

Radars automatiques



→ 144 millions de PV en 10 ans
→ 59 % de petits excès de vitesse

Scoop

**Futur
DS 7**
AU TOP
DES SUV
PREMIUM ?

P.18

Rendez-vous
à l'été 2026

Comparatif P.26

Dacia / Renault, le choc !

4 matchs
à prix serrés



Sandero / Clio ◆ Jogger / Grand Kangoo ◆ Duster / Captur ◆ Bigster / Symbioz

Panoramique P.34

Nissan Micra

Aussi craquante que la R5 !



Spécial diesels d'occasion



15 CHOIX SOBRES ET FIABLES
À PARTIR DE 9 600 €

P.46

Occasion star P.52

Alpine A110

C'est le moment d'investir !



Les coachs P.45

Pneu crevé ?

Réparez facilement
avec une mèche



Dossier essais P.39

Voitures de société

- Le point sur les règles fiscales
- 20 modèles à privilégier

L 14629 - 1936 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € -
PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 € - SCAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80 DTU

portes ouvertes
9-13 oct⁽¹⁾

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

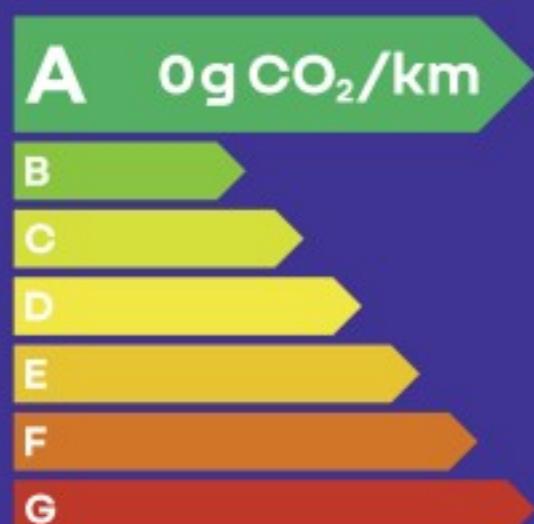


**Quand vous choisissez votre véhicule en leasing électrique
chez Renault, vous faites le choix de l'expertise,
de la technologie et du savoir-faire.**

**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 6247€ déduite⁽⁵⁾

Megane E-Tech leasing électrique



**195€ /mois⁽⁴⁾
sans apport**

équilibre 130 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7000€ déduite⁽⁵⁾

Renault 4 E-Tech leasing électrique



**155€ /mois⁽⁴⁾
sans apport**

évolution 120 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7000€ 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 6247€ prime CEE. Renault megane e-tech électrique équilibre autonomie urbaine noir étoilé, sans apport et 7000€ prime CEE. R4 e-tech électrique evolution autonomie urbaine rouge carmin, sans apport et 7000€ prime CEE. primes CEE déduites dans cadre du dispositif leasing social. (5) location longue durée 37 mois, 37500 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 415100 500€, siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex, siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. vous disposez délai de rétractation. offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de R5, 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

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



ŠKODA ELROQ

RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80% EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après déduction de la prime CEE EDF de 3 135€.⁽²⁾

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à 522€ par mois, remise Škoda de 4000€, remise CEE EDF déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable jusqu'au 31/10/2025. * Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km maximum, apport de 0€ après prime CEE EDF de 3 135€ déduite puis 36 loyers de 339€, remise Škoda 4000€, conditions d'éligibilité sur service-public.fr. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904. (2) Détails sur skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

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

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 L'événement Radars automatiques: 144 millions de PV dressés en dix ans!
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 16 La photo de la semaine
- 18 Les nouveautés
Futur DS 7: le bon numéro?
- 22 Les voitures de la semaine: le show-car Cupra Tindaya



Page 22



Page 34



Page 51



Page 56

ESSAIS

- 25 Le labo
- 26 Dossier Dacia/Renault, le choc: quatre matchs à prix serrés
- 34 Panoramique La Nissan Micra électrique Grande autonomie Evolve de 150 ch
- 38 Dossier Flottes d'entreprise, véhicules de fonction et d'artisans: les meilleurs modèles à l'essai

GUIDE PRATIQUE

- 45 Les coachs Auto Plus Réparer un pneu avec une mèche
- 46 Acheter une voiture d'occasion Spécial diesels de moins de 5 ans: notre sélection
- 51 Ça vous est arrivé
- 52 Les stars de l'occasion Une Alpine A110 à partir de 52 000 €
- 54 Le coin des experts Signalisation dynamique et réglementation provisoire: ce qu'il faut savoir

MAGAZINE

- 56 Auto Plus Classiques La Simca 1100 de base (1974)
- 58 Le prix des voitures neuves

Trait d'humeur

Citroën s'associe aux maires ruraux de France pour mettre à disposition des Ami



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 24 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.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec L'Auto-Journal.
Ce numéro comporte un encart Suzuki broché en central sur la totalité de la diffusion kiosque et abonnés.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Un salon pour rugir de plaisir

Certes, les bâtiments flambant neufs d'Eurexpo à Lyon n'auront jamais le charme architectural du Grand Palais parisien, érigé en 1900. Mais en franchissant les portes de l'édition 2025 du salon automobile de Lyon, il flottait un parfum "d'Exposition internationale de l'automobile, du cycle et des sports" du siècle dernier. Comme à l'époque au Grand Palais, chaque constructeur était simplement signalé par une enseigne pendue à la structure du bâtiment, et présentait ses modèles sur un pied d'égalité. Pas de stands démesurés, pas d'écrans géants, pas de musique assourdissante: ici, les voitures, et seulement les voitures, étaient au centre de l'attention. Avec en prime, une impression d'accessibilité faisant parfois défaut aux grands rendez-vous de ce type.

Du 24 au 28 septembre, près de 100 000 visiteurs ont arpente les allées du salon rhônalpin. Un record. Bien sûr, on reste loin des chiffres du Mondial de l'auto (qui se tient en alternance avec Lyon), mais la comparaison n'a pas vraiment de sens. Le rendez-vous lyonnais joue une autre carte: l'accent est mis sur la vente, quitte à s'éloigner de la dimension "spectacle" et des axes stratégiques de communication, autour de l'électrique notamment. On vient ici pour voir, toucher et tester sa future voiture. Le centre d'essais a ainsi permis de s'asseoir derrière le volant de 400 modèles parmi les plus récents, étape indispensable – en plus de celle de la lecture d'Auto Plus – avant tout achat automobile. Ce succès témoigne du besoin des acheteurs de renouer une relation plus authentique avec la voiture, débarrassée des injonctions envahissantes et des discours marketing démagogiques.

Du côté des marques, tout le monde avait joué le jeu: plus de 50 exposants étaient au rendez-vous. Ni le salon de Paris ni celui de Munich n'atteignent ce niveau de participation. Même le rêve y avait une place de choix, avec Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Lotus, Maserati, McLaren et Porsche! Les amateurs de nouveautés n'ont pas été en reste puisque les stars du salon de Munich, elles aussi, avaient fait le déplacement: BMW iX3, Mercedes GLC et Volkswagen T-Roc. Une présence germanique qui en dit long sur la portée de l'événement. Seule absence notable, celle de la pourtant très attendue Renault Clio 6. Mais cela n'a pas suffi à gâcher la fête de ce rendez-vous qui, à l'image de nombreux événements automobiles régionaux, a un bel avenir devant lui.

Mathieu



RADARS AUTOMATIQUES

144 millions de PV dressés en dix ans !

Petits, allongés, trapus, mobiles, perchés... Quels qu'ils soient, les radars ne font jamais de cadeau aux automobilistes. Y compris à ceux qui se font tirer le portrait pour une étourderie de quelques kilomètres-heure. La preuve en (gros) chiffres.

D'ici peu, le bras armé "privé" de la Sécurité routière aura étendu son emprise sur la (quasi) totalité des départements: une fois déployées en Haute-Savoie (le 15 octobre) et en Lozère (le 7 novembre), les voitures radars privatisés seront actives sur toutes les routes françaises (sauf celles d'Ile-de-France et de Corse). Dans le même temps, le rythme d'installation des radars autonomes s'accélère, tandis que l'arrivée des radars urbains se profile. Bref, il faut s'attendre à des lendemains qui flashent toujours plus... Et ce, même si les radars ne parviennent plus à infléchir une courbe de la mortalité routière qui stagne depuis dix ans. Pour

tant, ça n'est pas faute de nous pilonner: en une décennie, les radars ont fait mouche 144 millions de fois! Vertigineux, tout comme la part de PV pour de "petits" excès de vitesse.

Une marge technique qui n'a rien d'une tolérance

Alors que nous en avions déjà eu un aperçu en 2022*, voilà qu'une "mise à jour" plus complète vient jeter un éclairage autrement plus édifiant sur le sujet. En réponse à une question écrite à l'Assemblée nationale, le ministère de l'Intérieur a en effet dévoilé, en juin dernier, le bilan archi-détaillé de tous les PV distribués par l'ensemble des radars automatiques, et ce par tranches de vitesse et par année, de 2015

à 2024! Une véritable mine d'or, que nous avons convertie en graphique et dont nous avons tiré, ci-contre, de nombreux enseignements.

