

VOLKSWAGEN T-ROC

Quels arguments face aux
Peugeot 2008 et Renault Captur?



Première
confrontation



Essais

L'Audi Q3 TDI 150
en panoramique



La Citroën C3
Hybride au quotidien



Pratique

DASHCAMS
9 applis pour filmer
vos déplacements



Occasion



Les meilleures
versions
à partir de
14 000 €

DACIA JOGGER

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 €



portes ouvertes
9-13 oct⁽¹⁾

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

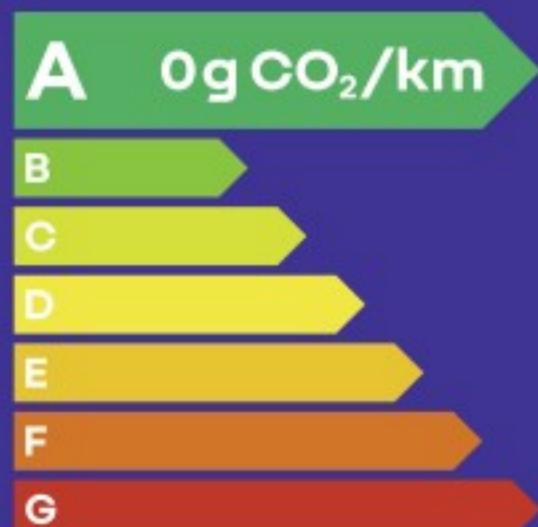


**Quand vous choisissez votre véhicule en leasing électrique
chez Renault, vous faites le choix de l'expertise,
de la technologie et du savoir-faire.**

**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 of France⁽³⁾**

**nombre de bénéficiaires limité⁽²⁾
inscrivez-vous dès maintenant**





Renault 5 E-Tech leasing électrique



**120€ /mois⁽⁴⁾
sans apport**

five 95 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 6 247 € déduite⁽⁵⁾

Megane E-Tech leasing électrique



**195€ /mois⁽⁴⁾
sans apport**

équilibre 130 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7 000 € déduite⁽⁵⁾

Renault 4 E-Tech leasing électrique



**155€ /mois⁽⁴⁾
sans apport**

évolution 120 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7 000 € déduite⁽⁵⁾

(1) ouverture 12/10/25 selon autorisation. (2) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social 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 équilibre autonomie urbaine noir étoilé, sans apport et 7 000 € prime CEE. R4 e-tech électrique évolution 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), 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. **consommations min/max en kWh/100 km* et émissions de CO₂ min/max en g/km* : R5 : 14,5/15,5 et 0,** Megane : 14,4/15,1 et 0,** R4 : 14,7/15,6 et 0.** *selon données WLTP. **à l'usage, hors pièces d'usure.**

renault.fr

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



PEUGEOT E-208 ÉLECTRIQUE

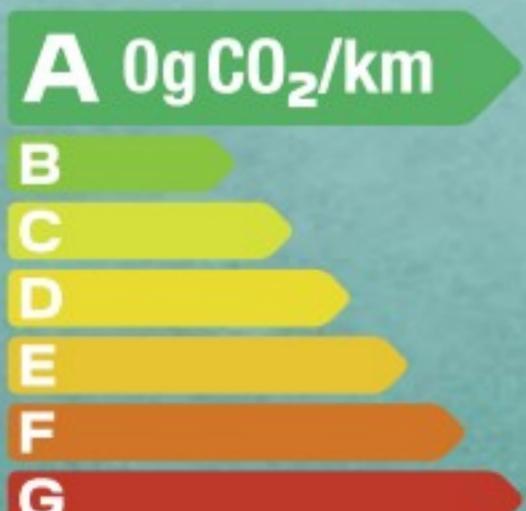


JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 433 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

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

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



Page 24



Page 34



Page 38



Page 52

ESSAIS

- 23 Le labo
- 24 Dossier Spécial vraies consommations: 1040 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 14000 €
- 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

Trait d'humeur

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



Service abonnement

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

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. Révélations.

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 avions 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 titanique 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 cinéomètres, 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 médaillasson à gauche*).



C. FURLONG / GETTY IMAGES / AFP



C. NIEL

Les équipements actuels revisités



PARIFEX

► **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 multitonçons pour succéder aux radars tonçons.** 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.

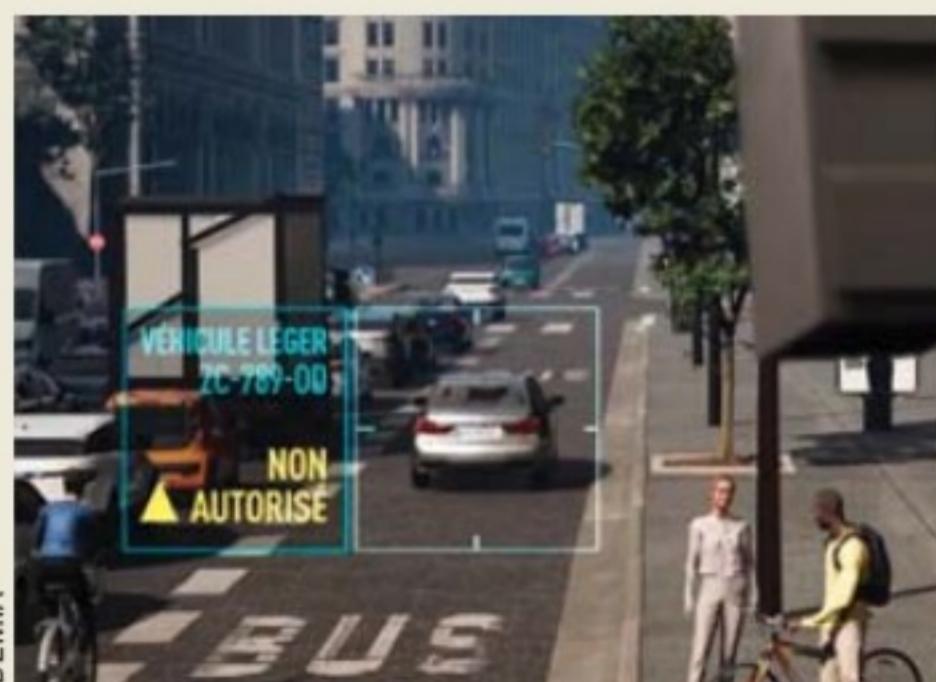


M. SALVET / LA DÉPÈCHE DU MIDI / MAXPPP

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 "leurre").

► **100 à 200 radars urbains installés par l'Etat de plus par an... non compris les 5000 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 minitourelles 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!



REPORTER AUTO PLUS

► **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 leurre 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!



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



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).

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 titanique 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)

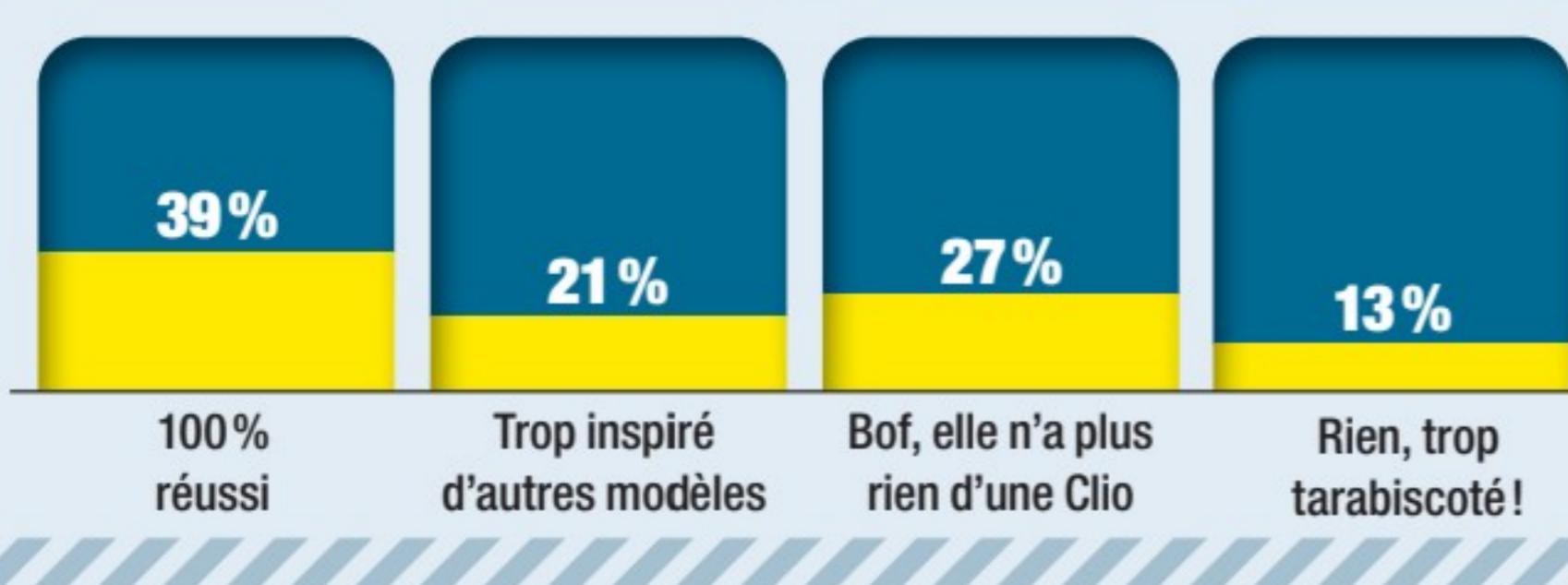
Pascale Gétin. Dans le cadre d'une vente à un particulier, la voiture doit impérativement être accompagnée d'un contrôle technique datant de moins de six mois... Et ce même si elle est frappée d'une contre-visite sous deux mois (la défaillance étant détaillée sur le procès-verbal). En revanche, la mention "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.



