,3 Mo	17,99 €	10	10	12	● ● ● ● ●
9 <sup>e</sup>	DashCam Recorder	iOS	594 ko	Aucune	14	8	8	● ● ● ● ●





## RENAULT MEGANE 2/3/4

## Le guide d'achat complet

## DE 2002 À 2009 : MEGANE 2



## DE 2008 À 2016 : MEGANE 3



## DE 2016 À 2024 : MEGANE 4



## LES DATES CLÉS

**Octobre 2002 :** arrivée de la **Megane 2** en 3 et 5 p. avec 1.4 de 80 ou 98 ch, 1.6 de 115 ch et 2.0 essence de 136 ch. En diesel, 1.5 dCi 80 et 1.9 dCi 120. Finitions Authentique, Pack Auth., Confort Expr., Sport Dynam. et Luxe Privilège.

**Septembre 2003 :** carrosseries 4 portes et break Estate, nouveau 1.5 dCi 100.

**Mars 2004 :** RS avec 2.0 turbo de 225 ch. A l'automne, 2.0 T de 165 ch (BVM6), option BVA sur dCi 100 puis arrêt des Authentique et

Sport, nouvelle Confort Dynamique.

**Juillet 2005 :** dCi 100 passe à 105 ch (BVM6).

**Janvier 2006 :** restylage (boucliers, calandre, feux). En essence, 1.4 de 100 ch, 1.6 de 110 ch, 2.0 de 135 ch, 2.0 T de 165 ou 225 ch. En diesel, 1.5 dCi 85 et 105, 1.9 dCi 130 et 2.0 dCi 150. Versions Authentique, Pack, Confort et Luxe, puis base (sans nom), Authentique, Expression, Dynamique et Privilège en octobre.

**Janvier 2007 :** finition GT. En mars, nouvelle

1.6 éthanol 105 ch, RS déclinée en 2.0 dCi 175.

**Novembre 2008 :** nouvelle **Megane 3** en 3 et 5 p. En essence, 1.6 de 110 ch, 2.0 de 140 ch (CVT), 2.0 TCe 180. En diesel, 1.5 dCi 85, 90, 105 et 110 et 1.9 dCi 130. Versions Authentique, Expression, Carminat, Dynamique et Privilège.

**Avril 2009 :** arrivée des 1.4 TCe 130 (BVM6) et 2.0 dCi 150 (BVA6) ou 160 (BVM6). En juin, break Estate. RS avec 2.0 T de 250 ch en août.

**Janvier 2010 :** arrêt du dCi 105. En mai, boîte



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

RENAULT, N. SOLER

# plet

Alors que l'opus 5 s'est converti au tout électrique, la Megane reste l'un des best-sellers de Renault sur le marché de l'occasion. Mais entre les graves avaries mécaniques, les bugs électroniques et la multitude de versions, les générations 2, 3 et 4 ont de quoi donner le tournis à l'acheteur. Suivez le guide.

## LES POINTS À SURVEILLER

### MEGANE 2

**Bobines d'allumage:** les bobines Sagem qui équipent les 1.4 et 1.6 16V ont une faible longévité (inférieure à 30 000 km) sur les autos non restylées. Gare aux difficultés de démarrage et aux à-coups en roulant (de 300 à 400 € chacune).

**Boîte de vitesses:** la transmission manuelle à six rapports, associée au 1.9 dCi 120, est fragile.

**Electronique:** vérifiez le bon fonctionnement des vitres électriques (antipincement) et de la carte de démarrage. En cas de bugs, une reprogrammation est nécessaire (120 €).

**Injection:** sur les 1.5 dCi, surtout jusqu'en 2005, grippage de la pompe générant de la limaille de fer. Dans ce cas, la rampe et les injecteurs sont aussi à changer (de 2 500 à 4 000 €).

**Pneus:** surtout en 17", ils peuvent s'user en moins de 20 000 km, y compris à l'arrière.

**Turbo:** fragile, il peut lâcher dès 80 000 km; il est à l'origine d'emballements du moteur, entraînant sa destruction sur le 1.9 dCi 120.

**Vanne EGR:** elle est très sensible à l'encrassement sur les 1.9 dCi 120 (les 1.5 dCi d'avant 2006 peuvent aussi être touchés), faisant beaucoup de trajets en ville. Son remplacement coûte de 300 à 500 €.

### MEGANE 3

**Freins arrière:** disques et plaquettes peuvent s'user rapidement (20 000 km) en cas de défaillances du frein à main à commande électrique.

**Injecteurs:** sur le 1.5 dCi 110 jusqu'en 2011, des difficultés de démarrage et/ou des à-coups trahissent un ou plusieurs injecteurs grippés (600 € pièce).

**Niveau d'huile:** le 1.2 essence (TCe de 115 et 130 ch, bloc H5Ft) connaît de gros soucis de surconsommation d'huile menant à la détérioration du moteur (7 000 €). A fuir absolument!

**Pompe à huile:** sur les dCi 110 de 2010 à 2012, des avaries du clapet de décharge de pression d'huile ont causé des casses moteur (8 000 €). Il a ensuite été modifié.

**Turbo:** sur les 1.5 de 105/110 ch et plus rarement sur le 1.6 dCi 130, des trous à l'accélération et/ou une perte de puissance sont des indices de sa fin de vie (1 800 €).

**Vanne EGR:** sur l'ensemble des dCi, surtout jusqu'en 2011, elle s'encrasse prématurément (600 €) en cas d'utilisation urbaine répétée.

**Volant moteur:** destruction possible sur les 1.5 dCi 110 (avant 2012) et 1.9 dCi, provoquant la dégradation précoce de l'embrayage (2 000 € l'ensemble).

### MEGANE 4

**Boîte EDC:** les à-coups sont signes de mauvaise santé. Une programmation corrige les défauts (120 €). Mais le double embrayage a aussi fait parler de lui en raison d'usure prématurée: il ne dépasse pas toujours le cap des 50 000 km (comptez alors 2 600 € pour le remplacer).

**Isolation moteur:** sur les 1.5 dCi, la condensation formée en hiver dans l'intercooler gèle et finit par tomber dans le bloc. Ce dernier ne peut plus se lancer et fait sauter le fusible du démarreur. Renault revoit en général l'isolation, nettoie le moteur et change le fusible.

**Multimédia:** les bugs sont fréquents sur le système R-Link 2. Une reprogrammation est alors nécessaire (120 €). Si cela ne suffit pas, un remplacement complet de l'écran (1 300 €) est à prévoir.

**Niveau d'huile:** comme sous le capot de la Megane 3, le 1.2 TCe est victime d'une segmentation défectueuse. A la clé, une forte consommation d'huile et des casses moteur. Là encore, à fuir!

**Turbo:** sur les 1.6 dCi, quelques casses sont recensées (2 500 € de réparation). Les sifflements et pertes de puissance sont des symptômes avant-coureurs.

robotisée EDC disponible sur dCi 110, version GT avec 2.0 TCe 180 ou 2.0 dCi 160.

**Janvier 2011:** déclinaisons Authentique, Expression, Dynamique, Bose, XV de Fr. et GT.

**Janvier 2012:** bouclier AV retouché, dotation enrichie. 1.6 dCi 130 remplace 1.9. En mars, nouveau 1.2 TCe 115, la RS passe à 265 ch. En septembre, dCi 165 au lieu de 160.

**Janvier 2013:** arrêt du 1.6 éthanol, le TCe 180 passe à 190 ch. En avril, finitions Life, Zen,

Bose et GT. EDC disponible avec TCe 130.

**Janvier 2014:** retouches (face). En essence, 1.2 TCe 115 ou 130, 2.0 T de 265 ch. En diesel, 1.5 dCi 95 ou 110, 1.6 dCi 130.

**Janvier 2016:** arrivée de la **Megane 4** en 5 portes. En essence, 1.2 TCe 100 ou 130 et 1.6 TCe 205 (EDC7). En diesel, 1.5 dCi 90 ou 110 et 1.6 dCi 130. Finitions Life, Zen, Intens et GT. EDC sur dCi 110 et Estate en juin.

**Janvier 2017:** GT déclinée en 1.6 dCi 165 EDC6.

**Janvier 2018:** 1.6 TCe 165 (EDC7) et RS avec 1.8 T de 280 ch. 1.2 remplacé par 1.3 TCe 115, 140 et 160. En octobre, 1.5 Blue dCi 95 et 115.

**Janvier 2019:** RS Trophy avec 1.8 T de 300 ch. En juin, 1.7 Blue dCi 150 (EDC6).

**Septembre 2020:** restylage (bouclier AV, feux). 1.0 TCe 115 remplace le 1.3 TCe 115. Nouveau 1.6 dCi 165, version Plug-In de 160 ch.

**Avril 2023:** seules les TCe 140 et Blue dCi 115 (EDC7) sont maintenues en Evolution ou Techno.



# Acheter une voiture d'occasion



RENAULT



N. SOLER



A. SAUNIER

## Votre budget : 3 000 €

■ A petit prix, on trouve quantité de Megane 2 encore capables de jouer le rôle de véhicule principal en diesel ou d'alternative aux citadines surcotées en essence. Dans les deux cas, les autos d'avant 2006 sont à fuir en raison de leur fiabilité désastreuse. Mais ne dépassez pas 4 000 €, prix plancher pour l'opus 3.



PH. TISSIER/PILOU

### LE BON CHOIX

Megane "2" 1.9 dCi 130 ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 194 km/h  
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre : 352 dm<sup>3</sup>

**Vu une Carminat de 2007 avec 173 000 km à 3 290 €**

L'arrivée de la calandre inclinée (au lieu de droite) a tout changé dans la carrière de la Megane 2. Car elle symbolise le retour à la fiabilité après des années noires. La réputation désastreuse étant restée, les tarifs demeurent très bas. Alors autant viser haut avec le gros 1.9 dCi de 130 ch, souvent associé aux finitions supérieures. En Carminat, le GPS a certes vieilli mais s'accompagne d'une dotation riche (clim', phares et essuie-glaces auto., antibrouillards, vitres AV/AR électriques...). Les performances canon séduisent, avec une consommation et un niveau sonore raisonnables. Seul bémol, le coffre apparaît un peu exigu. A moins d'opter pour le break Estate (533 dm<sup>3</sup>), 500 € plus cher.