Rappelons-le, les données du ministère tiennent compte de la marge technique appliquée aux relevés de vitesse: 5 km/h jusqu'à 100 km/h (5% au-delà) pour les radars fixes, et 10 km/h/10% pour les voitures radars. Et, contrairement à une idée reçue, il ne s'agit nullement d'un "cadeau" aux conducteurs. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est un fabricant de radars: selon lui, cette marge permet de pallier l'éventuel manque d'exactitude des appareils. Et de nous confier, sous couvert d'anonymat, que si les exemplaires utilisés pour le

processus d'homologation sont calibrés aux petits oignons, ceux fabriqués par la suite en série peuvent pâtir de composants moins "affûtés" et se montrer donc un peu moins précis.

Et "l'exonération Darmanin"?

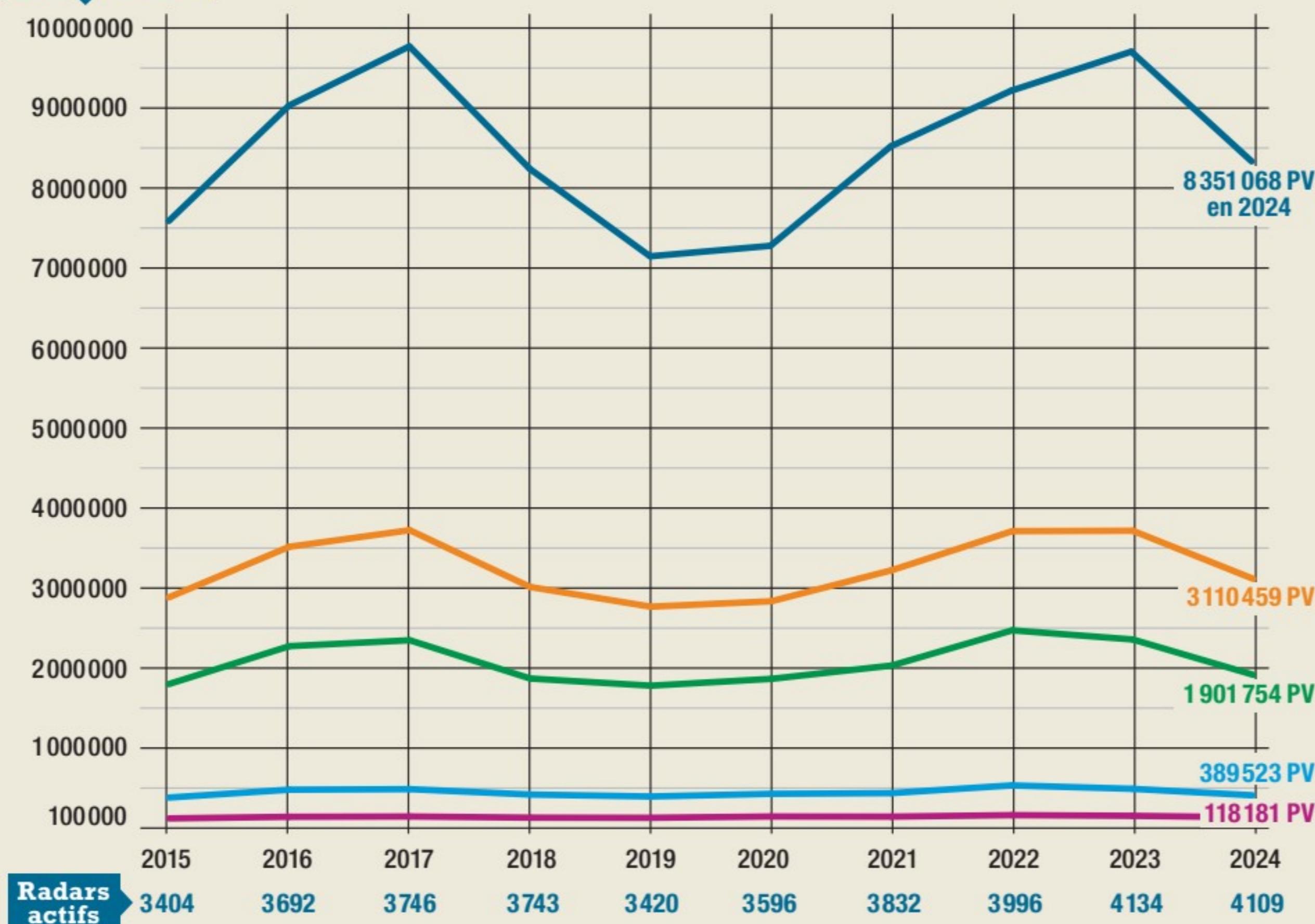
Si l'on sait que 8,4 millions de conducteurs ont écopé d'un PV pour un "petit" excès de vitesse en 2024, impossible de déduire combien parmi eux ont bénéficié de l'exonération de perte de point accordée par Gérald Darmanin lorsqu'il était ministre de l'Intérieur. Et pour cause: cette mesure s'applique pour les dépassements de moins de 5 km/h, tandis que les 8,4 millions de PV en question concernent les excès jusqu'à 5 km/h. Comment en avoir le cœur net? En demandant la prochaine fois à la Sécurité routière de publier le nombre de PV radars non plus par tranches, mais pour chaque kilomètre-heure de dépassement. Chiche? ■

59 % d'excès de vitesse de 5 km/h maxi

Pour avoir un aperçu de la "physionomie" des excès de vitesse constatés par les radars automatiques sur les dix dernières années, nous avons réparti les 144 millions de PV dressés de 2015 à 2024 par année et par tranches de dépassement. L'enseignement principal? Les petits excès de vitesse sont systématiquement la règle, les gros l'exception...

5 km/h maxi De 6 à 10 km/h De 11 à 20 km/h
De 21 à 30 km/h + de 30 km/h

Nombre de PV



La vie des radars n'est pas un long fleuve tranquille! En dix ans, ils ont connu plusieurs épisodes de perturbations aux conséquences bien réelles: dégradations liées au mouvement des Gilets jaunes entre 2018 et 2019, confinements en 2020 et 2021, baisse d'activité prolongée des radars autonomes en 2024... Malgré tout ce tumulte, une constante demeure: la répartition de l'activité des serial flasheurs par tranches de déclenchement reste peu ou prou la même d'une année à l'autre. Globalement, 59 % des crépitements sanctionnent un excès de 5 km/h maxi, 23 % un dépassement de 6 à 10 km/h, 14 % de 11 à 20 km/h, 3 % de 21 à 30 km/h et moins de 1 % au-delà. Preuve que l'immense majorité des conducteurs subissent bien le courroux des radars pour ce qui ressemble plus à une faute d'inattention qu'à une tentative de record de vitesse.



Cette répartition des excès de vitesse varie-t-elle en fonction du type de radar? Pour le savoir, nous avons analysé la ventilation des infractions constatées par les radars autonomes et par les voitures radars privatisées. Verdict: sur les 27,5 millions de PV à mettre au crédit des redoutables radars "de chantier", 55 % concernent des petits excès de vitesse. Soit 4 points de moins qu'en règle générale. Rien de spectaculaire, donc, tout comme pour les autres tranches. Quid des voitures radars privatisées? Malgré une marge technique plus généreuse (10 km/h/10 % d'abattement sur la vitesse relevée), elles

enregistrent une proportion plus faible de petits excès de vitesse (47 %) et plus élevée de dépassements supérieurs (28 % entre 6 et 10 km/h, 19 % entre 11 et 20 km/h). Est-ce à dire que les conducteurs ont le pied plus lourd sur les routes qu'elles contrôlent? Pas vraiment, la raison étant plus technique que comportementale: les voitures radars (privatisées ou pas) ne sont en effet capables de sanctionner les voitures qui les doublent que si celles-ci roulent au moins 20 km/h plus vite qu'elles. Une règle qui ne s'applique pas avec les véhicules qu'elles croisent, mais qui suffit à "piper les dés"...



En une décennie, il y a eu...

1 640 PV par heure



J. LE GALL / OUEST FRANCE / MAXPPP
En convertissant le nombre de PV radars distribués en dix ans en "taux" horaire, on obtient ce résultat un peu fou. Dit autrement, ça fait environ un toutes les deux secondes.

85 millions
d'excès de vitesse
de 5 km/h maxi

Soit 59,1 % de tous les PV. Une proportion moyenne qui varie peu d'une année à l'autre: au plus bas, elle était de 57,2 % en 2022; au plus haut, de 60,6 % en 2018.

0,9 %
de dépassement de plus de 30 km/h

Ce qui, en chiffres, représente 1275678 verbalisations en dix ans. Quant aux très grands excès de vitesse (plus de 50 km/h) constatés par un radar automatique, il y en a eu environ 31000, soit un peu plus de 0,2 % du total.

22 %
des infractions en ville



B. HASSE / LE PARISIEN / MAXPPP
La part des petits excès de vitesse y est étonnamment un peu plus basse que "hors agglo": 56 % contre 60 %.