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, 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⁽¹⁾



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

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

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



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



Par François Tarrain



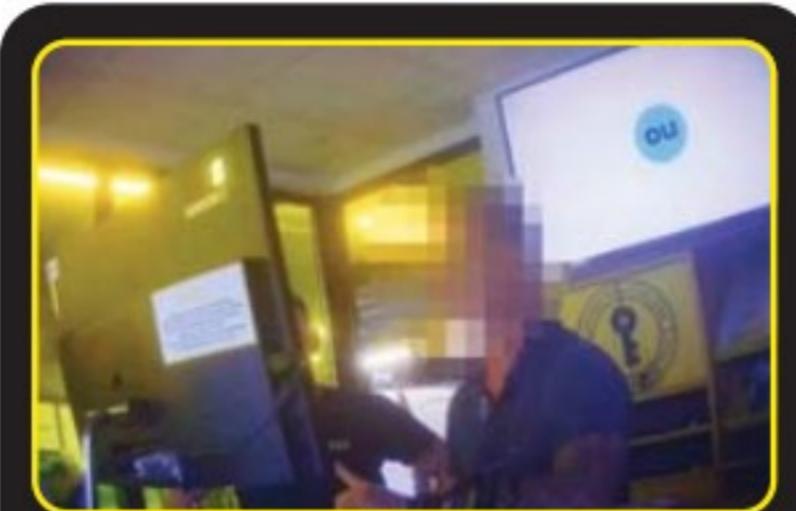
CAMÉRA CACHÉE

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



LA MISSION DE NOTRE ESPION

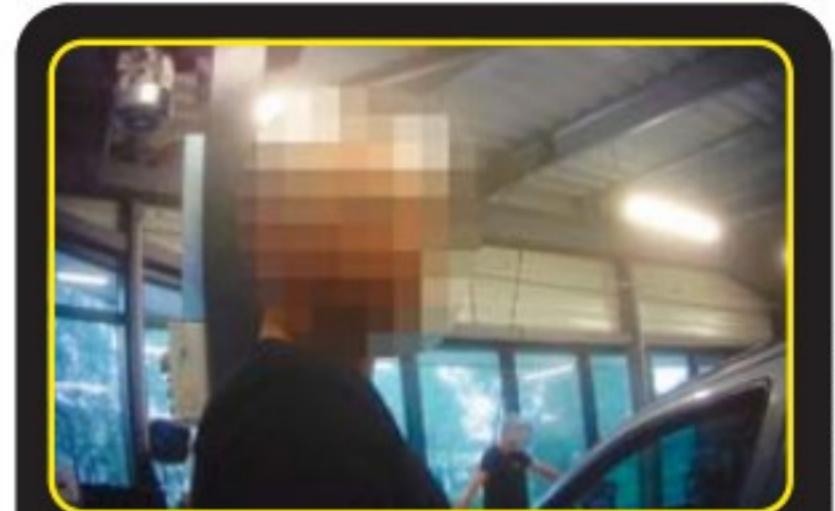
Jusqu'au 25 octobre, les (presque) anciennes ont droit à un rabais de 20 % sur la plupart des prestations. Avec ses 21 ans au compteur – et les défauts de vieillesse qui vont avec –, notre Twingo est parfaite pour mettre Midas à l'épreuve.



Rendez-vous calé sous 48h 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".

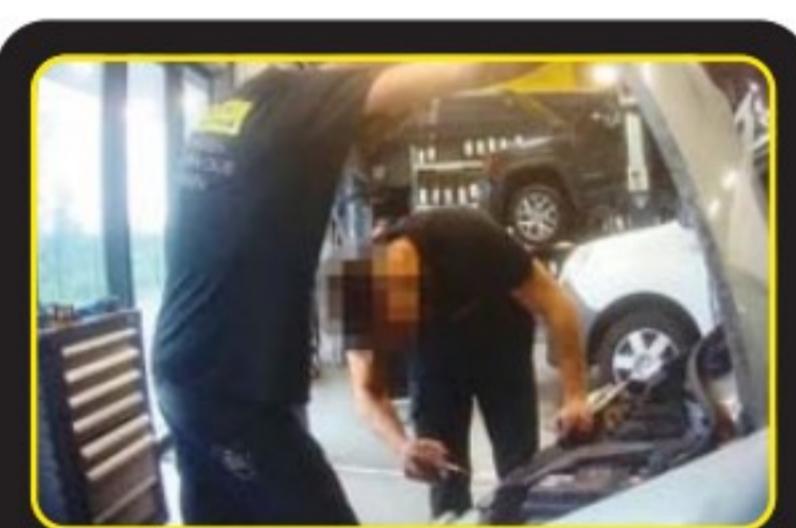


Zou, direction l'atelier! Une fois le niveau d'huile vérifié, vient l'étape de la purge. L'occasion pour le mécano d'ausculter le châssis: "La biellette droite est fatiguée. Elle ne claque pas encore, mais ça va pas tarder. Il faut la changer. Et prévoir aussi la gauche pour repartir du bon pied." Ça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

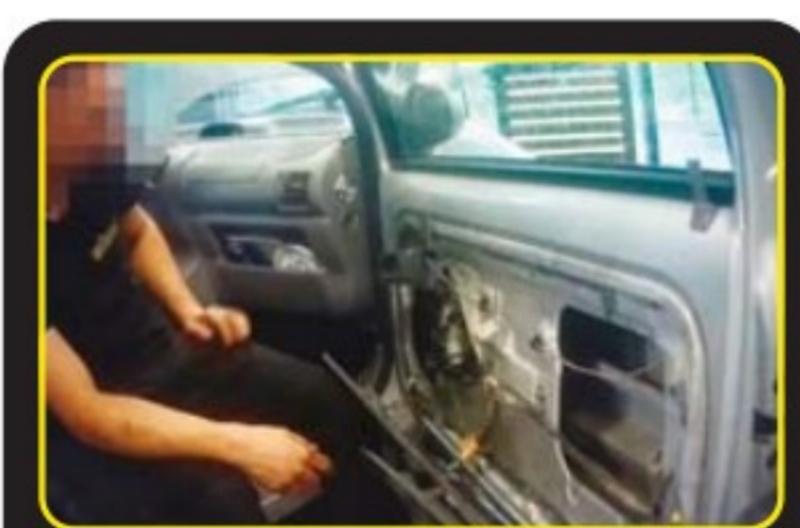


Place à l'examen des trains roulants, enjoliveurs retirés pour estimer l'état des freins: "Ils sont à mi-usage. Mais les quatre pneus, eux, sont HS." Premier dérapage: les avant ont 5000 km devant eux et les arrière (tout 1^{er} prix qu'ils soient) ont un an et encore 80 % de leur potentiel!

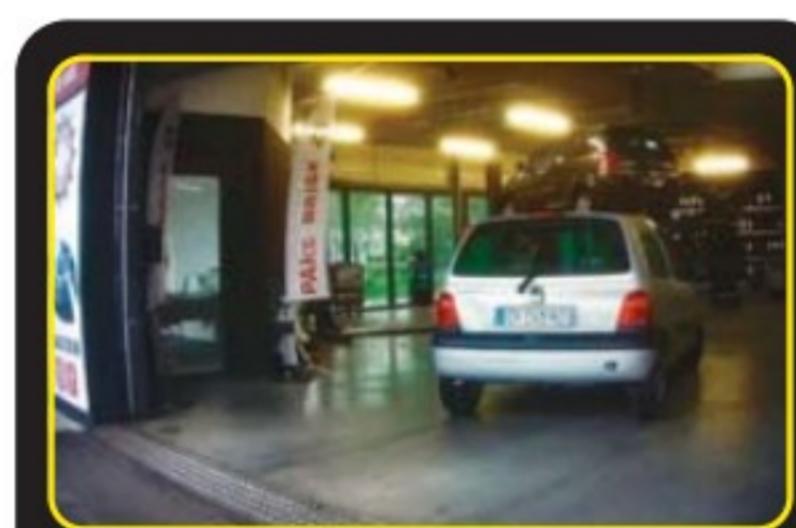
PHOTOS : DR



Retour au sol. Une fois la pression des pneus ajustée, place aux apponts, 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.



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

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).



Un petit plus qui change la donne



“COUP DE POUCE”, SURPRIME...

RENAULT PLAQUE BLEUE 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 3100 à 4200 € de bonus “coup de pouce”, le Losange promet, lui, 3620 et 4770 €.

Bonus : qui en offre le plus ?

Comme si le nouveau dispositif du bonus, instauré le 1^{er} 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 CO₂. 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⁽¹⁾ 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⁽²⁾.