### ET EN ESSENCE ?

Là aussi, visez une auto restylée pour plus de tranquillité. Trop juste avec les 1.4 d'entrée de gamme, la Megane 2 s'apprécie davantage en 1.6 16V. Mais, comme le 2.0 ne consomme que 0,2 l/100 km de plus (soit 8,1 l/100 km en moyenne) sans coûter forcément plus cher, pourquoi se priver ? D'autant qu'à ce prix, il est souvent haut de gamme (Dynamique ou Privilège) avec moins de 160 000 km.

## Votre budget : 7 000 €

■ Cette somme en poche, on accède aux versions retouchées (à partir de 2012) voire à celles ayant profité du restylage de 2014 – ce qui permet d'éviter les avaries de début de carrière tout en bénéficiant de moteurs plus modernes, souvent plus sobres que leurs devanciers. Mais pas toujours plus fiables...



Y. LEFEBVRE

### LE BON CHOIX

Megane "3" 1.6 dCi 130 ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 191 km/h  
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre : 451 dm<sup>3</sup>

**Vu une Bose de 2012 avec 146 000 km à 6 990 €**

Tout aussi vif et plus sobre que le 1.9 de même puissance qu'il remplace, le 1.6 dCi 130 va comme un gant à la Megane 3. Apparu lors des retouches de 2012, il profite, en outre, d'une fiabilité supérieure à celle de ses frères. Au volant, l'agilité et le confort invitent au voyage, malgré le relatif manque d'espace aux places arrière. A peine plus cher, le break Estate permet de profiter d'une meilleure habitabilité arrière et de 523 dm<sup>3</sup> pour les bagages. Côté équipement, la Bose, lancée sous forme de série spéciale puis intégrée à la gamme, permet de disposer du GPS, d'un frein à main électrique ou du Bluetooth sans supplément de prix par rapport à la Dynamique.

### ET EN ESSENCE ?

En berline, l'offre est restreinte avec un 1.6 16V ou éthanol, secondé par un intéressant 1.4 TCe 130 (proposé de 2009 à 2011 seulement). Réclamant 8,4 l/100 km en moyenne, il a souvent été choisi par de petits rouleurs et se trouve dès 5 000 €, parfois avec moins de 130 000 km au compteur. Plus sobre, le 1.2 TCe (115 ou 130 ch) qui lui a succédé est à éviter en raison de sa fragilité.

## Votre budget : 12 000 €

■ L'opus 4 s'affiche dans les annonces à partir de 7 000 €. Une somme attractive qui cache une réalité moins rose, les voitures de société (2 places) côtoyant les 1.2 TCe en fin de vie. Un budget de 9 000 € autorise un choix plus vaste, mais mieux vaut cibler les autos sorties après 2018 et profiter de moteurs renouvelés.



N. SOLER

### LE BON CHOIX

Megane "4" Estate Blue dCi 115 EDC ■ 6 CV ■ 115 ch  
■ 183 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 510 dm<sup>3</sup>

**Vu une Business de 2019 avec 104 000 km à 11 900 €**

Remplaçant le 1.5 dCi à la rentrée 2018, le 1.5 Blue dCi améliore légèrement ses performances, tout en réclamant un peu moins de gazole. Son association avec la boîte EDC n'entame pas sa belle sobriété et offre davantage d'agrément de conduite. Une combinaison qui a séduit les gros rouleurs et les gestionnaires de flotte, d'où la forte proportion de breaks en finition Business (aide au stationnement AV/AR, GPS, clim' bizona...) dans les annonces. Moins chères que les berlines, ces versions Estate sont une aubaine, même si la présence du réservoir d'AdBlue empiète sur le coffre. A bord, la présentation séduit, mais attention à l'état des sièges.

### ET EN ESSENCE ?

D'emblée, il faudra écarter le 1.2 TCe au profit du 1.3 apparu en 2018. Là encore, les autos les moins chères sont les Estate en version Business de 115 ch, disponibles à partir de 10 000 € avec plus de 100 000 km. A 12 000 €, on peut s'offrir les services de la déclinaison de 140 ch, en BVM6 ou en EDC7 (moins de 7 l/100 km dans les deux cas), par exemple en Limited (GPS, jantes alu 17").



## Volvo XC40

Ce n'est pas tant la panne que vient de connaître son Volvo XC40 qui laisse Christian Guillon sans voix, mais bien le comportement du constructeur qui considère que c'est juste un manque de chance.



BENJAMIN MOUROT / ANDIA

## 2 174 € pour un système multimédia HS à 42 400 km !

Si nous pestons régulièrement contre le regroupement de la quasi-totalité des fonctions des voitures récentes sur la tablette tactile, ce n'est pas seulement pour un problème d'ergonomie. C'est aussi pour les soucis que cela pose en cas de panne. Christian Guillon, de Saint-André-de-Roquelongue (11), s'est retrouvé dans cette situation lorsque, il y a quelques semaines, l'écran central de son Volvo XC40 Recharge T5 de 2022 (42 400 km) s'est

subitement éteint. Alors dans l'impossibilité de profiter de la navigation, de la radio ou encore de la caméra de recul, notre lecteur s'est résolu à confier son SUV à son concessionnaire.

### Roulette russe

Et le diagnostic de ce dernier ne fait pas dans la demi-mesure. Le système complet est hors service, et la seule chose à faire est de le remplacer. Ne pouvant pas continuer à utiliser son XC40 sans cette précieuse tablette, Christian donne donc son

accord pour procéder à cette intervention. Non sans réclamer au constructeur la prise en charge d'une défaillance qui lui semble bien trop précoce. Pourtant, Volvo France botte en touche, arguant qu'il est impossible de présumer de la durée de vie de cet élément. Une défense dont la mauvaise foi laisse Christian sans voix. Il se déleste donc de 2 174 €, afin de récupérer son auto mais n'entend pas en rester là. C'est pourquoi il a décidé de nous soumettre son dossier.

Pierre Audemar

### Notre stratégie de défense

Si Volvo ne semble pas en mesure d'évaluer la durée de vie des composants de ses véhicules, nos experts, eux, sont, au contraire, affirmatifs: le dispositif multimédia doit fonctionner durant un minimum de 250 000 km. C'est-à-dire une distance plus de six fois supérieure à celle qu'a parcourue le XC40 de Christian. Et les 3 ans et demi de ce SUV ne permettent pas de prétexter une usure due au temps et, donc, d'appliquer un taux de vétusté. Volvo doit rembourser 100 % de la note.

### LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

#### Ford Fiesta

##### Boîte craquante

Ma Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 140 de fin 2017 n'a que 47 200 km. La boîte de vitesses manuelle est pourtant hors service. Mon garage Ford a établi un devis de 2 923 € pour la changer, mais la marque refuse toute participation.

Nicolas Girond, 38160 Saint-Marcellin

**NOTRE CONSEIL** Si Ford considère que, à moins de 8 ans et moins de 50 000 km, il est normal que l'une de ses boîtes de vitesses rende l'âme, cela inquiète quant à la confiance que le constructeur place dans ses produits. Le barème de nos experts ne l'entend évidemment pas de cette oreille et indique, dans votre cas, un rabais de 80 %.

#### Renault Scenic

##### Simili craquelé

Sur le siège conducteur de mon Scenic 1.7 dCi 120 de fin 2020, le renfort en simili-cuir se craquèle. Ma concession a établi un devis de 770 € pour remplacer la coiffe. Bien que mon auto n'ait que 50 800 km, Renault ne prend que 40 % en charge.

Bernard Eychenne, 33320 Le Taillan-Médoc

**NOTRE CONSEIL** Sur ce type d'habillage de siège, ce problème est archi-connu et Renault n'ignore pas sa responsabilité. Cette usure prématurée est, en effet, due au choix d'un matériau de qualité médiocre. Dans votre cas, votre Scenic ayant moins de 5 ans et moins de 100 000 km, Renault doit régler la totalité de la facture.

### AFFAIRE RÉGLÉE!

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

#### Citroën a payé 85 % du calculateur

Tout est bien qui finit bien pour Martine Faucher, de Châteaugiron (35). Dans notre n° 1908, cette lectrice se plaignait du manque de générosité de Citroën après la panne que venait de subir sa C4 1.2 PureTech 155 de 2021. A 40 100 km, le calculateur de contrôle du moteur avait rendu l'âme et, sur un devis initial de 1 702 €, le constructeur ne lui accordait alors qu'un rabais de 40 %. Après l'intervention de nos experts, la marque lui a offert, en plus, deux bons d'achat d'une valeur totale de 766 €. Soit un geste global de 85 %.



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





BIEN CHOISIR UN...

## Dacia Jogger essence (2021-...) dès 14 000 €

Au fil des ans, le prix des Dacia Jogger neufs a grimpé sérieusement. Le marché de la seconde main est donc une bonne solution pour s'offrir ce break familial à prix doux, malgré une cote qui reste élevée.

**F**idèle à l'esprit low cost de Dacia à son lancement, le Jogger a vu ses prix monter en flèche : 3 800 € en moyenne séparent les modèles lancés en 2021 de leurs équivalents d'aujourd'hui ! Le marché de l'occasion est donc une bonne solution pour retrouver des prix inférieurs. A condition de ne pas viser des modèles avec un faible kilométrage : certains affichant moins de 10 000 km peuvent être plus chers que les neufs ! Et ce, quel que soit le moteur. Pas de diesel sous le capot ici, contrairement au Duster.