12,2 milliards
d'euros "facturés"

En considérant les deux montants forfaits possibles (68 ou 135 € selon le lieu et la vitesse), c'est la facture de dix ans de radars... Dans les faits, seuls 7 milliards ont été réellement encaissés (hors amendes majorées).



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



Systèmes de détection de piétons

Et en marche arrière, ça freine ?

L'actualité est parfois ponctuée de faits divers liés à des manœuvres en marche arrière: des piétons sont percutés par des conducteurs qui ne les ont pas vus en reculant. Pour éviter ces drames, les voitures ne pourraient-elles pas être dotées de systèmes de détection d'obstacles en marche arrière, comme c'est déjà le cas à l'avant ?

Arnaud F., Saint-Malo-du-Bois (85)

François Tarrain. Depuis juillet 2024, l'Europe impose des équipements de sécurité supplémentaires sur les voitures neuves. Cette norme, dite GSR2 (pour General Safety Regulation), rend notamment obligatoires les systèmes de détection de

piétons avant et les caméras de recul. En revanche, le freinage actif d'urgence en marche arrière n'est pas imposé.

Ce qui n'empêche pas plusieurs constructeurs de le proposer, de série ou en option, sur leurs modèles les plus récents. Le système tient-il ses promesses ? Pour le savoir, le Touring club suisse (TCS) en a testé huit. Verdict: globalement, c'est efficace, à la fois pour la détection de piétons, mais aussi d'obstacles divers (comme d'autres véhicules). Dans le détail, le BMW X3, le Volvo EX30, le Ford Puma, le VW Tiguan, le Hyundai Ioniq 5 et la Mercedes Classe E 220 ont donné entière satisfaction, la BYD Seal et la R5 un peu moins.

TCS

Derrière le rideau...

A l'occasion du salon de Lyon, j'ai pu prendre en photo, sur le stand Volkswagen, l'intérieur de l'ID Polo pourtant dissimulé par des vitres ultra-teintées. Etonnant, non ?

Pascal Piérart, par e-mail

René Demarets. La pratique est courante: pour cacher aux yeux du public un habitacle non finalisé ou encore tenu secret, les constructeurs dotent leurs voitures "de salon" de vitres totalement opaques. Sauf qu'un bon objectif utilisé à bout portant permet de percer le mystère. Ici, on devine au coupe-circuit que cette ID Polo est, en fait, un véhicule d'essai... Quant à l'étonnant "coffrage" qui recouvre partiellement le siège passager et la banquette arrière, il masque probablement des instruments de mesures et, peut-être, les branchements aux batteries.



P. PIÉRART

S'il existait un radar "intelligent" qui verbalise les scotchéés de la voie du milieu sur l'autoroute, j'applaudirais des deux mains !

Claude M., Coudoux (13)

Pascale Gétin. Mission quasi impossible: il faudrait que le radar puisse faire la différence entre une occupation prolongée de la voie centrale et un dépassement. Sachant que le PV encouru en cas de "squat" n'est que de 35 €.



J.-F. FREY / L'ALSACE / MAXPPP

Deux airbags Takata remplacés, sinon rien !

Est-il normal que seul l'airbag conducteur de ma C4 ait été changé ? Celui côté passager n'est-il pas aussi mortel ? A moins que Citroën ne souhaite sauver que le conducteur...

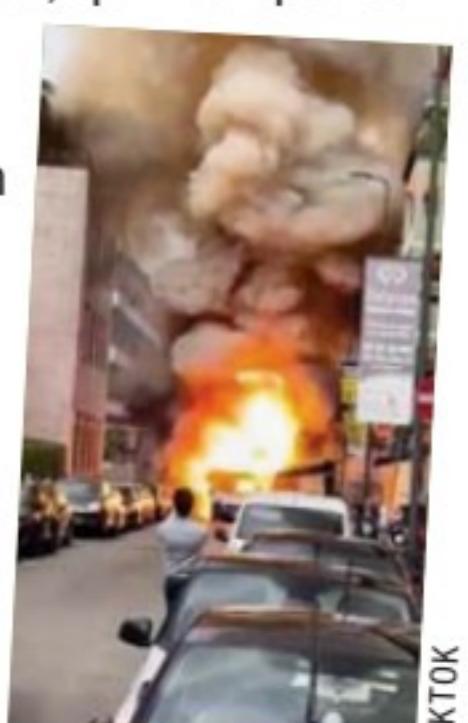
Jean-Michel, Maisons-Alfort (94)

François Tarrain. Le rappel Takata donne la priorité absolue au remplacement des airbags dits "PSAN sans dessiccant", c'est-à-dire ceux contenant du nitrate d'ammonium en phase stabilisée sans absorbeur d'humidité, les plus instables. Sans présumer de votre cas, dans votre C4, seul l'airbag conducteur devait être identifié comme "à risque", pas celui côté passager, les deux n'étant pas nécessairement identiques.

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

En cas de forte hausse de votre prochaine prime d'assurance vous:

- Accepterez le tarif de votre assureur.
- Tenterez de renégocier avec lui.
- Réduirez votre niveau de couverture.
- Changerez de crémerie.



TIK TOK

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Etes-vous favorable aux radars qui verbalisent les véhicules trop bruyants ?

45%

13%

42%

Oui à 100% !

Seulement s'ils se focalisent sur les deux-roues assourdisants

Non, on est déjà assez fliqués !



PEUGEOT LES JOURS HYBRIDES



3008 HYBRIDE

DÈS **430€** /MOIS⁽²⁾

SANS APPORT

LLD 49 MOIS

JUSQU'À
8
ANS (1)
PEUGEOT
CARE
GARANTIE

ANTOINE DUPONT

ÉLU DEUX FOIS MEILLEUR JOUEUR
DU MONDE DE RUGBY.⁽³⁾

A 0g CO₂/km



(1) Peugeot Care: voir conditions sur peugeot.fr (2) Location Longue Durée 49 mois 40 000km 3008 Hybrid Allure neuf hors option. Offre non cumulable, sous condition de reprise et d'immat. jusqu'au 03/11/25, réservée particuliers dans réseau participant, si accord CREDIPAR RCS Versailles 317425981, n°ORIAS 07004921. Ex. présenté aux mêmes conditions : E-3008 GT exclusive avec options : 540€/mois sans apport. Conditions de reprise dans réseau participant. Condition peugeot.fr (3) Elu meilleur joueur de rugby à 7 par les world rugby awards en 2023 et 2024.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



Par François Tarrain



CAMÉRA CACHÉE

J-20 avant l'application de la loi montagne : les pros du pneu sont-ils de bon conseil ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION Rebelote : le 1^{er} novembre, les équipements hivernaux seront à nouveau obligatoires dans 34 départements*, et ce même si les verbalisations ne sont toujours pas prévues. Les vendeurs jouent-ils tout de même sur la peur du gendarme ? Et leurs préconisations, sont-elles avisées ? Réponses...

Chez Euromaster



“Selon la loi, les pneus toutes saisons ou neige sont obligatoires, mais je ne sais pas s'il y aura des PV. Là, vos été sont rincés à l'avant. Si j'étais vous, je mettrai quatre Michelin Crossclimate.” Mouais, les arrière étant quasi neufs, il y avait aussi l'alternative “avant neufs et équipements amovibles”.



Chez Feu Vert



“Ici, pour le mécano, ‘pas d'urgence, les pneus avant tiendront encore un bon 5000 km’... Ce que le chef d'atelier traduit, à l'accueil, par : ‘Vos pneus sont bien fatigués. C'est simple, si vous circulez en zone montagneuse cet hiver, il faut absolument vous équiper de quatre pneus toutes saisons.’”

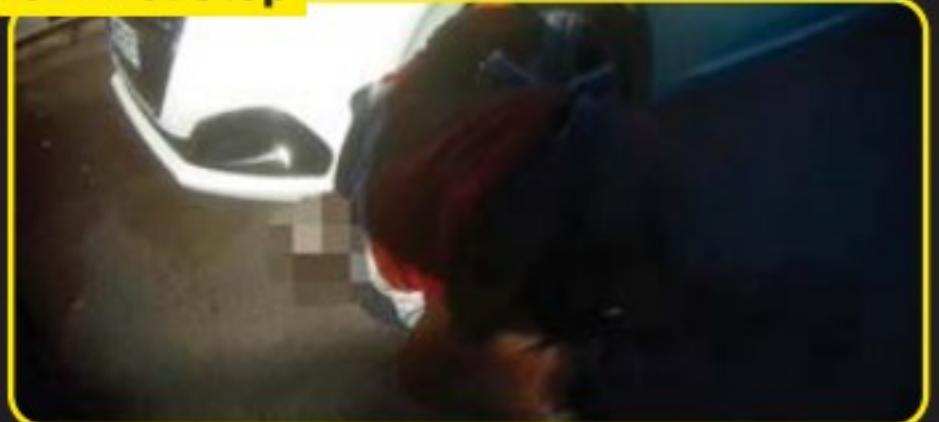
“Ca n'est pas à moi de savoir s'il y aura des verbalisations cette année, c'est à vous de vous renseigner.”