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 2. 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 accros 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**



ADOBESTOCK



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. **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

A. SAUNIER



Peugeot E-208

Y. LEFEBVRE



Volkswagen ID.3

N. SOLIER

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'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^{er} 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. Morançais

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'écoscore 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".

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".

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^e édition du salon des véhicules de loisirs. Entrée : 9 € en ligne, 15 € sur place. Salonvdl.com

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

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

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

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



HF - 123 - SP
33

La photo de la semaine



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



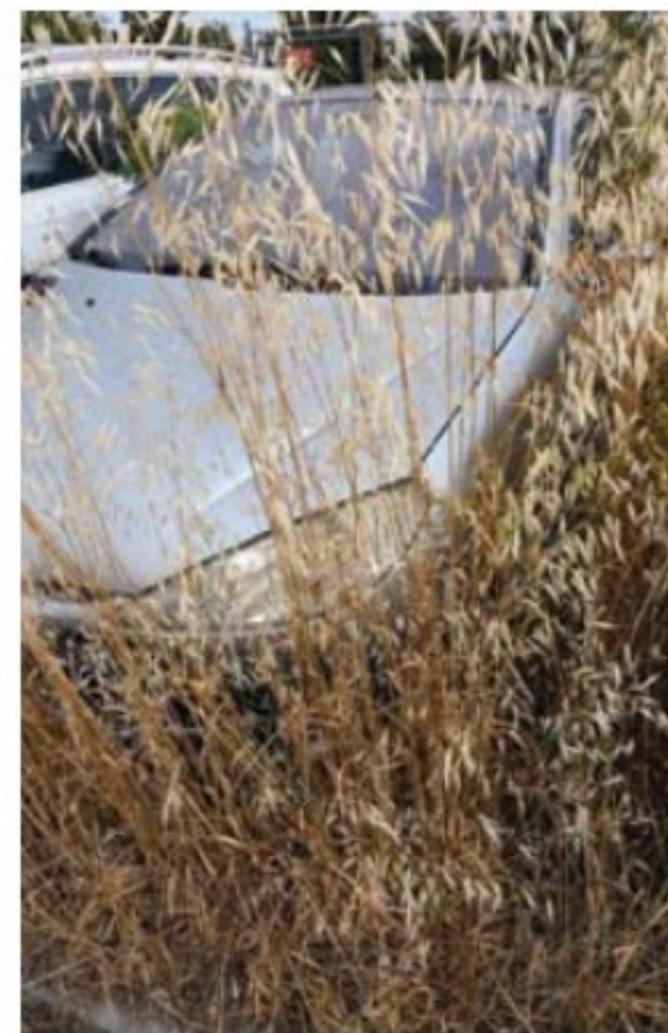
Habituellement, la ronce de noyer habille l'intérieur des autos. Là, c'est l'extérieur de ce Renault Espace qui est noyé sous les ronces...

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

UN PARTENAIRE EXCLUSIF

RIEN QUE POUR VOUS

DU 23 SEPTEMBRE AU 21 NOVEMBRE 2025

GRÂCE À VOTRE CONTRÔLE TECHNIQUE, GAGNEZ À COUP SÛR !



* Jeu avec obligation d'achat. Voir modalités et règlement sur dekra-norisko.fr. DEKRA Automotive, SAS au capital de 13050 202,75 €. RCS Nanterre B 395208796. Photos non contractuelles : © Repinanatoly, © Benzov, © Upkyak

RDV sur dekra-norisko.fr

DEKRA  **NORISKO**  **AUTO CONTROL**

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



 mobilité club
france

  **NORISKO**

 **STAGES**
points.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)

#M047 #D1674894

Dater et
signer obligatoirement

À :

Date : ___ / ___ / ___

Signature :

Vous souhaitez régler par **carte bancaire** ? C'est SIMPLE > [Rendez-vous sur www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail. :

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

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





Par Julien Sarboraria



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

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.

Le 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 €

match 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.

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-hybridé 48 V, tandis que l'hybridation du 2008 et du Captur, plus évoluée, leur permet de rouler en électrique à basse vitesse sur

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.

PHOTOS: A. SAUNIER

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 »

Les nouveautés de la semaine



»» 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 sensitives 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 prédecesseur 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 démerite 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 dossier 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 dm³ sur les versions essence (454 dm³ en hybride) contre 475 dm³ pour le Volkswagen et 434 dm³ 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 dm³

T-ROC



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 dm³



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 dm³ sur la version hybride, à cause de la batterie.

Volume: de 402 à 522 dm³⁽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 dossier 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.

Les voitures de la semaine

Par Agnès Lasbarrères



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 prédecesseur (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⁽¹⁾. Mais le Renault est mieux équipé (hayon motorisé, feux de route auto., vitres arrière surteintées, etc.).



PHOTOS: MITSUBISHI
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.

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. MELNIK

TOP 10 DES VENTES

Modèles électriques les plus vendus aux particuliers depuis janvier

1	Renault 5 E-Tech	13 637	-
2	Tesla Model Y	7 341	-34%
3	Citroën ë-C3	6 104	-
4	Mini Cooper E	3 464	-
5	BMW iX1	3 323	-22%
6	Renault Scenic	2 899	+59%
7	Volkswagen ID.3	2 865	-10%
8	Dacia Spring	2 696	+8%
9	Peugeot E-208	2 626	-83%
10	Skoda Elroq	2 166	-

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.*

Eric Degré

Vespa LE DEUX-ROUES LE PLUS CÉLÈBRE DU MONDE

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**

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Vespa
Le deux-roues le plus célèbre du monde



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 Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

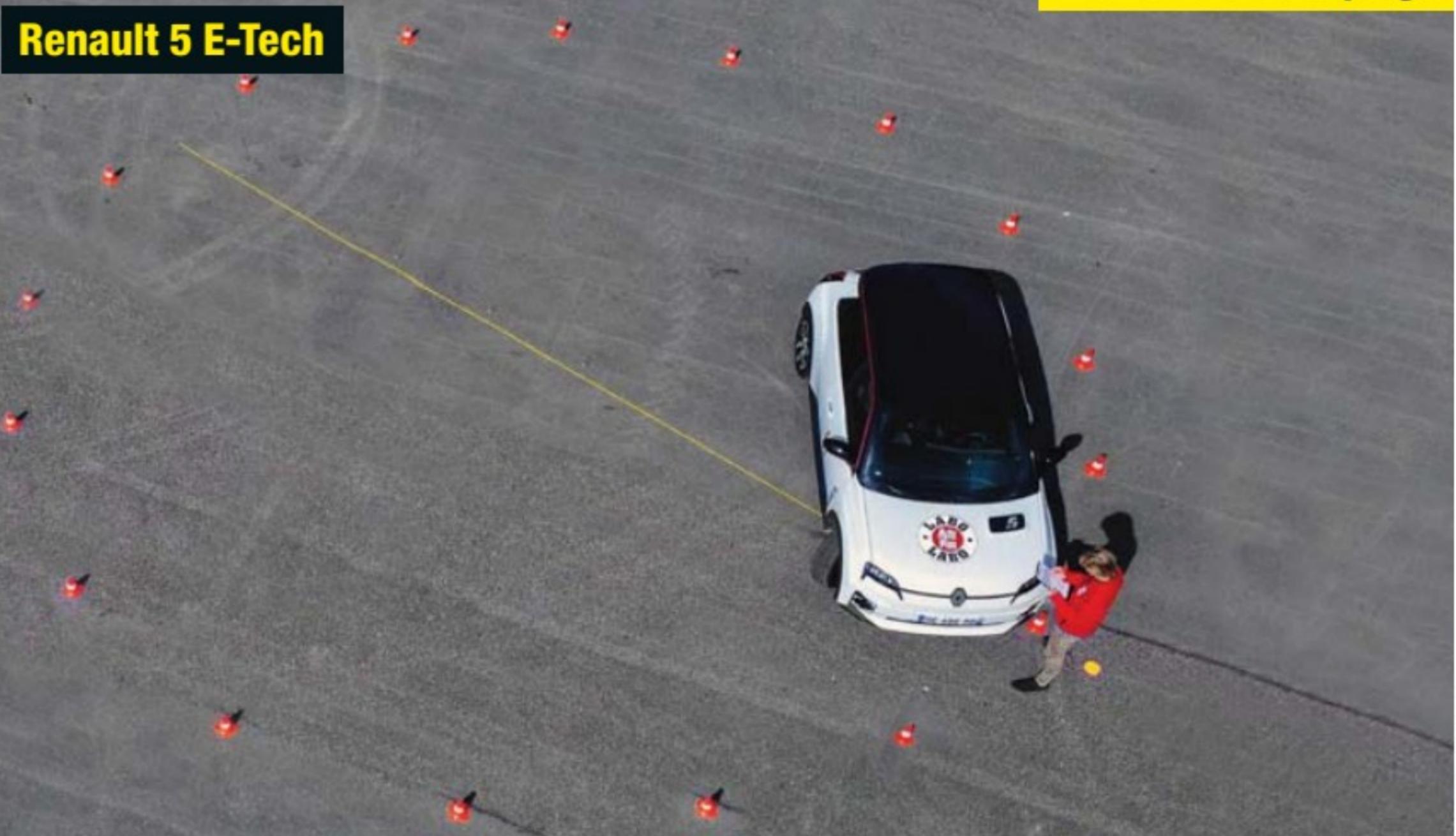
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir **10,3** mètres