Tous les blocs carburent à l'essence, ou presque, puisque le 1.0 turbo (trois cylindres) se décline en version Eco-G 100 ch bicarburant. Un bouton permet d'alterner entre les réservoirs essence et GPL, de 50 et 40 l respectivement. Avec, à la clé, une autonomie totale de 1 100 km ! Mais les conducteurs auront intérêt à privilégier le gaz, 45 % moins cher à la pompe en moyenne. Tout aussi fiable, un peu plus sobre (mais seulement en essence) et volontaire, le 1.0 TCe 110 ch est moins en vue. En haut du panier se trouve la chère

version Hybrid, lancée au restylage de 2023, qui reprend le système E-Tech de Renault. Le 1.6 couplé à un moteur électrique se révèle très sobre et doux en ville, et suffisamment performant en dehors. Reste que le fonctionnement de l'originale transmission à crabots est parfois déroutant sur les axes rapides, alors que la fiabilité doit être surveillée. A noter, tous les modèles de moins de 120 000 km (même achetés d'occasion) peuvent bénéficier d'un an de garantie supplémentaire à chaque révision effectuée chez Dacia, jusqu'à 7 ans/150 000 km. Vérifiez les carnets d'entretien !

### Un break à tout faire

Basé sur la Sandero, le Jogger n'est pas une simple déclinaison allongée. Cela se remarque

au pavillon surélevé qui offre une excellente garde au toit jusqu'à la troisième rangée. Voilà qui fait tout le sel du Jogger : grâce à deux sièges en plus, il peut accueillir correctement sept passagers dans ses 4,55 m de long – tout en conservant un peu de coffre. Attention toutefois : la version cinq places, minoritaire (35 % des annonces) et à peine moins chère (500 € en moyenne), ne dispose pas des fixations pour recevoir les sièges indépendants et escamotables après l'achat, ni de la carte grise adéquate. A bord, si la présentation est correcte, les plastiques durs peuvent déjà montrer les stigmates d'une utilisation familiale. Enfin, visez des finitions haut de gamme, plus modernes et pas beaucoup plus chères.

*Par Soufyane Benhammouda*

Le Dacia Jogger s'éloigne des racines low cost de la marque roumaine avec une présentation moderne et une fabrication rigoureuse. Mais les matériaux économiques sont fragiles.



Nombre de places : 5 à 7



Volume 5/7 places : 815/210 dm³

Au rang 2, l'espace aux genoux apparaît juste. En 7 places, les passagers du fond sont plutôt à l'aise, avec à peine moins de longueur pour les jambes. Côté coffre, le large hayon facilite le chargement et le volume en 5 places est énorme.



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

## Côté équipements

■ L'Essential ne propose pas le minimum syndical comme la clim' (en option), les aides au stationnement ou l'écran Media Display. En Confort, le radar de recul fait son apparition, tout comme les barres de toit modulables. L'Extreme, qui représente les trois quarts de l'offre, reçoit l'utile caméra de recul et la clim' automatique. L'Extreme+ agrèmente la dotation du frein de parking électrique. Ce dernier est livré en Expression à partir de 2023.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Essential:** • Aide au démarrage en côte • Antibrouillards • Banquette 40/60 • Barres de toit fixes • Centralisation à distance • Enjoliveurs 16" • Limiteur de vitesse • Poignées noires • Prise USB • Radio DAB • Vitres AV électriques.

**Confort/Expression:** • Barres de toit modulables • Capteur de pluie • Climatisation manuelle • Ecran 8" • Prises 12 V AV/AR • Radar de recul • Régulateur de vitesse • Vitres AR surteintées.

**Extreme:** • Caméra de recul • Carte mains libres • Clim' auto. • Jantes 16" • Tablettes aviation • Tapis de coffre.

**Extreme+:** • Console centrale haute avec rangements • Détecteur d'angles morts • Frein parking électr. • GPS.



PHOTOS: F. GROUT

## Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.0 Eco-G - 100 ch	1.0 TCe - 110 ch	1.6 Hybrid - 140 ch
<b>Vitesse maxi</b>	159 km/h	170 km/h	154 km/h
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	35s2	33s7	33s0
<b>Reprises 80 à 120 km/h en 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup></b>	9s4/14s2/23s6	8s5/12s2/21s	7s8 (en Drive)
<b>Consommation moyenne</b>	9,9/7,3 l/100 km (GPL/SP95)	6,7 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	9,4/10,2/10 l/100 km (GPL)	6,4/6,9/6,7 l/100 km	6,3/7,1/5,7 l/100 km
<b>Poids</b>	1 286 kg	1 292 kg	1 408 kg
<b>Freinage 130 à 0 km/h</b>	65 m	64 m	65 m
<b>Moteur essence</b>	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S + 2 électriques
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	100 ch <sup>(1)</sup> à 4 600 tr/mn	110 ch à 5 000 tr/mn	140 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	170 Nm <sup>(1)</sup> à 2 000 tr/mn	200 Nm à 2 900 tr/mn	144 Nm à 3 400 tr/mn / 205 + 50 Nm
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air	118 g/km/1	127 g/km/1	108 g/km/1
<b>Boîte de vitesses</b>	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, multimode

Trois moteurs essence sont proposés. On retrouve les trois cylindres Eco-G 100 et TCe 110, qui privilégient respectivement les économies ou les performances. Le bloc hybride de 140 ch promet les deux.

**1.0 Eco-G 100:** malgré une consommation qui grimpe, les économies ne sont pas anecdotiques en roulant au GPL. Le coût est inférieur de 35 €/1 000 km en moyenne par rapport à l'essence. La puissance supérieure avec le gaz (100 ch contre 90 avec du sans-plomb) donne un peu plus de peps au moteur,

assez creux à bas régime. Pour 14 000 €, on trouve des Confort avec 60 000 km ou des Extreme avec plus de 100 000 km. Il faut compter 18 000 € pour un Extreme+ de 2022 avec 40 000 km au compteur.

**1.0 TCe 110:** inauguré par le Jogger, ce bloc séduit par son punch. Vif à bas régime et volontaire au moment de doubler, il distille un bon agrément, tout en restant assez sobre. A envisager si vous roulez souvent chargé ou en montagne, par exemple. Cette version n'est donc pas dénuée d'arguments, et ses

prix sont assez proches de ceux d'un Jogger Eco-G similaire.

**1.6 Hybrid 140:** agréable en ville et compétent sur la route des vacances, le bloc se plie à tous les usages. Les longues phases électriques permettent d'abaisser l'appétit au quotidien. Mais la transmission n'est pas toujours agréable. Il représente 15 % de l'offre en raison d'un important surcoût en neuf. Les premiers prix démarrent à 20 000 € pour des Expression avec 40 000 km. En revanche, un Extreme équivalent s'affiche à 22 500 €.

## Côté fiabilité

### A surveiller

**Boîte manuelle.** Sur les 1.0 Eco-G et TCe, des passages de rapports difficiles ont été répertoriés. Les modèles concernés ont pu bénéficier d'une reprogrammation du calculateur ou d'un réglage de la commande. Faites les tests sur la route.

**Hybrid 140.** Un message "Risque de casse boîte de vitesses" peut apparaître, à cause d'un joint défectueux qui entraîne une fuite d'huile et la potentielle surchauffe du système. Les casses sont rares, mais le véhicule peut parfois refuser de démarrer. Le fabricant prend en charge la réparation ou le remplacement de la transmission en fonction de la gravité.

**Injection.** Sur l'Eco-G, le message "Injection à contrôler" peut s'allumer à cause d'une pression de suralimentation inadéquate. Dacia a effectué une reprogrammation pour les modèles fabriqués jusqu'à fin 2022. Vérifiez l'historique.

1. En mode GPL (90 ch/160 Nm en essence).

## Nous vous conseillons

### Un Eco-G 100 Extreme 7 places

L'Eco-G est le choix le plus rationnel. Malgré un agrément en retrait, c'est le moins coûteux de la sélection. La fiabilité permet de viser des modèles avec un peu plus de kilomètres: on trouve ce tandem judicieux à 16 000 € avec 60 000 km.



N. SOLER



ADOLESCENT, ABSENCE OU  
SUSPENSION DE PERMIS...

## Combien ça coûte vraiment d'assurer une voiturette ?



Grâce à un style branché, à des prix d'appel attractifs et à des offres de leasing accessibles, la voiture sans permis n'a jamais autant séduit. Problème, ses adeptes ont rarement conscience que l'assurance, loin d'être proportionnelle à la taille de cette microcar, peut faire tripler son coût mensuel ! Démonstration.

L'arrivée de la Citroën Ami et, plus récemment, de la Fiat Topolino, toutes deux 100 % électriques, a sérieusement rajeuni l'image des voitures sans permis (VSP). Fini le cliché du senior au volant de sa vieille guimbarde diesel dans les zones rurales dénuées de transports en commun ! La VSP cartonne chez les 14-17 ans – et leurs parents –, résidant souvent en banlieue d'une grande agglomération, et dépanne aussi les conducteurs sans permis. Son côté passe-partout commence même à tenter les citadins ! Il faut avouer aussi que les modèles affichés à l'achat à moins de 8000 € et les offres de location longue durée à partir de 60 € par mois rendent ce segment plus accessible. Mais, attention, assurer un tel véhicule peut coûter cher ! D'où l'intérêt de ce comparatif, qui vous aidera à prendre votre décision en toute connaissance de cause.