“Sinon, on risque d'être verbalisé ? ‘Alors ça, j'en sais rien. C'est à vous de vous renseigner.’” Sympa... Quant aux alternatives aux pneus dédiés (chaussettes, chaînes), il n'en pipe pas mot : *“Nous, on vend de plus en plus de toutes saisons. Avec ça, les clients peuvent circuler partout.”* Devis pour quatre Michelin : 558 € (et 40 € remboursés en différé).



Chez First Stop



“L'avis du mécano : ‘Il y a un peu de marge à l'avant et ils sont en très bon état à l'arrière. J'en parle au patron...’” Qui ne fait pas dans la nuance : *“Avec la loi, les quatre saisons s'imposent. Et si en plus vous croisez de la neige cet hiver, il faut prévoir des chaînes, c'est plus sûr.”* Bref, la totale.



Chez Norauto



“Pas d'inquiétude cet hiver : vous serez averti par les forces de l'ordre qu'il faut s'équiper, mais vous n'aurez pas de PV.”



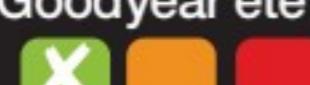
“On va mesurer vos sculptures... Bon, l'arrière est nickel et, à l'avant, il reste 2,2 mm de profondeur. Si vous ne faites pas hurler les pneus, vous avez bien encore 5000 km devant vous. Et ne vous faites pas de bile avec la loi montagne, cette année encore, vous serez averti par les forces de l'ordre qu'il faut s'équiper, mais vous ne risquez a priori pas d'offrir un PV.”



Chez Point S



“La loi montagne, ça, c'est encore un truc inventé pour nous faire dépenser plus ! Vu le prix des pneus, si j'étais vous, je changerai uniquement les deux avant et j'irais acheter des chaussettes ou des chaînes chez Norauto.” Son devis : deux Goodyear été posés pour 286 €.



Chez Speedy



“Alors qu'il vérifie les pneus : ‘Oh, la loi, c'est pas demain qu'ils vont l'appliquer avec fermeté. Vu le climat social et économique, le gouvernement va éviter d'embêter le monde. C'est pas le moment ! Les temps sont durs et ça se voit : nos clients optent de plus en plus pour un paiement en trois fois sans frais.’”



“Vu le climat social et économique actuel, le gouvernement va éviter d'embêter le monde.”



Match nul entre les pousse-conso et les modérés ! Pour commencer, le point positif : tous les pros que nous avons croisés ont pris le temps de vérifier spontanément nos pneus. Et tous ont avancé le même diagnostic quant à leur usure... mais pas la même préconisation : il y a scission entre le clan des “faut tout changer, c'est plus sûr” (même avec deux pneus sur quatre encore bons) et celui des “économies”, plus prévenants et à la main moins lourde. Et la loi montagne dans tout ça ? On a un peu le sentiment qu'elle fait désormais partie des meubles.



**VOUS N'OSEZ PAS
LEVER LES BRAS ?
CHANGEZ DE DÉODORANT**

Credit photographique : Louis Lepron, 921 077 160 R.C.S. Nanterre

SENTIR BON, POUR DE BON
PARFUM LONGUE DURÉE - 48H D'EFFICACITÉ





PHOTOS: MICHELIN

DES PUCES RFID DANS LES ROUES



Ce petit "ressort" de 4 cm fixé sur le flanc interne contient une foule d'informations sur le pneu : numéro d'identification, données techniques, date de fabrication. La puce RFID (qui n'a pas besoin de batterie) permet de suivre la vie du pneu de sa production à son recyclage et, peut-être demain, de pister ceux qui ont été volés.



Le mouchard de pneu arrive !

Les manufacturiers commencent à équiper les pneus des modèles récents de certains constructeurs de puces RFID*. Un "mouchard", pour l'instant inconnu du grand public, qui dévoilera à l'avenir des fonctionnalités intéressantes.

Elle est rapide, "made in France" et souvent bleue : la récente Alpine A290, version sportive de la Renault 5 E-Tech, sort d'ores et déjà de l'usine de Dieppe avec des pneus Michelin, munis de puces RFID. "Il s'agit d'un système de tracking qui permet de s'assurer que l'on monte les bons pneus sur les bonnes voitures", indique-

t-on sobrement chez Renault. Même écho chez Volvo, qui équipe d'office la plupart de ses modèles neufs de puces dans les pneus. Le constructeur y voit, lui, "la garantie d'un assemblage correct des pneus avec montage en quinconce", ce qui aurait particulièrement motivé la marque à être quelque peu en avance sur la concurrence : les pre-

mières Volvo avec des gommes "connectées" remontent à 2020 ! Les pneumatiques dotés de puces RFID ne sont en effet pas obligatoires à ce jour. Mais ils le seront demain – soit en 2029 en théorie – avec l'application, en Europe, du "digital passport product" (DPP). Ce véritable carnet de santé de différents produits commercialisés sur le continent

devra renseigner qui le souhaite sur leurs origines : lieu de fabrication et composition seront ainsi consignés dans la puce. Mais pas uniquement...

Une puce multifonction

L'impact environnemental et l'éventuel rechapage du pneu seront autant d'informations contenues dans le module électronique. Ainsi, grâce au DPP, le recyclage des enveloppes en fin de vie sera optimisé : "C'est la première étape pour gérer un produit à l'unité et non plus en masse", se

*RFID : radio frequency identification, identification par radiofréquence.

CARBURANT

L'E85 et le GPL restent imperturbables... et c'est tant mieux

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 2 octobre 2025.

Cours du baril de Brent: 55,37 € (+ 2,08 €).

GAZOLE **1,652 €**
+ 1 ct en une semaine
+ 4,9 cts en un an

SP95-E10 **1,715 €**
+ 0,1 ct en une semaine
+ 2,2 cts en un an

SP95 **1,736 €**
+ 1,2 ct en une semaine
+ 1,2 cts en un an

SP98 **1,810 €**
= en une semaine
+ 1,3 cts en un an

E85 **0,747 €**
+ 0,3 ct en une semaine
- 6,3 cts en un an

GPL **0,973 €**
+ 0,6 ct en une semaine
- 3,6 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

VERDICT ALARMANT AUX CRASH-TESTS

Deux sièges auto à bannir !

C'est suffisamment rare pour mériter notre attention : alors même qu'ils n'ont pas finalisé leur dernière campagne de crash-tests, les automobiles clubs allemands (Adac) et suisses (TCS) tirent la sonnette d'alarme à propos de deux sièges autos "évolutifs" (de la naissance à 135 cm). Et pour cause, de graves défauts de sécurité ont été constatés sur les modèles Chipolino Olympus i-Size et Reecle 360 : lors des tests dos à la route, leur coque s'est tout simplement détachée de la structure ! Selon l'Adac, le premier modèle n'est plus vendu (mais il peut rester des stocks). Quant au second, son fabricant n'a pas réagi et il pourrait être commercialisé sous d'autres noms (notamment ZA10 i-Size ou 946i i-Size). Pour l'identifier, il faut donc se reporter au numéro d'homologation "E8-0313715" inscrit sur l'étiquette orange. Dans tous les cas, un mot d'ordre : ne pas les acheter et ne pas les utiliser. **F. Tarrain**



E85. Il se murmure que l'avantage fiscal dont bénéficie le superéthanol-E85 (11,8 cts de TICPE*, contre 68,3 cts pour le SP95) pourrait être remis en question dans le projet de loi de finances 2026. **Confirmation.** On s'en doutait, une étude OpinionWay pour Aramisauto le confirme : 80% des automobilistes se disent perdus face aux multiples changements et reports des dispositifs d'aides à l'achat de

*Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

satisfait Aliapur, l'un des organismes qui se charge de collecter les pneus usagés auprès des professionnels de l'automobile. La fonction première de cette puce RFID passive consistera donc à faciliter la vie des recycleurs, mais l'éventail de ses applications ne s'arrête pas là.

Comme on l'a vu, Renault et Volvo s'en servent déjà pour éviter toute erreur, puisque chaque puce possède un identifiant unique qui le rattache à un modèle d'auto précis. Mais lorsque les professionnels de l'automobile seront pour la plupart équipés d'un portique de lecture des pneus à l'entrée de l'atelier, il sera, par exemple, possible de laisser les machines à monter et à équilibrer se calibrer toutes seules : elles sauront immédiatement à quelles roues elles ont affaire ! Gain d'efficacité et de temps garanti. Autant d'applications qui demeurent toutefois transparentes pour le propriétaire du véhicule. Lui aussi devrait pourtant trouver un intérêt personnel aux puces RFID.