Diamètre de braquage



PH. TISSIER/PILOU

TOP 20

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

Diamètre de braquage (en mètres)

1 ^{re}	BYD Dolphin Surf	10,1
2 ^{re}	Renault 5 E-Tech	10,3
3 ^{re}	Seat Ibiza	10,6
3 ^{e ex ae}	Skoda Fabia	10,6
3 ^{e ex ae}	Suzuki Swift	10,6
3 ^{e ex ae}	Volkswagen Polo	10,6
7 ^e	Honda Jazz Hybrid	10,7
8 ^e	Dacia Sandero	10,8
8 ^{e ex ae}	Lancia Ypsilon	10,8
8 ^{e ex ae}	Mitsubishi Colt	10,8
8 ^{e ex ae}	Opel Corsa/Corsa Electric	10,8
8 ^{e ex ae}	Peugeot 208/E-208	10,8
8 ^{e ex ae}	Renault Clio	10,8
14 ^e	Audi A1 Sportback	10,9
14 ^{e ex ae}	Dacia Sandero Stepway	10,9
16 ^e	Mazda 2 Hybrid / Toyota Yaris	11
17 ^e	Citroën C3/ë-C3	11,1
17 ^{e ex ae}	Fiat Grande Panda	11,1
17 ^{e ex ae}	Hyundai i20	11,1
20 ^e	Hyundai i30	11,3



Y. LEFEBVRE

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 !



Par Stéphane Dupré et François Stagnaro



SPÉCIAL VRAIES CONSOMMATIONS

1040 modèles mesurés

Les consommations annoncées dans les brochures des constructeurs (tout comme les émissions de CO₂, 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 efficientes.

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.



les urbaines



*Ancien modèle ou version arrêtée.

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

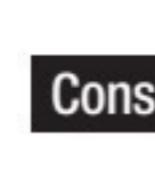
FIAT

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



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



Dénudée 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



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.

F. GROUT

A. SAUNIER

A. SAUNIER

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

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



A. SAUNIER

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 TFSI e (204 ch) - 6,8 l/100 km



Y. LEFEBVRE

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 TFSI e (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

128i* (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

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
HONDA	
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
HYUNDAI	
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)
KIA	
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
LEXUS	
CT* 200h (136 ch)	5,7
MAZDA	
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
MERCEDES	
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)
MINI	
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
OPEL	
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
PEUGEOT	
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
RENAULT	
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)
SEAT	
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)
SKODA	
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
TOYOTA	
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)
VOLKSWAGEN	
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)
VOLVO	
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 Recharge. (223 ch) - 5,1 l/100 km



Y. LEFEBVRE

La Prius actuelle, hybride rechargeable, continue de montrer l'exemple avec une consommation 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

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



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

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.

*Ancien modèle ou version arrêtée.

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

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



Consommation moyenne en l/100 km		LABO AUTO PLUS LABO	Consommation moyenne en l/100 km	LABO AUTO PLUS LABO	Consommation moyenne en l/100 km	LABO AUTO PLUS LABO
ALFA ROMEO			Kona* Hybrid (141 ch) ●	6	Captur* 1.6 E-Tech plug-in hybrid (160 ch) ●	6,2 (4)
Junior 1.2 Ibrida BVA (145 ch) ●	6,3		Kona 2* Hybrid (141 ch) ●	5,4	Captur 1.0 TCe (90 ch) ●	6,4
AUDI			Kona 2 Hybrid (129 ch) ●	5,7	Captur 1.0 TCe GPL (100 ch) ● / ●	6,6/9
Q2* 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch) ●	8,1		JEEP		Captur 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch) ●	5,5
Q2 35 TDI BVA 4x4 (150 ch) ●	6,7		Avenger 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,5	SEAT	
Q2* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch) ●	7		Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch) ●	6,1	Arona* 1.0 EcoTSI (115 ch) ●	6,8
Q2 30 TFSI BVA (116 ch) ●	7,4		Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 4xe (145 ch) ●	6,4	Arona* 1.0 EcoTSI BVA (110 ch) ●	6,5
Q2 35 TFSI BVA (150 ch) ●	7,4		Renegade* 1.0 GSE T3 (120 ch) ●	7,9	Arona* 1.6 TDI BVA (95 ch) ●	6,1
SQ2 2.0 TFSI (300 ch) ●	8,8		Renegade* 1.3 GSE T4 (150 ch) ●	8,5	Arona 1.0 EcoTSI (95 ch) ●	6,2
Q2 30 TDI BVA (116 ch) ●	6,3		Renegade* 1.6 Multijet (120 ch) ●	6,6	Arona 1.0 EcoTSI BVA (115 ch) ●	6,7
Q2 35 TDI BVA (150 ch) ●	5,4		Renegade* 2.0 Multijet 4x4 (140 ch) ●	7,1	SKODA	
CITROËN			Renegade* 1.3 GSE 4xe PHEV eAWD (190 ch) ●	7,9 (5,2)	Kamiq* 1.6 TDI (116 ch) ●	5,8
C4 Cactus* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,2		Renegade 1.5 e-Hybrid (130 ch) ●	7,9	Kamiq 1.0 TSI (95 ch) ●	6,7
C4 Cactus* 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	5,1		KIA		Kamiq 1.0 TSI BVA (116 ch) ●	6,2
C3 Aircross* 1.2 PureTech (82 ch) ●	6,8		Stonic* 1.0 T-GDi MHEV (120 ch) ●	6,5	Kamiq 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	6,9
C3 Aircross* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,7		Stonic* 1.6 CRDi (110 ch) ●	5,8	SUZUKI	
C3 Aircross* 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,1		Stonic 1.0 T-GDi (100 ch) ●	6,5	Jimmy* 1.5 VVT (102 ch) ●	8,2
C3 Aircross* 1.5 BlueHDi (110 ch) ●	5,1		LEXUS		Vitara* 1.0 Boosterjet BVA (111 ch) ●	7
C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,4		LBX Hybride (136 ch) ●	5,7	Vitara* 1.6 DDiS (120 ch) ●	5,3
C3 Aircross 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6		MAZDA		Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch) ●	6,1
DACIA			CX-3* 2.0 Skyactiv-G (121 ch) ●	7,2	Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid BVA (129 ch) ●	6,3
Duster* 1.0 Eco-G (100 ch) ● / ●	7/9,8		CX-3* 2.0 Skyactiv-G (150 ch) ●	7,3	Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid BVA 4x4 (129 ch) ●	6,3
Duster* 1.3 TCe (130 ch) ●	6,9		CX-3* 1.5 Skyactiv-D (105 ch) ●	5,3	Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch) ●	6,3
Duster* 1.3 TCe BVA (150 ch) ●	6,9		MG		TOYOTA	
Duster* 1.5 Blue dCi (95 ch) ●	5,5		ZS* 1.5 VTi-Tech (106 ch) ●	7,1	Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch) ●	5,7
Duster* 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,3		ZS* 1.0 T-GDI (111 ch) ●	7,6	Yaris Cross 1.5 Hybride 4x4 (116 ch) ●	6,4
Duster* 1.5 Blue dCi 4x4 (115 ch) ●	6,2		ZS 1.5 Hybrid+ (197 ch) ●	6,5	VOLKSWAGEN	
Duster 1.0 Eco-G (100 ch) ● / ●	6,8/9,6		MINI		T-Cross* 1.6 TDI BVA (95 ch) ●	6,1
Duster 1.2 TCe (130 ch) ●	6,4		Countryman* Cooper (136 ch) ●	7,7	T-Cross 1.0 TSI (95 ch) ●	6,3
Duster 1.2 TCe 4x4 (130 ch) ●	6,9		Countryman* Cooper S BVA (178 ch) ●	8,1	T-Cross 1.0 TSI BVA (115 ch) ●	6,4
Duster 1.6 Hybrid BVA (140 ch) ●	6,2		Countryman* Cooper SE ALL4 (220 ch) ●	7,6 (4,8)	T-Cross 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	6,8
DS			Countryman* Cooper D BVA (150 ch) ●	6,1	T-Roc* 1.0 TSI (110 ch) ●	6,3
DS 3 Crossback* 1.2 PureTech BVA (155 ch) ●	7,4		Countryman* Cooper SD BVA 4x4 (190 ch) ●	6,5	T-Roc* 1.5 TSI Evo BVA (150 ch) ●	7,5
DS 3* 1.2 PureTech (100 ch) ●	7,7		MITSUBISHI		T-Roc* 2.0 TSI BVA 4x4 (190 ch) ●	8,6
DS 3* 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,2		ASX* 1.6 MPI HEV (143 ch) ●	6	T-Roc R 2.0 TSI* (300 ch) ●	10
DS 3* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	6		ASX* 1.6 MPI PHEV (159 ch) ●	6,4 (3,9)	T-Roc* 1.6 TDI (115 ch) ●	6,4
DS 3 1.2 Hybride BVA (145 ch) ●	5,8		NISSAN		T-Roc* 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch) ●	6,8
FIAT			Juke* 1.0 DIG-T BVA (117 ch) ●	7,5	T-Roc Cabriolet* 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,5
500X* 1.4 MultiAir (140 ch) ●	7,5		Juke 1.0 DIG-T (114 ch) ●	6,7	Taigo* 1.0 TSI (110 ch) ●	6,8
500X* 1.0 FireFly Turbo T3 (120 ch) ●	6,9		Juke 1.6 Hybrid (143 ch) ●	5,9	Taigo 1.5 TSI Evo BVA (150 ch) ●	7,1
500X* 1.6 Multijet (120 ch) ●	6,1		OPEL			
500X* 2.0 Multijet 4x4 BVA (140 ch) ●	7,3		Mokka* 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,4		
500X* 1.5 FireFly DCT7 Hybrid (130 ch) ●	6,9		Mokka 1.2 Turbo BVA8 (130 ch) ●	7,1		
600 1.2 Hybrid Turbo BVA (110 ch) ●	6		Mokka 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch) ●	6		
600 1.2 Hybrid Turbo BVA (145 ch) ●	6,2		Crossland* 1.2 Turbo BVA (130 ch) ●	7,7		
FORD			Frontera 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch) ●	5,9		
EcoSport* 1.0 EcoBoost (125 ch) ●	8		PEUGEOT			
Puma* 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch) ●	6,4		2008* 1.2 PureTech (130 ch) ●	6,9		
Puma* 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch) ●	6,5		2008* 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,1		
Puma* 1.0 Flexifuel mHEV (125 ch) ● / ●	7,7/6,3		2008* 1.2 PureTech BVA (155 ch) ●	7,6		
Puma ST* 1.5 EcoBoost (200 ch) ●	7,6		2008* 1.5 BlueHDi (100 ch) ●	5,9		
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (125 ch) ●	6,3		2008* 1.5 BlueHDi (110 ch) ●	5,2		
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (155 ch) ●	7		2008* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,8		
Puma ST 1.0 EcoBoost mHEV BVA (170 ch) ●	7,2		2008 1.2 PureTech (100 ch) ●	6,3		
HONDA			2008 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	5,8		
HR-V* 1.5 i-VTEC (130 ch) ●	6,9		RENAULT			
HR-V* 1.5 i-VTEC Turbo BVA (182 ch) ●	7		Captur* 1.0 TCe (100 ch) ●	6,5		
HR-V* 1.6 i-DTEC (120 ch) ●	5,2		Captur* 1.3 TCe (130 ch) ●	6,8		
HR-V 1.5 e:HEV (131 ch) ●	5,9		Captur* 1.3 TCe BVA (130 ch) ●	7,4		
HYUNDAI			Captur* 1.3 TCe mild hybrid BVA (140 ch) ●	6,6		
Bayon* 1.0 T-GDi 48V (100 ch) ●	6,2		Captur* 1.3 TCe BVA (155 ch) ●	7,4		
Bayon 1.0 T-GDi BVA (100 ch) ●	6,6		Captur* 1.3 TCe mild hybrid BVA (160 ch) ●	6,8		
Kona* 1.6 CRDi (115 ch) ●	5,6		Captur* 1.5 Blue dCi (95 ch) ●	5,6		
Kona* 1.0 T-GDi (120 ch) ●	7,2		Captur* 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,9		
			Captur* 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch) ●	5,5		