### Assureurs et mutuelles ne se bousculent pas au portillon

A voir la manière dont certains comparateurs d'assurances, mutuelles et autres compagnies communiquent sur le Web en

la matière, on s'attendait à plus de transparence de leur part... Or, c'est globalement l'omerta qui règne quand on demande des tarifications portant sur des profils types (voir plus loin), aussi bien en ligne qu'auprès des services de presse. Surprenant, quand on sait que la voiturette a le vent en poupe dans l'Hexagone ! Mais force est de constater que les pros de l'assurance auto ne se bousculent pas pour couvrir ce segment, ou freinent des quatre fers pour fournir leurs tarifs. Entre ceux qui ont déclaré ne pas garantir les VSP, tels qu'Axa, la Macif et L'olivier Assurance, et ceux qui ont refusé d'établir les chiffres ou se sont montrés peu coopératifs (Allianz, GMF, Maaf, Maif, MMA, Solly Azar), notre enquête a bien failli faire pschitt. Et que dire de la plupart des comparateurs d'assurances (Assurland, LeLynx, etc.), qui, en bout de course, affichaient inlassablement... zéro résultat ! Malgré tout, nous n'avons rien lâché : à force d'insister, nous avons pu vous obtenir quelques tarifs représentatifs. Saluons, à ce titre, la Matmut, qui a été franche sur le sujet. Fidèle à ses habitudes, la mutuelle favorise ses sociétaires et choue

### L'assurance n'est pas une option

- Au même titre que pour une voiture nécessitant le permis B, assurer sa voiturette, au moins en responsabilité civile (RC), est obligatoire. Cette garantie couvre les dommages matériels et corporels causés à un tiers (y compris piéton, cycliste, ou assimilé comme tel), et ceux de l'éventuel passager de la voiture sans permis.
- Compte tenu de la fragilité de la structure de ce type de véhicule, une formule "tous risques" est fortement recommandée. Elle est d'ailleurs souvent exigée par l'assureur lorsqu'il s'agit d'un modèle neuf ou acquis en location longue durée, a fortiori si le conducteur est inexpérimenté (jeune ou personne sans permis), donc considéré comme à risques élevés.
- Le défaut d'assurance peut coûter cher ! Outre les sanctions pénales (3750 € d'amende, confiscation du véhicule, suspension du permis même si vous n'êtes titulaire que du permis cyclomoteur AM), vous vous exposez, en cas d'accident responsable, à devoir rembourser l'intégralité des indemnités versées à la partie adverse. Un fardeau lourd à porter, et durant de longues années.

choute leurs enfants. Néanmoins, comme le souligne son responsable risques, David Fertel : "La Matmut applique [ici] une politique de souscription rigoureuse", a fortiori s'il s'agit d'un non-sociétaire, qui, lui, sera dirigé vers son partenaire Matmut & Co, dédié aux conducteurs à risques. Nous avons également recueilli un chiffre, sous anonymat, auprès des courtiers de certaines marques : Stellantis (profil 1), Aixam (profil 2) et Ligier (profil 3). Pour les autres enseignes (Assureo, Assu 2000, Best Assurances, Euroassurance, FMA Assurances et Klian), les devis ont été obtenus via le comparateur Assurancesvoituresanspermis.fr. Au total, dix assureurs (constructeurs inclus) ont été comparés sur les vingt sollicités.

### Comment nous avons procédé

Trois profils types ont été retenus : **Profil 1** : Louis, collégien, roule en Citroën Ami (7990 €), prise en location longue durée (LLD). Ses parents vont payer 61,56 €/mois sur 36 mois (forfait de 15000 km). **Profil 2** : Thomas, 55 ans, a le permis B depuis ses 18 ans et est assuré depuis. Il a 50 % de bonus, mais son sésame a été suspendu six mois. Il souhaite donc louer une Aixam diesel City pack d'une valeur de 14400 € en LLD (195 €/mois sur 36 mois après apport), pour aller travailler (forfait de 15000 km). **Profil 3** : Joe, 60 ans, n'a pas de permis, mais veut louer une Ligier diesel JS50 Select (d'une valeur de 16500 €) avec option d'achat (LOA) à 148 €/mois durant 36 mois avec apport (forfait de 30000 km).





**Antoine Jacquot**  
Expert automobile  
diplômé d'Etat



**Docteur Romaric Pagnard**  
Médecin généraliste



**M<sup>e</sup> Frank Samson**  
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

## Des tarifs du simple au triple !

Ces tableaux vous permettent de visualiser d'un seul coup d'œil, pour nos trois profils, les tarifs des acteurs (mutuelles, assureurs et courtiers) les plus transparents. La Matmut doit ses premières places à ses tarifs sociétaires "bonussés", ce qui n'est pas la règle ici, ainsi qu'à ses contrats étoffés. Pour ses concurrents, attention, les moins chers ne sont pas toujours les mieux-disants.



### PROFIL 1

Ado en Citroën Ami	Matmut (si parent sociétaire)	Stellantis Insurance	Matmut & Co (pour les non-sociétaires)	Euro-assurance	Assureo	Klian (à partir de 16 ans)	Assu 2000	FMA
Primes mensuelles	78 € avec 50% de bonus (mais 115 € sans bonus)	90 €	145 €	200 €*	208 €*	212 €	228 €*	229 €
Franchises bris de glace/vol/dommages	15% des frais /275 € /275 €	50 €/600 € /600 €	15% des frais /550 € /550 €	70 €/500 € /1 000 €	70 €/500 € /1 000 €	100 €/500 € /850 €	70 €/500 € /1 000 €	NC/500 € /850 €



### PROFIL 2

Permis suspendu en Aixam	Matmut (si déjà sociétaire)	Matmut & Co (pour les non-sociétaires)	Best Assurances	Aixam	Klian (nouveau)	Assureo	Euro assurance	FMA
Primes mensuelles	59 € si 50% de bonus (mais 121 € sans bonus)	80 € si 50% de bonus (mais 152 € sans bonus)	97 €*	99 €	105 €	116 €*	116 €*	118 €
Franchises bris de glace/vol/dommages	15% des frais /275 € /275 €	15% des frais /550 € /550 €	75 €/500 € /750 €	100 €/800 € /800 €	75 €/500 € /750 €	70 €/500 € /700 €	70 €/500 € /700 €	NC/500 € /850 €



### PROFIL 3

"Sans permis" en Ligier	Matmut (si déjà sociétaire)	Matmut & Co (pour les non-sociétaires)	Best Assurances	Klian (nouveau)	Ligier	Assureo	FMA	Assu 2000
Primes mensuelles	59 € avec 50% de bonus (mais 121 € sans bonus)	80 € avec 50% de bonus (mais 152 € sans bonus)	81 €*	100 €	113 €	116 €*	122 €	127 €*
Franchises bris de glace/vol/dommages	15% des frais /275 € /275 €	15% des frais /550 € /550 €	75 €/500 € /500 €	75 €/500 € /750 €	75 €/500 € /850 €	70 €/500 € /700 €	NC/500 € /850 €	70 €/500 € /700 €

\* Sans garantie conducteur.

La formule "tous risques" a été privilégiée pour ces trois cas, ainsi que le Nord (près de Lille) comme lieu de résidence, car les VSP y font fureur.

### Profil 1 : adolescent et VSP ne forment pas un duo gagnant

La conduite d'une voiturette, qui est classée dans la catégorie quadricycle léger (L6e), est accessible dès 14 ans avec un permis AM (cyclomoteur). Cela n'empêche pas certains assureurs de n'accepter cette jeune "clientèle" qu'à partir de 16 ans. Dans tous les cas, il faut se rendre à l'évidence, la formule "jeune ado + voiture sans permis" ne les enthousiasme guère. Pour preuve, les primes annuelles XXL d'une "tous risques" (l'idéal lorsqu'il s'agit de protéger son enfant) dignes de celles d'un bolide! Certes, la Matmut se démarque et prend la tête du peloton, mais il faut quand même déboursier 936 €/an (78 €/mois). Et pour ce tarif, deux conditions

doivent être réunies: le jeune doit avoir un parent "client Matmut" avec 50% de bonus. Sans bonus, la note grimpe à 1 385 €/an (115 €/mois), et si l'on n'est pas sociétaire, à 1 740 €/an (145 €/mois). Dans ce dernier cas, si, comme notre profil, votre choix se portait sur une Citroën Ami One, mieux vaudrait alors vous tourner vers Stellantis Insurance, qui siège ici à la deuxième place (1 083 €/an, 90 €/mois).

### Profils 2 et 3: 1 300 € par an en moyenne, tout de même!

Que votre permis B (voiture) ait été suspendu ou que vous ne l'ayez jamais passé, les primes restent élevées par rapport à un contrat "tous risques" classique, de l'ordre de 1 134 €/an (selon Lesfurets.com), contre 500 € pour une citadine et 50% de bonus. Eloquent... Seule consolation, vous serez toujours mieux loti qu'un tout jeune conducteur. Les sociétaires de la Matmut qui

bénéficient d'un bonus de 50% s'en tireront le mieux. Ainsi, la prime de nos deux profils "permis suspendu" et "sans permis" s'élève à 707 €/an (59 €/mois). En revanche, elle double (voire davantage) lorsqu'aucun bonus n'est pris en compte.

**Nos conseils** Avant d'acheter ou de prendre en location une VSP,

contactez impérativement votre propre assureur pour qu'il établisse un devis. Il vous connaît et vous fera peut-être une offre acceptable. Sinon, il pourra vous diriger vers un partenaire dédié. N'hésitez pas non plus à réclamer un tarif au courtier de la marque visée (Aixam, Fiat, Citroën...). Les tarifs de ces acteurs ne sont pas les plus élevés. **Pascale Gétin**

## Le bilan : des primes dissuasives

- |                  |  |
|------------------|--|
| <b>Les moins</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Des cotisations "tous risques" annuelles entre 1 000 et plus de 3 000 € pour le profil 1. Et de l'ordre de 1 300 € en moyenne pour les profils 2 et 3.</li> <li>Des franchises dommages élevées, excepté à la Matmut pour un sociétaire.</li> <li>Pas de bonus prévu ici par le code des assurances (art. A.121-1).</li> <li>La garantie conducteur est souvent en option et avec des plafonds d'indemnisation au rabais, sauf à la Matmut.</li> <li>Pas de garantie perte financière.</li> </ul> |
| <b>Les plus</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le code des assurances ne prévoit pas de malus.</li> <li>La fidélité à la Matmut paie, puisqu'elle prend en compte le bonus déjà acquis par ses sociétaires et reporte celui du parent sociétaire sur le contrat de sa progéniture (bonus famille).</li> <li>Gain de 400 à 1 000 €/an selon l'assureur avec une "tiers étendu" vol/incendie.</li> </ul>   |





**Moteur:** 4 cylindres tout alu, arbre à cames en tête  
**Cylindrée:** 1 130 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 55 ch DIN à 5 750 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 140 km/h  
**Production:** 1 020 029 berlines (1965-1976)  
**Cote actuelle:** de 3 000 à 5 200 €

Alerte sur route et facile à mener, cette traction avant apparaît étonnamment moderne pour l'époque. Aucune innovation mais un lot de solutions techniques qui se situent à l'avant-garde de ce qui se faisait alors. Les phares ovales sont assez singuliers.