Des bâtons dans les roues des voleurs

Il ne faut pas perdre de vue que la technologie a déjà une quinzaine d'années : Michelin, Continental ou encore Goodyear proposent depuis bien longtemps déjà des pneus de poids lourds armés de puces passives. Dès 2012, le manu-

** Tire pressure monitoring system : système de contrôle de la pression des pneus.

Arnaud Murati

Si l'on s'amusait à coller les unes aux autres – façon Tetris XXL – les 42,9 millions de voitures qui composent le parc roulant français, ce gigaparking s'étalerait sur une superficie de 317 millions de mètres carrés, soit l'équivalent de 44 417 terrains de foot (au format Parc des princes) ou encore trois fois la superficie de Paris (sans compter les horodateurs, bien entendu)...

SHUTTERSTOCK



AAA-DATA

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

facturier américain en faisait la promotion en mettant en avant le gain suivant : pour lutter contre le vol de roues, la puce est infaillible ! Et pour cause, à l'instar du gravage antivol des vitrages, il suffit de rattacher l'identifiant RFID unique à une immatriculation ou à un numéro d'identification véhicule (VIN), pour être en mesure de "pister" une voiture volée ou de détecter que les pneus ne sont pas montés sur la bonne auto. A chaque passage chez un professionnel, à chaque lecture du pneu, ce dernier pourrait donc signaler qu'il n'est pas monté sur la voiture pour laquelle il était prévu. A ce titre, on peut même imaginer, à terme, un registre national des pneus déclarés volés. Pratique surtout à l'heure où le recel de pièces détachées prend de l'ampleur. Enfin, comme le fait savoir Michelin, "la technologie RFID permet également de connecter le pneu à un écosystème numérique qui permet de proposer des services à valeur ajoutée", comme de la maintenance prédictive, par exemple. Et lorsque la puce RFID se verra connectée au capteur de pression TPMS** (ou autre), la liste des informations disponibles va grandement s'allonger. Les pneus pourront alors renseigner en direct le conducteur sur leur état d'usure, leur température, l'état de la chaussée, les conditions d'adhérence...

Arnaud Murati

LA QUESTION INATTENDUE

Combien faut-il de terrains de foot pour "garer" le parc auto français ?

44 417

véhicules. Et ils sont autant à souhaiter que ces aides soient étendues aux occasions thermiques ! Pas gagné. **Succès.** Affluence record pour le salon automobile de Lyon avec une fréquentation en hausse de 30% : 98454 visiteurs ont répondu à l'appel des 55 marques présentes !

Les radars sonores n'ont pas dit leur dernier mot !

En 2022, le projet avait fait grand bruit : une expérimentation de radars sonores était lancée, notamment à Paris et dans la vallée de Chevreuse. Mission : mesurer le bruit des véhicules, en particulier des motos, et sanctionner ceux dépassant les seuils légaux. Une chasse au barouf voulue par des élus confrontés au fléau des nuisances sonores et plébiscitée par le public : selon un récent sondage, 75 % des Français soutiennent l'installation de ces radars !

Las, alors que les premiers PV devaient tomber au printemps 2025, l'expérimentation est au point mort... Ce qui ne signifie pas que le projet est enterré. Le ministère de la Transition écologique organise en effet régulièrement des réunions de travail avec les collectivités partenaires pour faire le point

sur les dernières avancées. Le hic, c'est que pour poursuivre le projet, le cadre juridique doit être revu, la durée de l'expérimentation initiale étant largement dépassée. Pour lever ce point de blocage, une proposition de loi visant à préciser les modalités de mise en œuvre pérenne des radars sonores vient d'être déposée au Sénat. Elle prévoit une nouvelle phase de tests à partir du 1^{er} avril 2026, puis de déploiement et de verbalisation en janvier 2027.

Mais avant cela, il faudra encore résoudre les blocages techniques qui empêchent l'homologation de ce nouveau type de radar. Les fabricants, MicrodB et Bruitparif, travaillent toujours en collaboration avec le Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) pour y parvenir. A suivre...

Nicolas Lourdin

CONTROLES Vous les avez débusqués



Contrôle aux jumelles - Haute-Savoie (74)

La police municipale est postée au feu rouge de la rue des Aravis, derrière la piscine municipale. Elle scrute le trafic en provenance d'Etrembières. 50 km/h. 46°11'17.5"N 6°14'08.4"E

Voiture radar privatisée - Tarn (81)

RD112. Les voitures radars privatisées sont entrées en service sur les routes du Tarn le 1^{er} octobre. Les contrôles sont opérés notamment par cette Seat Leon (FP-719-SB), surprise dans la traversée de Guitalens-L'Albarède. 43°38'36.0"N 2°02'46.2"E



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La fournée de la semaine



BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

A7, PR 273+100, Marseille (dans les deux sens), 70 km/h. Deux radars de chantier, un dans chaque sens, surveillent la zone de travaux au niveau de la sortie Saint-Antoine. 43°22'52.2"N 5°21'09.1"E



CÔTES-D'ARMOR (22)

RD787, PR 20+850, Moustéru (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve juste à la sortie de Moustéru, quand on se dirige vers Callac. 48°30'50.6"N 3°14'33.0"W



PYRÉNÉES-ORIENTALES (66)

RD900, PR 14+200, Pia (Perpignan vers Narbonne), 90 km/h. Le radar autonome est placé 700 mètres avant la sortie Le Barcarès-Centre commercial. 42°46'08.3"N 2°54'01.1"E



SEINE-MARITIME (76)

RD1314, PR 46+510, Sept-Meules (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la traversée de Sept-Meules. 49°57'15.4"N 1°25'24.8"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT





***Location Longue Durée :** Classe A 180 Star Edition, 45 000 km, sans apport, 37 loyers mensuels de 389 €. Modèle présenté : Classe A 180 Star Edition, avec peinture Gris montagne métallisé, Jantes alliage AMG 48,3 cm (19") multibranches et Pack Sport Black, 45 000 km, 37 loyers mensuels de **424 €**. Offre au prix tarif remisé du 01/10/25, valable **dans la limite des stocks disponibles** pour toute commande d'un véhicule neuf du **01/10/25 au 31/10/25** et livraison avant le **26/12/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. Données Gamme Classe A Star Edition (cycle combiné WLTP) : consommations : 2,3-6,3 L/100 km, émissions de CO₂ : 53-145 g/km.

****Contrat ServiceCare 2 entretiens**, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'une Classe A chez les distributeurs participants du 01/10/2025 au 31/10/2025 et livraison au plus tard le 26/12/2025. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75.516.000 €. SIREN 622 044 287 R.C.S Versailles. Star Days = Journées étoilées.

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



STAR DAYS

Jusqu'au 31 octobre

Mercedes-Benz

CLASSE A STAR EDITION

Série spéciale suréquipée : finition AMG Line, toit ouvrant panoramique, projecteurs Multibeam LED.

Dès **389€** /mois
sans apport*

LLD 37 mois / 45 000 km

+ 2 entretiens offerts**



Découvrez toutes nos offres Star Days :



#SeDéplacerMoinsPolluer

La photo de la semaine



Deux Tour Eiffel logent dessous !

Et un record de plus pour la Chine: parmi les quelque 30 000 ponts (achevés ou en construction) que compteraient la province du Guizhou, celui du Grand Canyon de Huajiang est désormais le plus haut au monde. Inauguré le 28 septembre, l'ouvrage de 2890 m de long, érigé en trois ans, affiche une portée de 1 420 m entre ses deux pylônes et culmine à 625 m au-dessus de la rivière Beipan. Soit (presque) assez pour permettre à deux Dames de fer empilées de barboter dans l'eau à l'ombre de son tablier. Et, parce que les Chinois ne font jamais les choses à moitié, pour faire passer l'autoroute qui relie désormais le district de Liuzhi à celui d'Anlong en deux minutes (contre deux heures auparavant) via ce pont, ils n'ont pas hésité à fendre la montagne en deux.



Vos images

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



Drôle de "plâtre" d'immatriculation pour cet ambulancier qui, paraît-il, ne "fracture" pas ses services trop cher. Vu sur l'A6, dans le Rhône.

Par Didier N.



Après tout, le meilleur moyen pour ne pas perdre les six points de son permis probatoire, c'est encore de ne pas utiliser sa voiture.

Par Patrick P.



Illustration parfaite de l'expression "il n'y a pas de fumée sans feu". Doublé sur l'A6 à proximité de Lyon (69).

Par Steph



**"je connais
les voitures
de chacun
de mes
voisins,
pas leurs
prénoms"**

manu c.
garagiste motrio

1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



N. SOLER



ILLUSTRATION **Auto Plus**

R. DEMARETS

DS PRÉPARE LA RELÈVE DE SON SUV STAR

Futur N°7: le bon n

Après l'inédite N°8 et la N°4 restylée, DS prévoit déjà la suite : le renouvellement de son best-seller, le DS 7, attendu en 2026. Voici ce que nous savons de cette seconde génération, dont le succès sera déterminant pour l'avenir de la marque.

Nouveau départ pour DS. Après plusieurs années de calme plat, la marque premium française relance la machine avec deux nouveautés attendues dans les show-rooms en ce début d'automne : sa grande cross-

berline N°8 et une DS 4 remise au goût du jour (et rebaptisée N°4), prochainement à l'essai dans nos pages. Tous les regards se tournent désormais vers le premier trimestre 2026, date prévue pour la révélation de la seconde génération du DS 7.