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



F. GROUT

A défaut de proposer encore la bicarburante 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 économique à l'usage.

Les SUV compacts

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

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



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
--------------------------	-----



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
XC	

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 Recharge. 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. LEFEVRE

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.

Dossier

Les SUV familiaux

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 (245ch)	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	
Greciale 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)

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

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
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



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

Consommation moyenne en l/100 km



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

vidospaces

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



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

Consommation moyenne en l/100 km



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

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



M. SOLER

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

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



M. 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.



Par Vincent Desmonts

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 ?

En 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 dm³ 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 commodes 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 prédecesseur, 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.



Nombre de places: 5

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.



Volume: 488 dm³ (2)

Le coffre perd 42 dm³ par rapport au précédent Q3, mais reste correct. Plancher mobile bien pratique.



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

1. Banquette reculée/avancée. 2. Banquette reculée.

L'ÉQUIPEMENT

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

Agrement: • 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 €)⁽³⁾ • Airbag central (400 €) • Conduite semi-autonome (1 200 €) • Phares matriciels (2 500 €).

Agrement: • Clim' auto. trizone et sièges avant chauffants (1 150 €) • Système hi-fi Sonos (1 950 €)⁽³⁾ • 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.

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-

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 ³
Puissance maxi	150 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	144 g/km / + 3 169 € ⁽¹⁾
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 ₂	
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



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

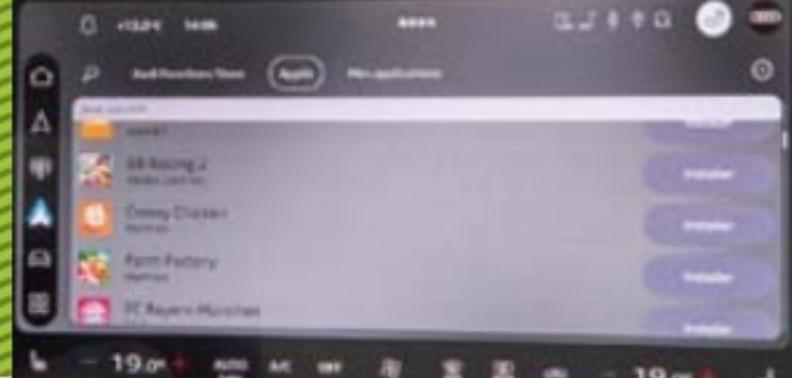
■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

■

BIEN VU

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

RATÉ

Les versions S line reçoivent une sellerie incorporant un tissu assez râche 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
Discretion 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

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



Y. LEFFEBVRE

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 3000 € 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'adoindre 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 3620 € minimum⁽¹⁾, 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 - 95 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 : 3500 €. 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. Alléchante, 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 - 40 kWh - 95 ch



Y. LEFEVRE

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

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 - 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 2210 €, 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 3000 €, 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. SOLIER

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						
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 ₂ /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 1000 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						
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 ⁽¹⁾	Impossible	30 mn ⁽²⁾	30 mn	30 mn	30 mn		
Prise secteur/Wallbox 11 kW	18h/4h	18h/4h	26h/4h40	26h/4h40	26h/4h40		
Poids	1349 kg	1386 kg	1460 kg	1490 kg	1505 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).



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. A 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.

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
Sécurité: • ABS + AFU • Airbags frontaux, latéraux et rideaux • Appuie-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 1000 €	Série	Série	Pack 1 000 € ⁽¹⁾	Pack 1 000 € ⁽¹⁾
Stationnement semi-automatique	Indisponible	Indisponible	Pack 400 €	Série	Série	Pack 1 000 € ⁽¹⁾	Pack 1 000 € ⁽¹⁾
Agrement: • 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 € ⁽²⁾	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 ⁽³⁾	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 ⁽⁴⁾	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	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
BILAN	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

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.

NOTRE
CHOIX

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

A. SAUNIER

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



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...

RENAULT

GT Premium/GTS



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.



Attelage

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



Pneus 4 saisons

C. COLLIN

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

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

Les couleurs et décos

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).



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



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

PHOTOS: RENAULT

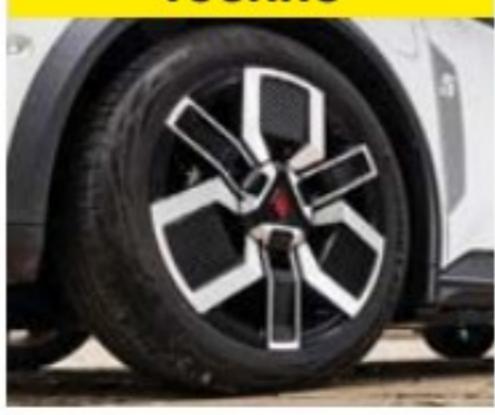
Les jantes en série

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 obligé, 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.

Notre choix

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.

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
A. CORTESE
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
Y. LEFEBVRE
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
Y. LEFEBVRE
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.



PHOTOS : A. SAUNIER

Une auto testée au quotidien



Par Charles Thouluc

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

Citroën 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. ■



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.