IL Y A 60 ANS, PEUGEOT SORT LA **BERLINE 204**

## Un amour de petite familiale

Événement : pour la première fois depuis la guerre, Peugeot inscrit un second modèle à sa gamme. Réputée conservatrice et timide côté innovation, la marque au lion nous donne ici un festival de modernité !

**A** sa sortie en 1965, la 204 est une auto sacrément moderne : transmission aux roues avant, moteur tout alu à arbre à cames en tête placé transversalement, suspension à quatre roues indépendantes, freins avant à disque. Qui peut en dire autant ? Sans oublier une ligne svelte et douce, harmonieuse et fluide, sans aucune faute de goût ni de proportion. L'auto est 100% nouvelle, depuis sa carrosserie jusqu'au dernier boulon. Son modernisme apparaît d'autant plus net qu'elle tranche radicalement avec l'unique autre modèle de la marque à l'époque : la digne et déjà ancienne 404, grande propulsion aux lignes plus raides.

La carrosserie aux larges surfaces vitrées vous invite à bord avec sourire : suffisamment de place, une belle luminosité, un mobilier intérieur simple mais dessiné avec



Avec ses 3,99 m de longueur, cette petite familiale est d'un encombrement limité. Mais la carrosserie bien pensée offre une habitabilité correcte pour quatre ou cinq et un volume de coffre appréciable de 345 dm<sup>3</sup>. Ses feux en amande sont charmants.

élégance. Immédiatement, vous appréciez le confort amical et souple, qui se montre vraiment moderne pour une auto née au milieu des années 1960 ! Le silence, en revanche, est moins soigné : comme sur beaucoup de ses congénères de ces années-là, la 204 se fait sonore, très sonore à partir de 100 km/h.

### Douce, vivante et docile

Au contraire, vous allez apprécier la vitalité du petit quatre cylindres de 1,1 litre seulement et une puissance limitée, mais quelle fougue, quel entrain ! Mieux : ce quatre cylindres décidément bien conçu témoigne d'un plaisir surprenant à monter dans les

tours. Le levier de vitesses au volant offre un maniement fluide, facile, sans aucun heurt ni craquement. Très ferme à l'arrêt complet comme sur la plupart des voitures d'alors, la direction s'adoucit dès les premiers tours de roue. La 204 prend alors tout son caractère : celui d'une compagne aimable, joviale, très facile à mener. Son homogénéité et la facilité de conduite proposée surprennent vraiment pour une auto de cette génération. Ce qui date le plus ? Le roulis prononcé en virage, malgré le montage de barres stabilisatrices à partir des modèles 1969. Cette version de 1971 en est pourvue, mais l'inclinaison de la caisse en courbe reste bien réelle. L'intérieur





Inauguré par les coupés et cabriolets l'année précédente, le bloc d'instruments à trois compteurs ronds est adopté par les berlines à partir des modèles 1968. En son temps, il apparaissait agréablement moderne.



A sa sortie, la 204 était une auto 100% nouvelle. Y compris son moteur, tout en alu, à arbre à cames en tête s'il vous plaît, et placé transversalement ! Un moteur immensément talentueux : performant, sobre, d'un caractère enjoué et fiable.



PHOTOS: N. SOLER

Une ligne simple et harmonieuse, assez symétrique entre l'avant et l'arrière. Et une très belle surface vitrée. Les flancs entièrement lisses paraissent assez novateurs. C'est le styliste Pininfarina qui a tracé cette silhouette légère et fluide.

## 1965, cette année-là



RENAULT

En France, première loi antidopage qui dresse la liste des produits interdits dans les compétitions sportives. Renault tente une opération économique pour combler le trou entre la R8 et la R16, 43% plus chère. C'est la Renault 10 : une R8 allongée de 20 cm, avec une cellule centrale inchangée. Se voulant chic, elle se pare d'une sellerie épaisse. Fiasco : ses ventes resteront faibles.

bleuté de cet exemplaire, inspiré de celui des opulentes 504 sorties entre-temps, est typique des modèles de milieu et de fin de carrière. Il ajoute une note presque luxueuse à cette humble 204. Le moelleux des sièges reste toujours généreux et accueillant. En collection, ce sont les coupés et cabriolets qui ont été les plus appréciés depuis longtemps, et qui sont – de très loin – les plus cotés. Les berlines des tout débuts intéressent aussi les aficionados de la marque. Les modèles de milieu de carrière s'offrent encore à des tarifs particulièrement amicaux. Une aubaine : le rapport charme/prix est imbattable !



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

- **Nouveauté :** pour juger des progrès de la Clio 6, nous l'avons confrontée à son aînée.
- **Premier essai :** le Citroën C5 Aircross se montre-t-il à la hauteur des attentes ? Verdict...
- **Dossier :** notre guide complet pour choisir le bon modèle hybride ou hybride rechargeable.

**En kiosque le vendredi 3 octobre**



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

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

### Rédaction

**Directeur de la rédaction**

Mathieu Chevalier

**Rédacteur en chef**

Nicolas Bernard

**Assistante de la rédaction**

Karine Saunier Roumestand (5594)

**Rédacteurs en chef adjoints**

**Actualité :** François Tarrain (5200)

**Essais :** Stéphane Dupré

**Technique :** Stéphane Julien

**Directeur artistique**

Cédric Niel (5781)

**Secrétaire générale de la rédaction**

Laurence Combes

**Chefs de service**

**Occasion, coaches :** Pierre-Louis Champeaux (5651)

**Photo :** Anne Séchet (5222)

**Actualité**

**Chef de rubrique :** Saïda Djerrada (5097)

**Nouveautés**

**Chef de rubrique :** René Demarets

**Rédaction :** Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

**Essais**

**Rédaction :** David Bouillaux (5582),

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

**Coordination :** Christophe Alba (5164)

**Mesures :** Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

**Convoyage :** Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

**Magazine experts**

**Chef de rubrique :** Pascale Gétin (5534)

**Correspondants particuliers :**

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

**Magazine coaches**

**Chef de rubrique :** Jérôme Fombelle (2613)

**Sport**

Laurent Dupin

**Secrétariat de rédaction**

**1<sup>er</sup> secrétaire de rédaction :** Lydia Mas

**Maquette**

**Chef de studio :**

Nathalie Barriaud (5018)

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

**Photo**

**Chef de service, responsable des photographes :**

Philippe Tissier/Pilou (5111)

**Rédacteur photo :** Sébastien Besse (5239)

**Photographes :** Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

**Illustrateurs**

Cirebox, Christophe Igounet

**Attachée de presse**

Agnès Lasbarrères (5109)

**Ont collaboré à ce numéro**

**En rédaction :** Pierre Audemar, Christophe Conche,

Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin,

Jean-Rémy Macchia, Cédric Morancès, Thierry

Réaumont, François Stagnaro, Jacques Warnery

**En SR :** Sophie Pertus

**En maquette :** Patrick Cœur

### Autoplus.fr

**Responsable audience :** Ricardo Trindade

**Responsable éditorial :** Thibaut Austruy

**Hors-série**

**Rédacteur en chef :** Olivier Bernis (5160)

**Direction - édition**

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

**Directeur exécutif :** Stéphane Haïtaian

**Editeur :** Tommaso Albinati

**Marketing**

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

**Responsable marketing :** Frédérique Gasbarian

**Abonnements et diffusion**

**Marketing direct**

**Directrice :** Catherine Grimaud

**Chef de groupe :** Davina Champaigne

**Chef de produit :** Julie Duarte

**Ventes au numéro**

**Responsable service diffusion :** Philippe Merrien

**Responsable des ventes :** Mélanie Caillé

**Publicité commerciale**

**Directrice générale :** Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

**Directrice commerciale pôle automobile :**

Nathalie Martins

**Directrice commerciale adjointe pôle automobile :**

Anne Buré-Emmel (2921)

**Planning :** Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

**Trafic :** Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

**Marchés directs**

**Directrice de publicité :** Julie Aldabo (5545)

**Fabrication**

**Chef de fabrication :** Didier Biron

**Finance manager**

**Editeur :** Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

**Siège social :** 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

**Co-gérants**

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

**Directeur de la publication**

Gautier Normand

**Actionnaires principaux**

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

**Imprimeur :** RotoFrance, Lognes (77)

**Numéro ISSN :** 0992-8154 –

**Commission paritaire :** 1029 K 85544 –

**Dépôt légal :** septembre 2025

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



Président : REWorld MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

### SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)

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



# Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

## Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO<sub>2</sub> sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