En Bref

Lancement:
été 2026

Longueur:
entre 4,65 et 4,70 m

Hybride 48V:
145 ch

Hybride rechargeable:
225 ch

Electriques:
230, 245 et 350 ch (4x4)

A partir: de 52 000 €*

Un rendez-vous important pour DS, qui doit enfin convaincre après plusieurs lancements décevants, et relancer sa dynamique commerciale avec ce SUV qui demeure le pilier de ses ventes.

Repartir d'une feuille blanche

Pour cet opus, DS recommence presque de zéro. Premier changement de taille : son nom deviendra "N°7", conformément à la nouvelle nomenclature de la marque, censée "s'inspirer des codes du luxe à la française", dixit le constructeur. Pas de

*Estimation Auto Plus.



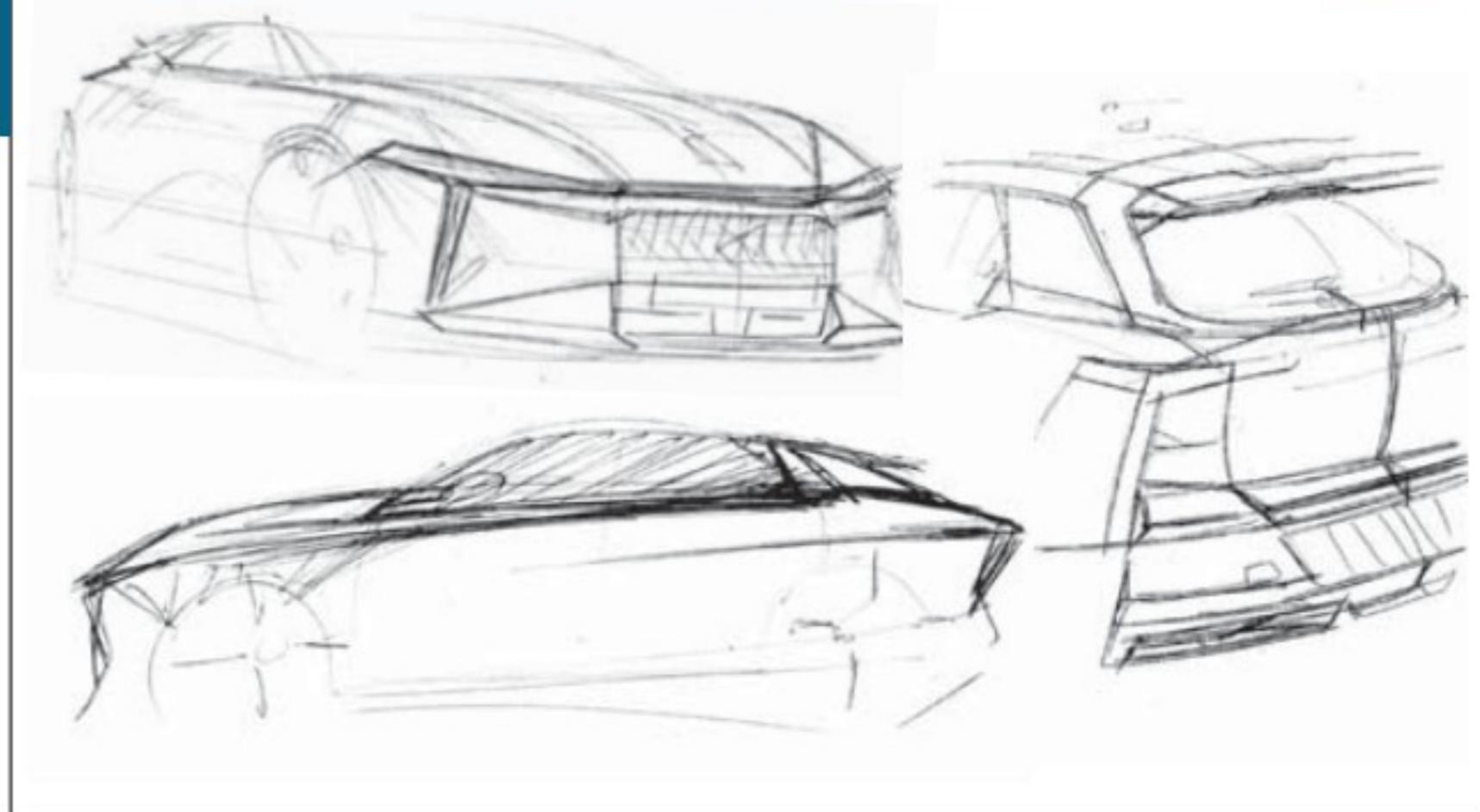
Attendue sur le marché au début de l'été 2026, la nouvelle génération du SUV de DS passera à l'électrique, tout en conservant des versions thermiques. L'avant reprendra largement les codes stylistiques inaugurés par la N°8.



René Demarets, notre expert design

Même programme, résultats différents

Les N°7 et N°8 partagent de nombreux éléments. Mais ils dégagent des impressions opposées. Le pavillon très incliné de la N°8 la pousse vers l'avant. A contrario, la poupe tronquée du N°7 transfère davantage le poids visuel vers l'arrière. Une perception renforcée par l'avant moins creusé, une face qui semble plus haute grâce au jeu graphique entre zones de couleur et pièces noires. La sensation de report vers l'arrière est également aidée par l'arrondi supérieur de la baie de pare-brise (un angle acéré pour la N°8) qui fait glisser le regard vers la poupe.



ILLUSTRATIONS: R. DEMARETS

uméro ?

chance: ce modèle, jusqu'ici produit dans l'Hexagone, quittera l'usine de Mulhouse (68) pour être assemblé à Melfi, dans le sud de l'Italie. Il rejoindra ainsi les chaînes de la N°8, avec laquelle il partagera un air de famille évident. Les premiers prototypes aperçus sur les routes le confirment: mal-

Signe que le projet est bien avancé, DS mène déjà des essais sur route. L'un de nos lecteurs, Arnaud, a croisé un modèle à Métabief (25). Pour rappel, le futur DS 7 sera fabriqué à Melfi, en Italie.



A. PARENT / REPORTERS AUTO PLUS

gré le camouflage, on devine les mêmes optiques aiguës, reliées par un bandeau noir, la même signature lumineuse verticale à l'avant comme à l'arrière et les poignées arrière intégrées dans les montants. La grande calandre éclairée (sûrement en option), ainsi que le toit de couleur contrastée seront aussi de la partie.

Mais pas question d'un simple copier-coller. Contrairement à la N°8, mélange de berline surélevée et de SUV coupé, le "7" restera fidèle à une silhouette plus traditionnelle de SUV, avec toutefois une lunette arrière plus inclinée pour améliorer l'aérodynamisme. Il se distinguerà aussi par des lignes plus tendues et une face plus >>>

Les nouveautés de la semaine

L'actuel DS 7



Y. LEFFEBRE

ILLUSTRATION **Auto Plus**



R. DEMARETS

»» verticale, dotée d'un bouclier légèrement revu pour donner plus de prestance au véhicule. Le N°7 grandira pour atteindre un gabarit situé entre 4,65 et 4,70 m de long. Ces quelques centimètres supplémentaires le rapprocheront de ses concurrents directs : Audi Q5 (4,72 m), BMW X3 (4,76 m), Mercedes GLC (4,72 m) ou encore Renault Rafale (4,71 m).

Un modèle multi-énergie

DS avait initialement annoncé un avenir 100% électrique pour ses prochains modèles, mais la réalité du marché l'a poussé à revoir ses plans. Le futur N°7 sera finalement proposé avec plusieurs types de motorisations. Sa nouvelle plate-forme STLA Medium, commune à la N°8 et aux derniers SUV compacts du groupe Stellantis (Citroën C5 Aircross, Jeep Compass, Peugeot 3008...) le permet. La gamme devrait ainsi démarrer avec l'hybride 48 V de 145 ch, largement répandu dans le groupe, pour maintenir un prix d'appel autour de 50 000 €. Le DS conserverait l'exclusivité de la version hybride rechargeable de 225 ch

(contre 195 ch pour les autres SUV du groupe), inaugurée par la nouvelle N°4. Grâce à une batterie de plus grande capacité, l'autonomie électrique du N°7 pourrait alors approcher les 100 km. Reste à voir si la marque proposera d'autres modèles

PHEV plus puissants, sachant que l'actuel DS 7 culmine à 300 ch, voire 360 ch dans sa version Performance à quatre roues motrices. Ce qui semble acquis, c'est que l'offre électrique sera calquée sur celle de la N°8. On retrouvera donc une version

de 230 ch avec une batterie de 73,7 kWh (capacité utile), ainsi que deux variantes de 245 et 350 ch (4x4) associées à un gros pack de 97,2 kWh. L'autonomie électrique en cycle WLTP devrait approcher les 700 km pour la déclinaison la plus endurante.

Une gamme entièrement renouvelée

DS N°3 Fin 2027 \| A partir de 36 000 €*



*Estimation Auto Plus.