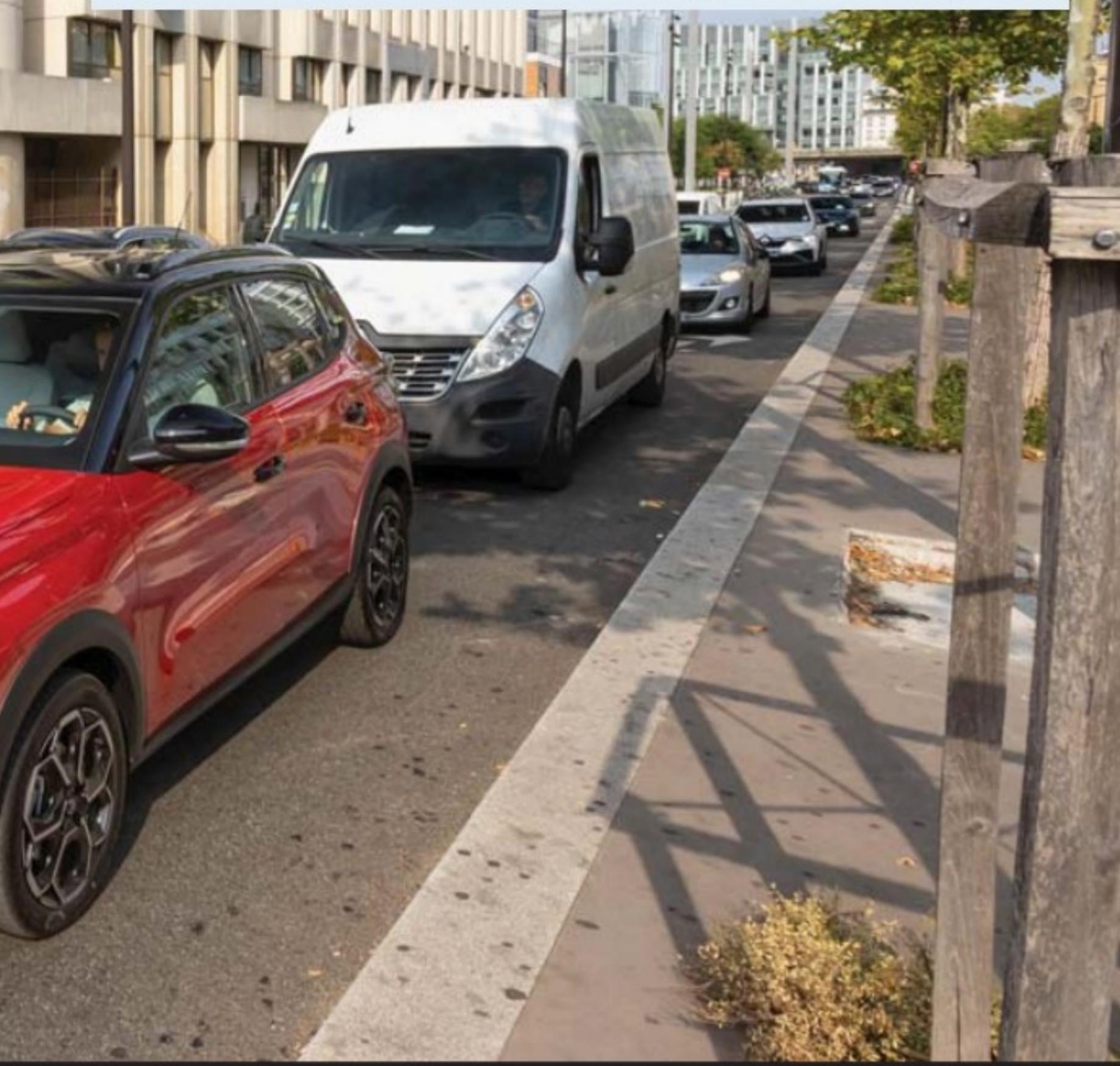
Faire un créneau : sans difficulté

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.



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.



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.

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.



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.

Convertis 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

Enregistreur Vidéo voiture

1^{re}

Navmii AI Dashcam

2^e

Car Camera DVR

6^e

Dashcam : GPS auto enregistreur

3^e

Roadly SmartDashcam (Lite)

7^e

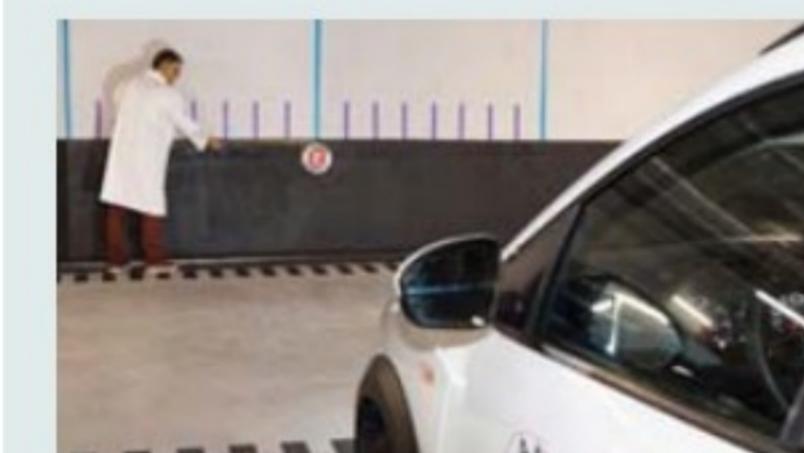
NOTRE MÉTHODE DE TEST

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 déporter 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. ■

Caméra de conduite. HD

4^e

DailyRoads Voyager

5^e

CamCarDer Lite

8^e

DashCam Recorder

9^e



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts



PHOTOS: L. LACOSTE

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 ^{re}	Enregistreur Vidéo voiture	Android	10 Mo	4,59 €	18	17	18	●●●●●
2 ^e	Navmii AI Dashcam	iOS/Android	93,4/ 56,73 Mo	Aucune	15	15	18	●●●●●
3 ^e	Dashcam: GPS auto enregistreur	iOS	12,5 Mo	5,49 €	20	18	15	●●●●●
4 ^e	Caméra de conduite. HD	iOS	39,8 Mo	14,99 €	15	15	15	●●●●●
5 ^e	DailyRoads Voyager	Android	5,79 Mo	4,99 €	15	14	15	●●●●●
6 ^e	Car Camera DVR	iOS/Android	66,3 Mo 37,07 Mo	9,99 €	18	8	12	●●●●●●
7 ^e	Roadly SmartDashcam (Lite)	iOS	41,3 Mo	Aucune	14	14	12	●●●●●●
8 ^e	CamCarDer Lite	iOS	12,3 Mo	17,99 €	10	10	12	●●●●●●
9 ^e	DashCam Recorder	iOS	594 ko	Aucune	14	8	8	●●●●●●



RENAULT MEGANE 2/3/4

Le guide d'achat com

DE 2002 À 2009: MEGANE 2



RENAULT



RENAULT



DE 2008 À 2016: MEGANE 3



RENAULT



N. SOLER



DE 2016 À 2024: MEGANE 4



J.-B. LEMAL / RENAULT



A. SAUNIER



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.

Électronique: 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'enclasse 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 4000 €, 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 dm³

Vu une Carminat de 2007 avec 173000 km à 3290 €

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 dm³), 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 160000 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. LEFEVRE

LE BON CHOIX

Megane "3" 1.6 dCi 130 ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 191 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre: 451 dm³

Vu une Bose de 2012 avec 146000 km à 6990 €

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 dm³ 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 5000 €, parfois avec moins de 130000 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 7000 €. 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 9000 € 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 dm³

Vu une Business de 2019 avec 104000 km à 11900 €

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 10000 € avec plus de 100000 km. A 12000 €, 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 craquelle. 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 prématuée 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. À 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 avec votre adresse et votre téléphone.

Les stars de l'occasion



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.

Fidèle 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 Soufiane 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.



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+ agrémentera 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
Vitesse maxi	159 km/h	170 km/h	154 km/h
Accélération 1000 m D. A.	35s2	33s7	33s0
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	9s4/14s2/23s6	8s5/12s2/21s	7s8 (en Drive)
Consommation moyenne	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
Poids	1286 kg	1292 kg	1408 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	64 m	65 m
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S + 2 électriques
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	100 ch ⁽¹⁾ à 4600 tr/mn	110 ch à 5000 tr/mn	140 ch à 5600 tr/mn
Couple maxi	170 Nm ⁽¹⁾ à 2000 tr/mn	200 Nm à 2900 tr/mn	144 Nm à 3400 tr/mn/205 + 50 Nm
CO ₂ /Pastille Crit'Air	118 g/km/1	127 g/km/1	108 g/km/1
Boîte de vitesses	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 privilient 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.