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

MALUS			
Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus	Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus
113 g	50 €	154 g	4 026 €
114 g	75 €	155 g	4 279 €
115 g	100 €	156 g	4 543 €
116 g	125 €	157 g	4 818 €
117 g	150 €	158 g	5 105 €
118 g	170 €	159 g	5 404 €
119 g	190 €	160 g	5 715 €
120 g	210 €	161 g	6 126 €
121 g	230 €	162 g	6 637 €
122 g	240 €	163 g	7 248 €
123 g	260 €	164 g	7 959 €
124 g	280 €	165 g	8 770 €
125 g	310 €	166 g	9 681 €
126 g	330 €	167 g	10 692 €
127 g	360 €	168 g	11 803 €
128 g	400 €	169 g	13 014 €
129 g	450 €	170 g	14 325 €
130 g	540 €	171 g	15 736 €
131 g	650 €	172 g	17 247 €
132 g	740 €	173 g	18 858 €
133 g	818 €	174 g	20 569 €
134 g	898 €	175 g	22 380 €
135 g	983 €	176 g	24 291 €
136 g	1 074 €	177 g	26 302 €
137 g	1 172 €	178 g	28 413 €
138 g	1 276 €	179 g	30 624 €
139 g	1 386 €	180 g	32 935 €
140 g	1 504 €	181 g	35 346 €
141 g	1 629 €	182 g	37 857 €
142 g	1 761 €	183 g	40 468 €
143 g	1 901 €	184 g	43 179 €
144 g	2 049 €	185 g	45 990 €
145 g	2 205 €	186 g	48 901 €
146 g	2 370 €	187 g	51 912 €
147 g	2 544 €	188 g	55 023 €
148 g	2 726 €	189 g	58 134 €
149 g	2 918 €	190 g	61 245 €
150 g	3 119 €	191 g	64 356 €
151 g	3 331 €	192 g	67 467 €
152 g	3 552 €	193 g et +	70 000 €
153 g	3 784 €		

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 145	30 250	0	4 %	FHEV
1.2 Ibrida 145 Speciale	32 250	nc	nc	FHEV
Elettrica 156	36 600	-3 100	5 %	Elec
Elettrica 156 Speciale	40 600	-3 100	5 %	Elec
Elettrica 280 Veloce	46 800	-3 100	4 %	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5 %	FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	46 600	+360	5 %	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53 300	+750	8 %	PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 600	0	8 %	PHEV
1.6 Diesel 130 Sprint	42 500	+1 372	5 %	D
Giulia				
2.2 Diesel 160 Sprint	50 600	+540	5 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	56 600	+1 761	5 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12 %	D
Stelvio				
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 600	+6 854	2 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5 %	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38 700	-3 100	6 %	Elec
180 GT Premium	41 900	-3 100	1 %	Elec
220 GT Performance	41 700	-3 100	5 %	Elec
220 GTS	44 700	-3 100	0 %	Elec
220 Première Edition	46 200	-3 100	0 %	Elec
A110				
A110	65 000	+3 784	1 %	E
A110 GTS	79 600	nc	nc	E
A110 R 70	122 500	nc	nc	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199 700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc	E
DBX 707	252 100	+70 000	nc	E
Vanquish	389 300	+70 000	nc	E
Valhalla	968 300	+70 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 760	+310	6 %	E
30 TFSI Design	28 750	+330	6 %	E
30 TFSI S line	31 450	+330	9 %	E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	9 %	E
40 TFSI S line S tronic	37 100	nc	9 %	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	30 350	+650	2 %	E
35 TFSI S tronic	34 200	+983	2 %	E
Q2				
30 TFSI Design	34 800	+898	5 %	E
35 TFSI Design	36 650	+1 172	5 %	E

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
BENTLEY				
Flying Spur	235 966	+70 000	nc	E
Flying Spur Speed	294 957	+70 000	nc	E
Continental GT	253 109	+70 000	0 %	E
Continental GT Speed	311 899	+70 000	nc	E
Continental GT0	278 420	+70 000	nc	E
Continental GT0 Speed	338 420	+70 000	nc	E
Bentayga V8	219 328	+70 000	0 %	E
Bentayga S	253 513	+70 000	nc	E
Bentayga Hybrid	219 328	+14 300	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116	38 050	+983	10 %	E
116 M Sport Design	37 390	+983	8 %	E
120 M Sport Design	41 350	+230	8 %	E
120 M Sport	43 500	+230	12 %	E
123 M Sport xDrive	48 500	+948	9 %	E
M135 xDrive	58 350	+19 108	10 %	E
120d	42 650	0	10 %	D
120d M Sport Design	43 950	0	8 %	D
X1				
sDrive20i xLine	49 850	+400	5 %	E
sDrive20i M Sport	50 900	+400	10 %	E
M35i xDrive	64 500	+21 219	0 %	E
xDrive25e	58 350	+550	5 %	PHEV
xDrive25e xLine	58 950	+550	5 %	PHEV
xDrive30e xLine	61 950	+600	5 %	PHEV
xDrive30e M Sport	63 000	+600	5 %	PHEV
sDrive18d	47 950	+650	8 %	D
sDrive18d xLine	50 650	+650	5 %	D
sDrive20d xLine	52 650	+250	5 %	D
sDrive20d M Sport	53 700	+250	10 %	D
xDrive23d M Sport	57 950	+1 280	10 %	D
iX1				
eDrive20	40 990	-3 100	11 %	Elec
xDrive30	57 300	0	11 %	Elec
xDrive30 xLine	59 900	0	27 %	Elec
X2				
sDrive20i	48 250	+2 080	10 %	E
M35i xDrive	66 600	+24 080	0 %	E
sDrive18d	40 950	+1 568	10 %	D
sDrive20d	52 050	+1 290	10 %	D
sDrive20d M Sport	56 050	+1 290	9 %	D
iX2				
eDrive20	46 990	-3 100	11 %	Elec
xDrive30	59 300	0	11 %	Elec
xDrive30 M Sport	63 300	0	12 %	Elec
Série 2 Active Tourer				
220i	41 500	+400	5 %	E
220i Luxury	43 950	+400	2 %	E
225e xDrive	61 000	+250	18 %	PHEV
225e xDrive Luxury	53 450	+250	18 %	PHEV
218d	42 000	+330	5 %	D

PRIX en €					Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouveau)							
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0 %	E			
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	3 %	E			
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4819	3 %	E			
S5	79750	+19139	2 %	E			
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	+4400	0 %	PHEV			
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69500	+4400	0 %	PHEV			
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0 %	PHEV			
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+3735	0 %	D			
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	3 %	D			
A5 Avant (nouvelle)							
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0 %	E			
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8 %	E			
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8 %	E			
S5	81250	+23747	0 %	E			
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	+4700	6 %	PHEV			
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	6 %	PHEV			
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	76650	+5200	6 %	PHEV			
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0 %	D			
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8 %	D			
Q5 (nouveau)							
2.0 TFSI 204 Hybride Design	67550	+6426	0 %	E			
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67950	+6426	0 %	E			
SQ5	96930	+57351	0 %	E			
e-hybrid 299 Design	67900	+6125	0 %	PHEV			
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0 %	PHEV			
e-hybrid 367 S line	78400	+6625	0 %	PHEV			
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0 %	D			
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71870	+10793	0 %	D			
Q5 Sportback (nouveau)							
2.0 TFSI 204 Hybride Design	69750	+6726	5 %	E			
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70150	+6726	5 %	E			
SQ5	101130	+58131	5 %	E			
e-hybrid 299 Design	70100	+6125	5 %	PHEV			
e-hybrid 299 S line	76970	+6125	5 %	PHEV			
e-hybrid 367 S line	80600	+6625	5 %	PHEV			
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	5 %	D			
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74070	+10604	5 %	D			
Q6 e-tron (nouveau)							
251 Design	72170	0	2 %	Elec			
251 S line	76270	0	7 %	Elec			
Performance S line	81500	0	7 %	Elec			
Quattro S line	87550	0	7 %	Elec			
SQ6	99870	0	2 %	Elec			
Q6 e-tron Sportback (nouveau)							
251 Design	74570	0	8 %	Elec			
251 S line	78670	0	7 %	Elec			
Performance S line	83900	0	7 %	Elec			
Quattro S line	89950	0	7 %	Elec			
SQ6	102270	0	6 %	Elec			
A6 (nouvelle)							
2.0 TDI 204 Hybride S line	72450	+5600	0 %	D			
e-Hybrid 299 S line Quattro	79000	+5625	0 %	PHEV			
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	+6000	0 %	PHEV			
A6 Avant (nouvelle)							
2.0 TDI 204 Hybride S line	74450	+6275	0 %	D			
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	+6125	0 %	PHEV			
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	+6500	0 %	PHEV			
A6 e-tron Sportback (nouvelle)							
285 Design	86420	0	6 %	Elec			
285 S line	73310	0	7 %	Elec			
Performance S line	84080	0	7 %	Elec			
Quattro S line	91210	0	7 %	Elec			
S6	105020	0	6 %	Elec			
A6 e-tron Avant (nouvelle)							
285 Design	87920	0	6 %	Elec			
285 S line	74810	0	8 %	Elec			
Performance S line	85580	0	8 %	Elec			
Quattro S line	92710	0	8 %	Elec			
S6	106520	0	6 %	Elec			
e-Tron GT							
S03	110000	0	nc	Elec			
S	137650	0	3 %	Elec			
RS	161600	0	0 %	Elec			
RS Performance	174550	0	3 %	Elec			
Q7							
SQ7	133130	+70000	0 %	E			
TFSI e 394 S line	87170	+12800	6 %	PHEV			
TFSI e 394 Avus	110320	+12800	6 %	PHEV			
Compétition	105480	+12800	9 %	PHEV			
Q8							
SQ8	137720	+70000	6 %	E			
RS Performance	161560	+70000	6 %	E			
3.0 TFSI e 394 S line	106980	+13700	7 %	PHEV			
3.0 TFSI e 394 Avus	116980	+13700	7 %	PHEV			
Compétition	115290	nc	10 %	PHEV			