Le passage de la DS 3 au format SUV n'a pas convaincu. Le constructeur prépare donc un retour aux sources : la prochaine génération, baptisée N°3, redeviendra une citadine et inaugura le nouveau style de la marque. Reprenant la base technique STLA Small de la future Peugeot 208, elle sera exclusivement électrique.

DS N°4 Octobre 2025 \| A partir de 39 300 €



R. DEMARETS

DS AUTOMOBILES



Par rapport au modèle actuel, le nouveau venu affichera une silhouette plus dynamique, accentuée par l'absence de poignées de porte visibles à l'arrière. Son gabarit en hausse devrait améliorer à la fois l'habitabilité et le volume de chargement.

Autre quasi-certitude : l'absence de diesel dans ce futur N°7.

Terminons par l'habitacle. La planche de bord devrait logiquement reprendre celle de la N°8. On y retrouverait un dessin horizontal, une ambiance épurée, une large dalle tactile

de 16"/41 cm dédiée à l'infodivertissement et quelques originalités, comme le grand volant en X à quatre branches. Le N°7 pourrait aussi hériter de certaines innovations vues sur la "8", comme les sièges avant dotés d'un chauffage de nuque. ■

Sa mission : relancer DS

Revenons onze ans en arrière. En 2014, le groupe PSA lance DS avec l'ambition de s'imposer sur le segment premium. Les débuts sont prometteurs : la marque profite encore du succès de la première DS 3. Hélas, les DS 4 et DS 5, nées elles aussi sous blason Citroën, n'ont pas eu la même réussite. La marque rebondit en 2018 avec le DS 7, rapidement devenu son best-seller. Mais, là encore, le reste de la gamme ne suit pas : la grande DS 9 fait un flop, le DS 3 Crossback et l'actuelle DS 4 déçoivent. Dans le même temps, DS échoue à s'implanter en Chine et voit ses ventes reculer, y compris en France. L'après-Covid complique encore la donne : la gamme vieillit, les nouveautés sont rares, et la proximité d'autres marques premium au sein du géant Stellantis (en particulier Lancia fraîchement relancée) nourrit les rumeurs d'un possible retour des DS sous le label Citroën. Des bruits de couloir que DS Automobiles dément, rappelant qu'elle figure parmi les marques rentables du groupe. "Nous avons certes souffert d'un manque de nouveautés ces dernières années, mais nous entrons désormais dans une phase de renouvellement avec l'arrivée de trois modèles d'ici à l'été 2026" [N°8, N°4 et N°7, NDLR], affirme un porte-parole. L'avenir de DS pourrait donc bien se décider sur le succès (ou non) de ce nouveau DS 7.



La planche de bord du futur N°7 devrait reprendre celle de la N°8 (photo), avec la même ambiance épurée et un volant en X au style très singulier.

Lancée il y a quatre ans, l'actuelle DS 4 fait peau neuve et devient N°4. Sa face a été redessinée et adopte une nouvelle signature lumineuse avec logo rétroéclairé de série. La gamme s'enrichit d'une inédite version électrique de 213 ch (450 km annoncés par DS), tandis que l'hybride rechargeable reçoit une nouvelle boîte auto. double embrayage à sept rapports, et voit son autonomie électrique (théorique) passer de 62 à 81 km.



A mi-chemin entre berline, coupé et SUV, cette "cross-berline" prend la relève de la discrète DS 9 comme nouveau porte-drapeau de DS. D'abord proposée en électrique (avec trois niveaux de puissance, et à deux ou quatre roues motrices), la N°8 accueillera par la suite une motorisation hybride rechargeable pour répondre à la demande du marché.



Et aussi...

Citroën ë-C3: la version à moins de 20 000 € arrive

Après avoir enrichi l'ë-C3 Aircross d'une batterie de plus grande capacité (51 kWh utiles, autonomie jusqu'à 400 km), Citroën ouvre les commandes de la déclinaison d'entrée de gamme de sa citadine ë-C3. Il s'agit de la version Autonomie urbaine, toujours animée par un bloc de 113 ch, mais équipée d'une batterie LFP de 30 kWh (jusqu'à 213 km d'autonomie annoncée). Elle est disponible à partir de 19 990 € en finition You (sans les suspensions Citroën Advanced Comfort) et à partir de 23 300 € en finition Plus (hors prime CEE⁽¹⁾).



N. SOLER

Le retour du Mercedes Classe G cabriolet

Disparue du catalogue depuis plus de dix ans, la version découvrable (toit en toile) du mythique 4x4 cubique réintégrera la gamme prochainement. Mercedes n'a pas précisé de date, ni son type de motorisation. A suivre...



MERCEDES

1. Certificat d'économies d'énergie.

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de septembre

1 Renault Clio 5	8627	+ 1%
2 Peugeot 208	6785	- 6%
3 Dacia Sandero	5100	+ 8%
4 Citroën C3	4900	-
5 Tesla Model Y	4844	+ 6%
6 Peugeot 2008	3457	- 1%
7 Peugeot 3008	3414	- 2%
8 Renault Captur	3245	- 15%
9 Dacia Duster	3168	+ 2%
10 Peugeot 308	3085	+ 10%

Sursaut du marché (+ 1%) grâce aux particuliers (+ 7%) et aux électriques (22% des ventes). Porté par une promo en LLD⁽²⁾, le Model Y revient, lui, de loin.

Avec notre partenaire

AAADATA

Trusted data useful innovation

2. Location longue durée.



Le concept-car électrique Tindaya reste fidèle à l'ADN anticonformiste de Cupra, avec un look audacieux et des lignes toujours plus sculptées et agressives. La version de série pourrait afficher une puissance frôlant les 500 ch.

En Bref

Show-car électrique

Longueur: 4,72 m

Moteur électrique: 500 ch*

*Estimation Auto Plus.

de fastback (coupé), sportive et aérodynamique, qui se caractérise par des lignes très sculptées. La face est on ne peut plus agressive, et on devrait retrouver

sur la version de série ce museau de requin, emblématique de la marque, ainsi que les logos avant et arrière éclairés. La signature lumineuse, toujours dotée de trois triangles, devrait, elle, adopter une forme plus horizontale pour offrir un regard affiné, plus perçant. A bord, l'accent sera mis sur la sportivité, avec un seul écran (ici de 24"/61 cm) et un bandeau rétroéclairé à la base du pare-brise.

Cupra n'a dévoilé aucune donnée technique, mais on peut facilement imaginer que le Tindaya soit conçu sur la plate-forme modulaire SSP (attendue depuis... 2021) qui équipera les futurs modèles électriques du groupe Volkswagen (dont la prochaine Golf, notamment). Cette base technique promet, entre autres, des recharges ultra-rapides (architecture 800 V), et des autonomies jusqu'à 1 000 km. Le Tindaya pourrait se doter d'une puissance proche de 500 ch et se positionner ainsi en rival des BMW iX3 et Mercedes GLC (électrique). ■



L'habitacle (encore conceptuel) reflète l'esprit sportif du Tindaya, centré sur le conducteur. Notez le bandeau, à la base du pare-brise, façon BMW iX3...

Nouveau Citroën ë-C5 Aircross

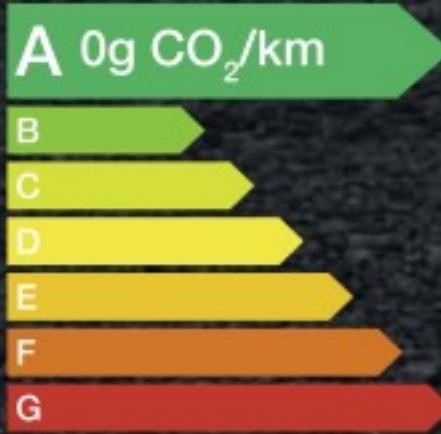
Portes ouvertes du 10 au 13 octobre**



à partir de **459 €/mois⁽¹⁾**

LLD 48 mois / 40 000 km 1^{er} loyer de 0€

Prime CEE de 4 242€ déduite avec 4 ans d'entretien et d'assistance*



JUSQU'À
8 CITROËN,
WE CARE
GARANTIE
ANS

Modèle présenté : Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort, MAX avec options 601€ aux mêmes conditions.

(1) Exemple pour la Location Longue Durée du Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort YOU après déduction de la Prime CertiNergy de 4242€. Vous êtes éligibles à ce montant de prime si votre revenu fiscal de référence est inférieur à 26200€ par part fiscale, voir conditions d'éligibilité sur [citroen.fr](#). Offre non cumulable valable jusqu'au 31/10/25 réservée aux personnes

physiques éligibles pour un usage privé, dans le réseau Citroën participant, et sous réserve d'acceptation par CREDIPAR, dénomination commerciale Stellantis Finance & Services, SA au capital de 138 517 008 € - 317 425 981

RCS Versailles - 43 rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY - N° ORIAS : 07004921 ([www.orias.fr](#)). *Prime CertiNergy pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie : 4242€ non soumis à la TVA. (n° SIREN CertiNergy : 798641999). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives * Prestation facultative, contrat Entretien Plus comprenant l'entretien et l'assistance selon conditions contractuelles sur 48 mois / 40 000 km (20€ / mois) (au 1^{er} des 2 termes atteint). Les conditions générales de l'offre sont disponibles dans le réseau Citroën. **Selon autorisation préfectorale et réseau participant.