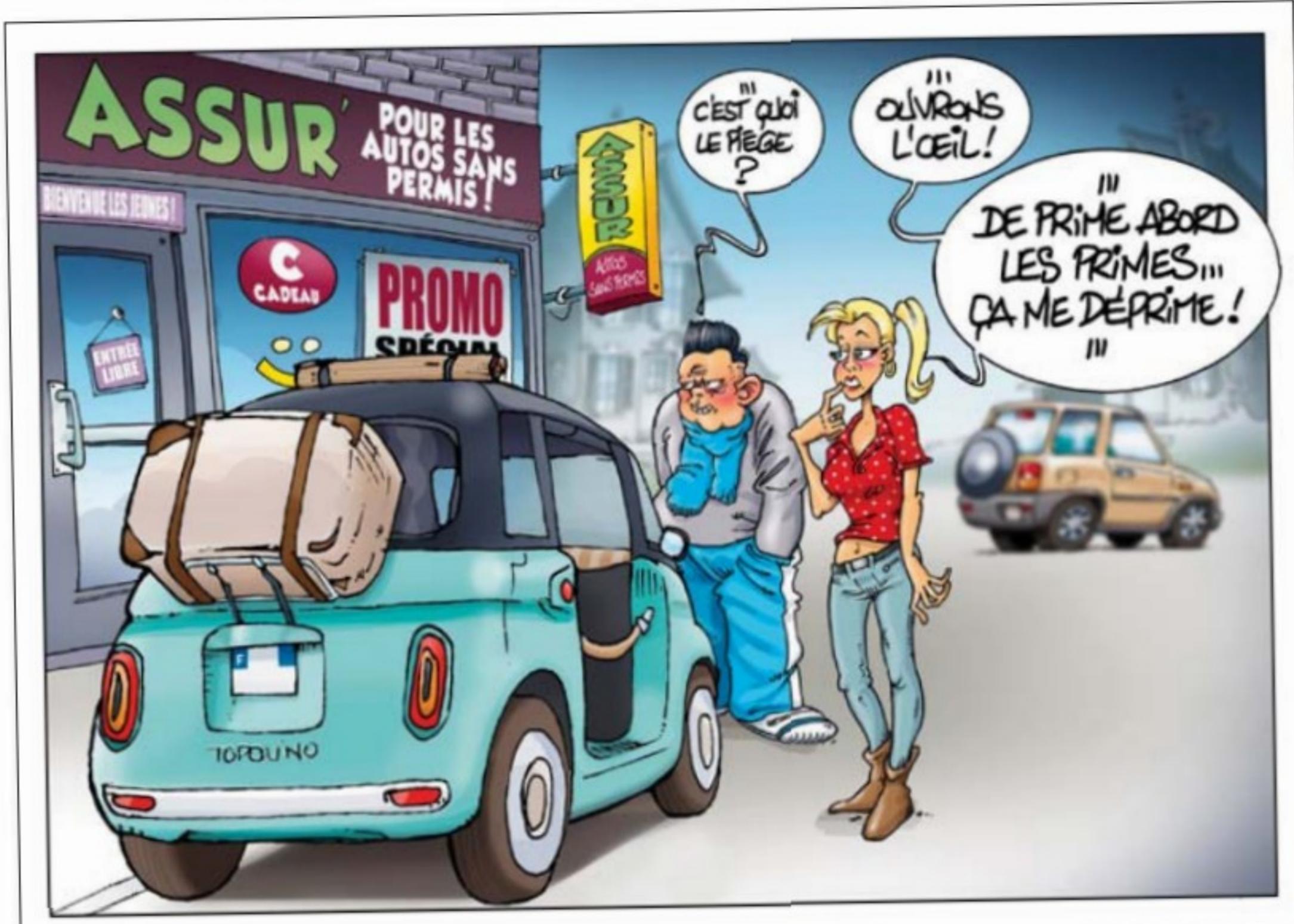
N. SOLER



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

ADOLESCENT, ABSENCE OU
SUSPENSION DE PERMIS...

Combien ça coûte vraiment d'assurer une voiturette ?



CH. IGUNET

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 8 000 € 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 chiffrages 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 chou-

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 (3 750 € 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 chiffrage, 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 (7 990 €), prise en location longue durée (LLD). Ses parents vont payer 61,56 €/mois sur 36 mois (forfait de 15 000 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 14 400 € en LLD (195 €/mois sur 36 mois après apport), pour aller travailler (forfait de 15 000 km). **Profil 3** : Joe, 60 ans, n'a pas de permis, mais veut louer une Ligier diesel JS50 Select (d'une valeur de 16 500 €) avec option d'achat (LOA) à 148 €/mois durant 36 mois avec apport (forfait de 30 000 km).



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



Me 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	Kian (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 € /1000 €	70 €/500 € /1000 €	100 €/500 € /850 €	70 €/500 € /1000 €	NC/500 € /850 €

CITROËN



PROFIL 2

Permis suspendu en Aixam	Matmut (si déjà sociétaire)	Matmut & Co (pour les non-sociétaires)	Best Assurances	Aixam	Kian (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 €

AIXAM



PROFIL 3

"Sans permis" en Ligier	Matmut (si déjà sociétaire)	Matmut & Co (pour les non-sociétaires)	Best Assurances	Kian (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 €

LIGIER

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 débourser 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 1385 €/an (115 €/mois), et si l'on n'est pas sociétaire, à 1740 €/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 (1083 €/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

Les moins

- 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.
- Des franchises dommages élevées, excepté à la Matmut pour un sociétaire.
- Pas de bonus prévu ici par le code des assurances (art. A.121-1).
- La garantie conducteur est souvent en option et avec des plafonds d'indemnisation au rabais, sauf à la Matmut.
- Pas de garantie perte financière.

Les plus

- Le code des assurances ne prévoit pas de malus.
- 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).
- Gain de 400 à 1 000 €/an selon l'assureur avec une "tiers étendu" vol/incendie.



Par Jean-Rémy Macchia

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.

Moteur: 4 cylindres tout alu, arbre à cames en tête
Cylindrée: 1 130 cm³
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 €



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

Un amour de petite familiale

Evénement : 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 !

Asa 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 dm³. 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

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, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriau (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Christophe Conche,

Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin,

Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais, Thierry

Réabourg, François Stagnaro, Jacques Warnery

En SR : Sophie Pertus

En maquette : Patrick Cœuru

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Sigaret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fonteilles (5634)

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@reeworldmedia.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

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

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

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

Le barème

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

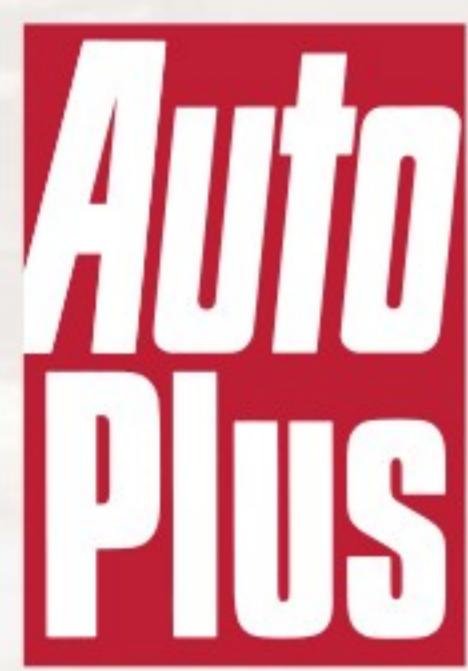
BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 26 200 €	4 200 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 100 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 112 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score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

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

	Prix en €	Bonus (1)	Malus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1)	Malus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1)	Malus ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)																	
2.0 TFSI 150 Design	45600	+4819	0 %	E			220d	44100	+150	5 %	D		Design AWD	51900	0	9 %	Elec
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	3 %	E			220d Luxury	46650	+150	2 %	D		Excellence AWD	56400	0	9 %	Elec
2.0 TFSI 204 S line	59670	+4819	3 %	E			Série 2 Coupé						Tang (nouveau)				
S5	79750	+19139	2 %	E			220i	62250	+2205	4 %	E		AWD	72000	0	2 %	Elec
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	82150	+4400	0 %	PHEV			230i	55850	+3119	4 %	E		Han	71180	0	16 %	Elec
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69600	+4400	0 %	PHEV			M240i xDrive	68250	+47640	5 %	E		CADILLAC				
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0 %	PHEV			220d	55150	+1000	4 %	D		Lyriq Luxury	83100	0	0 %	Elec
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+3735	0 %	D			Série 2 Gran Coupé (nouvelle)						CHEVROLET				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3 %	D			216 M Sport Design	39550	nc	5 %	E		Corvette Stingray 2LT	104900	+70000	0 %	E
A5 Avant (nouvelle)							220 M Sport Design	40850	nc	5 %	E		Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111630	+70000	0 %	E
2.0 TFSI 150 Design	47000	+402	0 %	E			CITROËN						C3				
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8 %	E			1.2 Turbo 100 You	15850	+330	6 %	E		1.2 Turbo 100 Plus	18050	+360	6 %	E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8 %	E			1.2 Turbo 110 Plus	20950	+170	4 %	FHEV		1.2 Hybride 110 Max	22950	+230	4 %	FHEV
S5	81250	+23747	0 %	E			Électrique Autonomie Urbaine 113 You	19990	-3100	8 %	Elec		Électrique Autonomie Urbaine 113 Plus	23300	-3100	8 %	Elec
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	+4700	6 %	PHEV			Électrique Autonomie Confort 113 You	25600	-3100	8 %	Elec		Électrique Autonomie Confort 113 Plus	27800	-3100	8 %	Elec
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	6 %	PHEV			C3 Aircross (nouveau)						1.2 Turbo 100 You	19900	+898	0 %	E
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75650	+5200	6 %	PHEV			1.2 Turbo 100 Plus	22000	+1074	1 %	E		1.2 Hybride 145 Plus	23850	+210	3 %	FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0 %	D			1.2 Hybride 145 Max	24450	+210	3 %	FHEV		1.2 Hybride 145	27400	-3100	5 %	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8 %	D			Électrique Autonomie Confort 113 You	29400	-3100	5 %	Elec		Électrique Autonomie Confort 113 Plus	31500	-3100	5 %	Elec
Q5 (nouveau)							Série 3						C4 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+4626	0 %	E			318i	50350	+2205	6 %	E		1.2 PureTech 130 Plus	30100	+898	5 %	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67550	+4626	0 %	E			318i M Sport	54700	+2205	9 %	E		1.2 PureTech 130 Max	32300	+898	6 %	E
SQ5	98930	+57351	0 %	E			320i M Sport	59200	+3784	9 %	E		1.2 Hybride 110 Max	22950	+230	4 %	FHEV
e-hybrid 299 Design	67900	+6125	0 %	PHEV			320i M Sport xDrive	74200	+27552	0 %	E		Électrique Autonomie Urbaine 113 You	19990	-3100	8 %	Elec
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0 %	PHEV			M340i xDrive	61850	+14825	5 %	E		Électrique Autonomie Urbaine 113 Plus	23300	-3100	8 %	Elec
e-hybrid 367 S line	78400	+6625	0 %	PHEV			M340i Competition M xDrive</td										