	Prix en €	Bonus (¹) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Edition France	38650	0	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	5%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec
<b>N°4 (nouvelle)</b>				
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+125	nc	FHEV
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	nc	FHEV
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	50400	0	nc	FHEV
E-Tense Pallas	48690	-3100	nc	Elec
E-Tense Jules Verne	49190	0	nc	Elec
<b>DS 7</b>				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	59810	0	7%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	7%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	7%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	7%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70260	+360	7%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	70800	+850	7%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+2205	29%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	51950	nc	24%	D
<b>N°8 (nouveau)</b>				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74800	0	0%	Elec
<b>FERRARI</b>				
Roma Spider	246524	+70 000	nc	E
12Cilindri	395000	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70 000	nc	E
296 GTB	267740	+2918	nc	FHEV
296 GTS	315390	+3784	nc	FHEV
SF90 XX Stradale	770000	+28 413	nc	FHEV
SF90 Spider	465720	+6637	nc	FHEV
Purosangue	390000	+70 000	nc	E
<b>FIAT</b>				
<b>Panda</b>				
1.0 70 Hybrid Pop	15500	nc	nc	E
1.0 70 Hybrid Icone	16100	nc	nc	E
<b>500e</b>				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	19%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	19%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec
Abarth	36900	-3100	26%	Elec
Abarth Pack	38900	-3100	13%	Elec
<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec
<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh (RED)	33900	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	19%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	8%	Elec
<b>600</b>				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	11%	FHEV
e (RED)	35900	-3100	15%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3100	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
<b>Tipo (nouvelle)</b>				
1.6 Multijet 130	16900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
<b>FORD</b>				
<b>Puma</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	13%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	39290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
<b>Focus</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	16%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	16%	E
ST	40200	+40468	4%	D
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	16%	D
<b>Focus Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	6%	D
<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32950	+260	18%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32950	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	15%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	7%	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	EBS
<b>Explorer</b>				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53990	0	9%	Elec
<b>Capri (nouvelle)</b>				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49490	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56490	0	9%	Elec
<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	59300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63900	+70 000	0%	E
<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	60990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
<b>Tourneo Connect</b>				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
<b>HONDA</b>				
<b>Jazz</b>				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
<b>Jazz Crosstar</b>				
eHEV Advance	31610	0	nc	FHEV
<b>HR-V (nouveau)</b>				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
<b>e:Ny1</b>				
Advance	47700	0	28%	Elec
<b>Civic (nouvelle)</b>				
eHEV Executive	36570	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus (¹) ou malus	Remise possible	Energie
e:HEV Sport	38170	nc	nc	FHEV
<b>ZR-V</b>				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
<b>CR-V</b>				
e:HEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	7%	FHEV
<b>HYUNDAI</b>				
<b>i10</b>				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
<b>Inster (nouveau)</b>				
42 kWh (5 places)	25000	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
<b>Inster Cross (nouveau)</b>				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	10%	Elec
<b>i20</b>				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	7%	E
<b>Bayon (nouveau)</b>				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
<b>Kona</b>				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	8%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	13%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	9%	Elec
<b>i30 (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36850	+2205	11%	E
<b>i30 SW (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
<b>Ioniq 5</b>				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
<b>Tucson</b>				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
<b>Ioniq 6</b>				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
<b>Nexo</b>				
Executive	80600	0	0%	Hyd
<b>Santa Fé</b>				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	10%	FHEV
Plug-in 253 Executive	66700	+4800	10%	FHEV
<b>Ioniq 9 (nouveau)</b>				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	86900	0	nc	Elec
<b>Staria (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Creative	57400	+30 497	7%	FHEV
<b>JEEP</b>				
<b>Avenger</b>				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	7%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+240	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	39150	+240	7%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	16%	Elec
<b>Renegade</b>				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44990	+450	nc	FHEV
<b>Compass (nouveau)</b>				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	4%	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
<b>Wrangler Unlimited</b>				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	+11 090	6%	FHEV
<b>Grand Cherokee (nouveau)</b>				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18 170	12%	FHEV
<b>KIA</b>				
<b>Picanto</b>				
1.0 DPl 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17690	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	6%	E



MINI (suite)				Prix en €	Bonus <sup>(*)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>Aceman (nouveau)</b>							
E Essential	33550	0	0%	Elec			
E Classic	35600	0	0%	Elec			
SE Classic	40500	0	0%	Elec			
SE Favoured	42180	0	0%	Elec			
SE JCW	43370	0	0%	Elec			
eJCW	45450	0	nc	Elec			
<b>Countryman</b>							
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E			
Cooper C Classic	38450	nc	nc	E			
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E			
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E			
John Cooper Works	53050	+26302	nc	E			
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D			
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D			
Cooper E Essential	39150	-3100	nc	Elec			
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec			
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec			
Cooper SE Favoured All4	46550	-3100	nc	Elec			
<b>MITSUBISHI</b>							
<b>Colt</b>							
1.0 MPI-T 91 Intense	25500	+170	19%	E			
1.6 MPI HEV 143 Intense	31680	0	14%	FHEV			
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32000	0	14%	FHEV			
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24780	+240	nc	GPL			
<b>ASX</b>							
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV			
1.8 MPI HEV 158 Intense	35290	nc	nc	FHEV			
<b>Outlander (nouveau)</b>							
Invite	51500	+3050	4%	FHEV			
Invite+	55790	+3050	4%	FHEV			
<b>NISSAN</b>							
<b>Nissa (nouvelle)</b>							
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec			
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec			
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec			
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec			
<b>Juke</b>							
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	16%	E			
Hybrid 143 Acenta	30700	0	18%	FHEV			
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	18%	FHEV			
<b>Qashqai</b>							
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5%	E			
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34000	+2049	27%	E			
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	38000	+1901	27%	E			
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	41200	+1901	5%	E			
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37600	nc	10%	FHEV			
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	38800	nc	10%	FHEV			
<b>Ariya</b>							
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec			
63 kWh 218 Advance	41800	0	8%	Elec			
87 kWh 242 Advance	49300	0	8%	Elec			
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec			
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8%	Elec			
Nismo	59300	0	11%	Elec			
<b>X-Trail</b>							
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11%	FHEV			
e-4orce 213 Acenta	40100	+4874	11%	FHEV			
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	14%	FHEV			
<b>Townstar Combi</b>							
1.3Tc 130 Acenta	29160	nc	4%	E			
45 kWh Acenta	39000	-3100	4%	Elec			
<b>OPEL</b>							
<b>Corsa</b>							
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	9%	E			
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25900	0	19%	FHEV			
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27800	0	19%	FHEV			
Electric 136 Edition	32000	-3100	13%	Elec			
Electric 136 GS	33500	-3100	13%	Elec			
Electric 156 GS	35000	-3100	13%	Elec			
<b>Frontiera (nouveau)</b>							
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26500	+170	1%	FHEV			
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1%	FHEV			
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30000	+170	3%	FHEV			
Electric 113 Edition	31000	-3100	17%	Elec			
Electric 113 GS	33000	-3100	17%	Elec			
<b>Mokka (nouveau)</b>							
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10%	E			
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30800	+1172	9%	E			
1.2 Turbo 136 GS	28800	+360	9%	E			
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31800	0	3%	FHEV			
Electric 156 Edition	36900	-3100	15%	Elec			
Electric 156 GS	38900	-3100	15%	Elec			
<b>Astra</b>							
1.2 Turbo Hybride 145 Elegance	37550	0	nc	FHEV			
Electric 156 Elegance	42490	-3100	nc	Elec			
<b>Astra Sports Tourer</b>							
1.2 Turbo Hybride 145 Elegance	38700	0	nc	FHEV			
Electric 156 Elegance	43840	-3100	nc	Elec			
<b>Grandland (nouveau)</b>							
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38990	+1010	12%	FHEV			
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42390	+1010	10%	FHEV			
Hybride Rechargeable 195 GS	47990	+1710	5%	FHEV			
Electric 73 kWh 213 Edition	44490	-3100	15%	Elec			
Electric 73 kWh 213 GS	46990	-3100	15%	Elec			
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53690	0	15%	Elec			
<b>Combo Life</b>							
Electric Elegance	36850	-3100	7%	Elec			
<b>PEUGEOT</b>							
<b>208</b>							
1.2 100 Style	21500	+150	7%	E			
1.2 100 Allure	23400	+150	15%	E			
1.2 Hybrid 110 Style	25900	0	13%	FHEV			
1.2 Hybrid 110 Allure	25800	0	13%	FHEV			
1.2 Hybrid 110 GT	27700	0	13%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 Allure	26800	0	13%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 GT	28500	0	13%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	30000	0	13%	FHEV			
Electric 136 Style	28100	-3100	11%	Elec			
Electric 136 Allure	36200	-3100	11%	Elec			
Electric 136 GT	38100	-3100	11%	Elec			
Electric 156 Allure	37500	-3100	11%	Elec			
Electric 156 GT	39400	-3100	11%	Elec			
Electric 156 GT Exclusive	41300	-3100	11%	Elec			
<b>2008</b>							
1.2 100 Style	20600	+400	9%	E			
1.2 100 Allure	22650	+400	13%	E			
1.2 Hybrid 145 Style	31950	0	17%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 Allure	33550	0	17%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 GT	34950	0	17%	FHEV			
Electric 156 Style	38100	-3100	7%	Elec			
Electric 156 Allure	40100	-3100	7%	Elec			
Electric 156 GT	41800	-3100	7%	Elec			
<b>308</b>							
1.2 Hybrid 145 Style	33400	0	12%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 Allure	35250	0	12%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 GT	36850	0	12%	FHEV			
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	0	nc	FHEV			
Plug-in Hybrid 195 GT	46200	0	nc	FHEV			
1.5 BlueHdi 130 Style	36900	+450	11%	D			
1.5 BlueHdi 130 Allure	37750	+400	27%	D			
Electric 156 Style	42600	-3100	12%	Elec			
Electric 156 Allure	44000	-3100	12%	Elec			
Electric 156 GT	46350	-3100	12%	Elec			
<b>308 SW</b>							
1.2 Hybrid 145 Style	34400	0	12%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 Allure	36250	0	12%	FHEV			
1.2 Hybrid 145 GT	37850	0	12%	FHEV			
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	0	nc	FHEV			
Plug-in Hybrid 195 GT	46200	0	nc	FHEV			
1.5 BlueHdi 130 Style	36900	+450	11%	D			
1.5 BlueHdi 130 Allure	37750	+450	23%	D			
Electric 156 Style	42600	-3100	14%	Elec			

				Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
Electrique 156 Allure				44000	-3100	14%	Elec
Electrique 156 GT				46360	-3100	14%	Elec
<b>3008</b>							
1.2 Hybrid 145 Allure				40200	+260	20%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT				44500	+260	17%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure				43490	+1050	7%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT				47990	+1050	7%	FHEV
Electrique 210 Allure				45090	-3100	8%	Elec
Electrique 210 GT				46990	-3100	8%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure				46990	-3100	8%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT				51590	0	8%	Elec
Electrique 325 Dual Motor First Edition 4x4				53990	0	8%	Elec
<b>408</b>							
1.2 Hybrid 145 Allure				38500	+75	14%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT				42500	+75	10%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT				47250	0	18%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT Exclusive				48700	nc	18%	FHEV
Electrique 210 Allure				42700	-3100	4%	Elec
Electrique 210 GT				45250	-3100	4%	Elec
<b>5008</b>							
1.2 Hybrid 145 Allure				42000	+790	15%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT				46500	+790	10%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure				45490	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT				49990	+2720	nc	FHEV
Electrique 210 Allure				46900	-3100	7%	Elec
Electrique 210 GT				51490	0	7%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure				51590	0	7%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT				56090	0	7%	Elec
<b>e-Rifter</b>							
Electrique 136 Allure Taille M				38050	-3100	5%	Elec
Electrique 136 GT Taille XL				43630	-3100	5%	Elec
<b>POLESTAR</b>							
<b>2 (nouvelle)</b>							
Standard Range Single Motor 70 kWh				46800	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh				48800	0	nc	Elec
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack				63300	0	nc	Elec
<b>4 (nouvelle)</b>							
Long Range Single Motor 100 kWh				61800	0	nc	Elec
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk				79300	0	nc	Elec
<b>3 (nouveau)</b>							
Long Range Single Motor 111 kWh				79800	0	nc	Elec
LR Dual Motor 111 kWh Performance				91800	0	nc	Elec
<b>PORSCHE</b>							
<b>718 Boxster</b>							
Spyder RS				162500	+70000	0%	E
<b>718 Cayman</b>							
GT4 RS				162500	+70000	0%	E
<b>911 Coupé (nouvelle)</b>							
Carrera				140000	+70000	0%	E
Carrera T				150800	+70000	0%	E
Carrera S				158200	+70000	0%	E
Carrera GTS				180400	+70000	0%	E
Spirit 70				247200	+70000	0%	E
Turbo S				275400	nc	nc	E
GT3				213700	nc	0%	E
<b>911 Targa (nouvelle)</b>							
4 S				162400	nc	nc	E
4 GTS				203100	+70000	0%	E
<b>911 Cabriolet (nouvelle)</b>							
Carrera				154200	+70000	0%	E
Carrera T				165000	+70000	0%	E
Carrera S				172400	+70000	0%	E
Carrera GTS				196800	+70000	0%	E
Turbo S				289700	nc	nc	E
<b>Taycan</b>							
Propulsion				106500	0	0%	Elec
4S				125800	0	0%	Elec
GTS				164000	0	0%	Elec
Turbo				161600	0	0%	Elec
Turbo S				216700	0	0%	Elec
Turbo GT				248000	0	0%	Elec
<b>Taycan Sport Turismo</b>							
Propulsion				107500	0	0%	Elec
4S				128800	0	0%	Elec
GTS				185000	0	0%	Elec
Turbo				182300	0	0%	Elec
Turbo S				217700	0	0%	Elec
<b>Taycan Cross Turismo</b>							
4				118900	0	0%	Elec
4S				131600	0	0%	Elec
Turbo				183000	0	0%	Elec
Turbo S				216200	0	0%	Elec
<b>Panamera</b>							
2.9				119000	+70000	0%	E
GTS				174300	+70000	0%	E
4 E-Hybrid				133000	+8150	1%	FHEV
4S E-Hybrid				148200	+8900	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid				207700	+12050	1%	FHEV
Turbo S E-Hybrid				240000	+12200	1%	FHEV
<b>Macan</b>							
Propulsion				82060	0	0%	Elec
4				86430	0	0%	Elec
4S				93091	0	0%	Elec
Turbo				118910	0	2%	Elec
<b>Cayenne</b>							
3.0				104600	+70000	0%	E
S				124800	+70000	0%	E
GTS				147100	+70000	0%	E
E-Hybrid				116200	+14000	2%	FHEV
S E-Hybrid				129100	+13550	2%	FHEV
Turbo E-Hybrid				180800	+18350	2%	FHEV
<b>Cayenne Coupé</b>							
3.0				106700	+70000	0%	E
S				129800	+70000	0%	E
GTS				150500	+70000	0%	E
E-Hybrid				123500	+14900	1%	FHEV
S E-Hybrid				130100	+14450	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid				184400	+19100	1%	FHEV
<b>RENAULT</b>							
<b>Clio</b>							
1.0 SCE 65 Génération				16900	+210	1%	E
1.0 SCE 65 Evolution				20100	+210	16%	E
1.0 TCE 90 Evolution				21700	+170	16%	E
1.0 TCE 90 Techno				23200	+170	11%	E
1.0 TCE 90 Esprit Alpine				25500	+190	14%	E
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Evolution				24600	0	9%	FHEV
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno				28000	0	9%	FHEV
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine				26300	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Génération				18000	0	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Evolution				21200	0	16%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution				23400	0	16%	D
<b>5 E-Tech</b>							
95 Autonomie Urbaine Five				24990	-3100	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Evolution				27990	-3100	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno				29990	-3100	12%	Elec
150 Autonomie Confort Techno				33490	-3100	12%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq				35490	-3100	12%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros				36490	-3100	0%	Elec
<b>Captur</b>							
1.0 TCE 90 Evolution				26800	+818	19%	E
1.0 TCE 90 Techno				30000	+740	13%	E
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Evolution				29200	0	5%	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno				32300	0	5%	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine				34700	0	5%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution				26400	+210	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno				28700	+210	13%	GPL
<b>4 E-Tech (nouvelle)</b>							
120 Autonomie Urbaine Evolution				29990	-3100	0%	Elec
150 Autonomie Confort Evolution				33490	-3100	0%	Elec
150 Autonomie Confort Techno				35490	-3100	6%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic				37490	-3100	3%	Elec
<b>Megane E-Tech</b>							
130 Autonomie Urbaine Equilibre				34000	-3100	nc	Elec
130 Autonomie Confort Evolution				38000	-3100	9%	Elec





# 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@reworldmedia.com](mailto:jaldabo@reworldmedia.com) | Service abonnement : 01 46 48 48 77

## Boiteatelier.eu

*Leader Européen en Échange Standard et Réparation*



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

☎ 07 69 78 81 29  
✉ [contact@boiteatelier.eu](mailto:contact@boiteatelier.eu)  
🌐 [boiteatelier.eu](http://boiteatelier.eu)





Une question en droit immobilier ? Un litige avec un voisin ?  
Un problème avec les impôts ? Un contrat incompréhensible ?

## Un simple appel et je ne suis plus jamais seul face aux soucis du quotidien.

Des experts du droit m'écoutent et m'apportent  
un éclairage juridique.



Mise en relation  
en moins de 60 secondes



Appels illimités  
et confidentiels



Un service d'information  
juridique\* de confiance  
à portée de main



Souscrivez dès aujourd'hui  
en nous appelant au



**01 86 56 99 46**

Coût d'un appel local du lundi au vendredi de 09h à 19h

Pour en savoir plus :



Abonnement avec engagement de 12 mois au prix de 6,90 € TTC / mois. Vous bénéficiez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter du jour de la souscription.

REWorld MEDIA MAGAZINES - Société par actions simplifiée au capital de 60 557 458 euros - Siège social : 40 avenue Aristide Briand 92220 BAGNEUX - RCS NANTERRE : 452 791 262 - Numéro TVA Intracommunautaire : FR57452791262

\*Ce service consiste à donner des renseignements et informations à caractère documentaire et ne peut se substituer à des consultations juridiques de professions de droit réglementées.



# 59<sup>e</sup> SALON DES VEHICULES 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**



## Volkswagen ID.3

À partir de **139 €**/mois sans apport \*

LLD 37 mois, 40 000 km

1<sup>er</sup> loyer de 0 € après déduction de l'aide au leasing électrique de 7 000 €



## L'ID.3 100 % électrique est éligible au dispositif Mon Leasing Électrique



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

B

C

D

E

F

G

\* ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 40 000 km maximum. 1<sup>er</sup> loyer de 7 000 € ramené à 0 € après déduction de l'aide au leasing électrique de 7 000 € suivi de 36 loyers de 139 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve à partir du 30/09/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine sous réserve d'éligibilité et du nombre max. de dossiers acceptés (voir <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>). Les prix indiqués ne tiennent pas compte de l'option peinture extérieure visible sur le modèle présenté.

**Modèle présenté non éligible au leasing électrique :** ID.3 Pro S Life Max avec option peinture 'Dark Olivine Green Noir Uni' en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1<sup>er</sup> loyer de 9 200 € ramené à 5 000 € de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur [service-public.fr](https://www.service-public.fr)) suivi de 36 loyers de 348 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/09/2025 au 30/09/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 ([www.orias.fr](https://www.orias.fr)). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

**Pour la gamme ID.3 : consommation électrique mixte (kWh/100 km) : 14,6 min – 16,1 max ; rejets de CO<sub>2</sub> en phase de roulage (g/km) : 0 (WLTP). Valeurs au 14/10/2024, susceptibles d'évolution.**

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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