	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie			
1.2 Hybride 145 Edition France	38850	0	5 %	FHEV		38170	nc	nc	FHEV		54900	+2975	6 %	PHEV		42900	0	4 %	Elec				
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	5 %	FHEV		45950	+650	4 %	FHEV		70400	0	nc	Elec		44500	0	4 %	Elec				
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec		40980	+3213	4 %	FHEV		87100	0	0 %	Elec		80500	+3050	13 %	PHEV				
N°4 (nouveau)	43000	-3100	nc	Elec		58150	+1880	7 %	PHEV		97100	0	nc	Elec		54700	+3830	5 %	D				
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+125	nc	FHEV		10 HYUNDAI					204 99,8 kWh Air	70400	0	nc	Elec		59700	+5756	5 %	D			
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV		110					218 76,1 kWh Air	64400	0	nc	Elec		66100	+13459	10 %	D			
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	nc	FHEV		1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13 %	E		385 99,8 kWh GT-Line 4x4	87100	0	0 %	Elec		3.3 e-SkyActiv D 200 M Hyb. Exclusive-Line	+5756	5 %	D		
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	50400	0	nc	PHEV		1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13 %	E		GT	97100	0	nc	Elec		3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	+5756	7 %	D		
E-Tense Pallas	46800	-3100	nc	Elec		1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		205 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	+6500	13 %	PHEV		
E-Tense Jules Verne	49100	0	nc	Elec		1.2 79 N Line	29500	+150	15 %	E		204 99,8 kWh	284000	nc	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
DS 7						1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	0	7 %	PHEV		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59810	nc	7 %	PHEV		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	7 %	PHEV		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	66710	nc	7 %	PHEV		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70280	+360	7 %	PHEV		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Plug-In Hybrid 300 Performance AWD	78080	+850	7 %	PHEV		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
1.5 BlueHDi 130 Pallas	51250	+2205	29 %	D		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
1.5 BlueHDi 130 Edition France	51950	nc	24 %	D		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
FERRARI						1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Roma Spider	246524	+70000	nc	E		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
12Cilindri	395000	+70000	nc	E		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
296 GTS	315380	+3784	nc	PHEV		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
SF90 XX Stradale	770000	+26413	nc	PHEV		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
SF90 Spider	465720	+6637	nc	PHEV		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Purosangue	390000	+70000	nc	E		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
FIAT						1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Panda	15500	nc	nc	E		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
1.0 70 Hybrid Pop	15500	nc	nc	E		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
500e	238 kWh (RED)	30400	-3100	15 %	Elec		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV	
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6 %	Elec		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
42 kWh (RED)	35900	-3100	6 %	Elec		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
42 kWh La Prima	37900	-3100	19 %	Elec		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17 %	Elec		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Abarth	36900	-3100	26 %	Elec		1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		204 99,8 kWh	506800	+70000	nc	E		3.3 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	+6500	13 %	PHEV		
Abarth Pack	38900	-3100	13 %	Elec		1.0 T-GDI 90 Line	21250	+280															

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Aceman (nouveau)				
E Essential	33560	0	0 %	Elec
E Classic	35600	0	0 %	Elec
SE Classic	40500	0	0 %	Elec
SE Favourite	42180	0	0 %	Elec
SE JCW	43370	0	0 %	Elec
eJCW	45450	0	nc	Elec
Countryman				
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38460	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E
Cooper S Favourite All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	53080	+2602	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39180	-3100	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Favourite All4	46580	-3100	nc	Elec
MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	19 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31690	0	14 %	FHEV
1.6 MPI HEV 143 iStyle	32690	0	14 %	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24700	+240	nc	GPL
ASX				
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV
1.8 MPI HEV 158 Intense	35200	nc	nc	FHEV
Outlander (nouveau)				
Invite	51500	+3050	4 %	PHEV
Invite+	55700	+3050	4 %	PHEV
NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec
Juke				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	16 %	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	18 %	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	18 %	FHEV
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+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	39800	nc	10 %	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	36300	0	7 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	8 %	Elec
87 kWh 242 Advance	48300	0	8 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8 %	Elec
87 kWh e-Force 306 Evolve	55800	0	8 %	Elec
Nismo	59300	0	11 %	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11 %	FHEV
e-Force 213 Acenta	46100	+4874	11 %	FHEV
e-Force 213 N-Connecta	46300	+4986	14 %	FHEV
Townstar Combi				
1.3 TCe 130 Acenta	29180	nc	4 %	E
45 kWh Acenta	39000	-3100	4 %	Elec
OPEL				
Corsa				
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
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26500	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30000	0	3 %	FHEV
Electric 113 Edition	31000	-3100	17 %	Elec
Electric 113 GS	33000	-3100	17 %	Elec
Astra				
1.2 Turbo Hybride 145 Elegance	37550	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	42490	-3100	nc	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo Hybride 145 Elegance	38700	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	43640	-3100	nc	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38900	+1010	12 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42300	+1010	10 %	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	47900	+1710	5 %	PHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44490	-3100	15 %	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	46900	-3100	15 %	Elec
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53600	0	15 %	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	36850	-3100	7 %	Elec
PEUGEOT				
208				
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	26600	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
208				
1.2 100 Style	28000	+400	9 %	E
1.2 100 Allure	29650	+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	34050	0	17 %	FHEV
Electric 156 Style	38100	-3100	7 %	Elec
Electric 156 Allure	40100	-3100	7 %	Elec
Electric 156 GT	41800	-3100	7 %	Elec
308				
1.2 Hybrid 145 Style	33400	0	15 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35250	0	15 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37850	0	15 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42400	0	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	45200	+400	11 %	D
1.5 BlueHDi 130 Style	35900	+400	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
308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	34400	0	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	36250	0	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	38850	0	16 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	0	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46200	0	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	36700	+400	11 %	D
Electric 156 Style	42600	-3100	12 %	Elec
Electric 156 Allure	44000	-3100	12 %	Elec
Electric 156 GT	46350	-3100	12 %	Elec
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29900	-3100	0 %	Elec
150 Autonomie Confort Evolution	33400	-3100	0 %	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35400	-3100	12 %	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36400	-3100	0 %	Elec
Captur				
1.0 TCe 90 Evolution	26900	+818	19 %	E
1.0 TCe 90 Techno	29200	+740	13 %	E
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Evolution	30000	0	5 %	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	32300	0	5 %	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Espri 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
4 E-Tech				
1.2 Hybrid 145 Style	34400	0	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	36250	0	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	38850	0	15 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	0	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46200	0	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	36700	+400	11 %	D
Electric 156 Style	42600	-3100	12 %	Elec
Electric 156 Allure	44000	-3100	12 %	Elec
Electric 156 GT	46350	-3100	12 %	



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 | 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
🌐 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

ALLO
Pleine Vie
JURIDIQUE

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^e SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS

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

Paris Le Bourget



BÉNÉFICIEZ
D'UNE OFFRE
SPÉCIALE

5€

AU LIEU
DE ~~15€~~

EN UTILISANT LE CODE PROMO **SVDLMAG**

sur le site salonvdl.com

Volkswagen ID.3

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

LLD 37 mois, 40 000 km

1^{er} 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

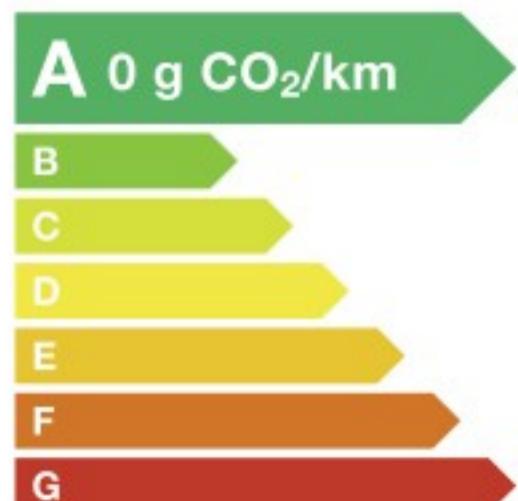


* ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 40 000 km maximum. 1^{er} loyer de 7 000 € ramené à 0 € après déduction de l'aide au leasing électrique de 7 000 € suivi de 36 loyers de 139 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable 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^{er} loyer de 9 200 € ramené à 5 000 € de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur 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). 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/100km) : 14,6 min – 16,1 max ; rejets de CO₂ 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