CITROËN

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

Tous les modèles testés cette semaine



Y. LEFEBVRE

P. 26, COMPARATIF DACIA / RENAULT, LE CHOC : que valent les derniers modèles de la marque roumaine face aux cousins et rivaux de Renault ? Nos réponses en quatre matchs : **Sandero Stepway / Clio, Jogger 7 places / Grand Kangoo, Duster / Captur et Bigster / Symbioz.**

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Nissan Micra**, cousine de la R5 E-Tech.

P. 38, SPÉCIAL VÉHICULES DE SOCIÉTÉ : nos conseils et nos essais des meilleures voitures de fonction pour les entreprises, les artisans... Avec les **BMW Série 3 et X1, MG3, Renault 4 E-Tech, Clio et Symbioz, Skoda Elroq, VW Passat**, etc.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile

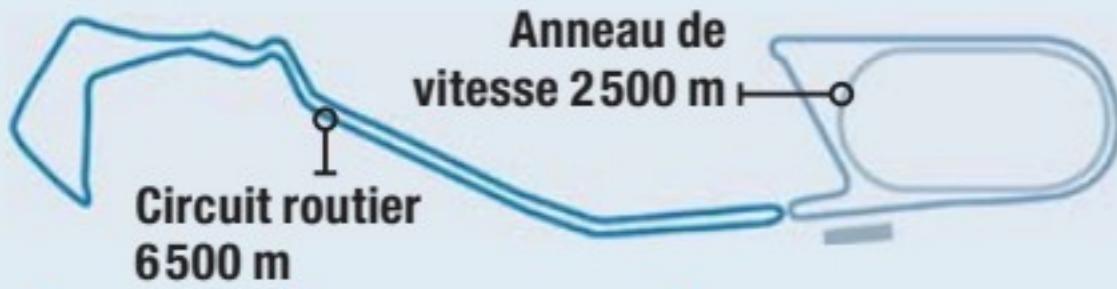


Frédéric Haas

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

260 dm³
coffre en config. 7 pl.



Y. LEFEBVRE

TOP 20

Les Dacia Jogger et Renault Grand Kangoo face aux autres 7 places et plus

Volume du coffre en config. 7 places et plus (en dm³)

1 ^{er}	Hyundai Staria (9 places)	933
2 ^{er}	Volkswagen Multivan (7 places)	395
3 ^{er}	Volkswagen ID. Buzz (7 places)	360
4 ^{er}	Citroën (ë-)SpaceTourer Taille M (8 places)	351
5 ^{er}	Volkswagen Tayron (7 places)	350
6 ^{er}	Skoda Kodiaq (7 places)	335
7 ^{er}	Peugeot 5008/E-5008 (7 places)	330
8 ^{er}	Kia EV9 (6-7 places)	320
9 ^{er}	Peugeot E-Rifter XL (7 places)	282
10 ^{er}	Renault Grand Kangoo (7 places)	260
11 ^{er}	Lexus LM (7 places)	240
12 ^{er}	Audi Q7 (7 places)	225
13 ^{er}	Kia Sorento (7 places)	213
13 ^{er ex ae}	Land Rover Defender 130 (8 places)	213
15 ^{er}	Dacia Jogger (7 places)	210
16 ^{er}	Hyundai Santa Fe (7 places)	200
17 ^{er}	Renault Espace (7 places)	170
18 ^{er}	Mercedes GLB (7 places)	163
19 ^{er}	Mercedes GLE (7 places)	159
20 ^{er}	Land Rover Discovery 5 (7 places)	152



N. SOLER

Grâce à ses dimensions XXL (5,26 m de long !), le Hyundai Staria peut accueillir à la fois neuf personnes et 933 dm³ de bagages. Un record absolu !



4 MATCHS À PRIX SERRÉS

Dacia/Renault :

Nouvelle identité visuelle, style plus affirmé, équipements modernes et moteurs à la pointe...

Dacia, sur le papier, n'a plus grand-chose à envier à la maison mère Renault. Au point de lui piquer des ventes. Mais attention au revers de la médaille : les tarifs de la marque roumaine montent, et les prix d'appel des rivales françaises ne sont plus loin...

Voici quatre matchs pour faire le point.

Ne parlez plus de low cost ! Dacia monte en gamme et cherche à opérer un changement d'image. Toujours malin et moins cher que la concurrence, mais plus cool et plus désirable qu'avant. Le design compte désormais beaucoup, alors qu'il passait au second plan du temps des premières Logan. Une stratégie flagrante depuis la sortie de la Sandero 3, du récent Duster, très

looké, puis de son grand frère, le Bigster. Ce dernier peut d'ailleurs dépasser les 30 000 €... Des ambitions croissantes qui doivent permettre à Dacia de gagner des parts de marché. Les chiffres semblent montrer que cette stratégie paye : les Sandero et Duster sont désormais des habitués du top 10 des ventes en France. Au point qu'en 2024, Dacia affichait les deuxièmes meilleures ventes aux particuliers dans l'Hexa-



N. SOLER

le choc

gone, loin devant Peugeot, et à quelques encablures seulement de... Renault! Avec l'élargissement de sa gamme, il y a fort à parier que le roumain conserve ce rang en 2025.

A la recherche de l'achat malin

Sur le papier, plus grand-chose ne sépare le haut de la gamme de Dacia des modèles les plus accessibles de Renault. En outre, les cousins partagent beaucoup:

plate-forme, motorisations, équipements... Car les Dacia n'ont désormais plus de "temps de retard" en la matière: elles utilisent en majorité les bases techniques des Renault actuelles. Celle de la Clio 5 pour la Sandero, celle du Captur pour les Duster et Bigster... Au point qu'il devient légitime d'hésiter: certains clients du Losange pourraient se laisser tenter par des tarifs accrocheurs et un équipe-

Au sommaire

Citadines: la Sandero défie la Clio	p. 28
Familiales 7 places: le Jogger face au Kangoo	p. 30
SUV citadins: le Duster affronte le Captur	p. 32
SUV compacts: le Bigster s'oppose au Symbioz	p. 33

ment souvent plus complet. Le match est de plus en plus serré, et à double tranchant. D'un côté, Renault doit justifier le surcoût de ses modèles face à ces roumaines modernes et tendance. D'un autre, pour séduire au-delà de sa clientèle habituelle, Dacia doit démontrer sa légitimité dans des fourchettes de prix de moins en moins low cost. Nous

avons confronté ici les deux gammes, dans quatre face-à-face qui s'annoncent tendus. Que vous cherchiez une citadine, un petit crossover, un transporteur de troupe ou un SUV compact, retrouvez dans ce dossier toutes les clés pour trancher: impressions de conduite, mesures, rapport prix/équipement, tout y est décortiqué.

Citadines La Sandero défie la Clio

ESSENCE/GPL

Dacia Sandero Stepway

1.0 Eco-G Expression - 100 ch

17 450 € / 17 000 €*



ESSENCE/GPL

Renault Clio1.0 Eco-G Generation⁽¹⁾ - 100 ch

18 000 € / 17 800 €*



PHOTOS: A. SAUNIER



Dacia Sandero

Les inserts en tissu rembourré réchauffent l'ambiance. Et cet habitacle est confortable et bien pensé mais sans compteurs numériques, il fait daté.



Renault Clio

Cette version d'appel n'est pas dépouillée : le petit écran est d'ailleurs déjà suffisant. Et la qualité de finition de son intérieur reste supérieure à celle de la Dacia.

En fin de carrière, la Clio 5 bénéficie d'une nouvelle finition en entrée de gamme baptisée Generation. Celle-ci casse ses prix, au point d'être ici à quelques encablures d'une Sandero Stepway de milieu de gamme, pourvue du même moteur. Et ce ticket d'entrée, certes pas particulièrement richement équipé pour une Clio, fait jeu égal avec sa rivale roumaine. Voire un peu mieux, grâce à son instrumentation numérique et ses jantes alu de série. De quoi compenser les quelques centaines d'euros qui séparent ces cousines, même si la Sandero a pour elle une garantie de 3 ans (2 ans chez Renault), et qu'elle permet à son acheteur de compenser quelques lacunes d'équipement via le catalogue des options (caméra de recul, clim' auto.). La Sandero Stepway est aussi plus spacieuse que sa

cousine française, et son volume de coffre est supérieur. De quoi faire la différence si ces deux critères sont déterminants pour vous. Mais la Clio prend sa revanche ailleurs : mieux finie, elle est surtout bien mieux insonorisée (bruits de moteur et d'air). De quoi rendre les voyages moins fatigants. Son comportement est légèrement plus plaisant, et son couple moteur/boîte, pourtant techniquement identique, se révèle un peu plus fluide à l'usage. Enfin, la Clio l'emporte côté consommation face à une Sandero Stepway moins aérodynamique. Rappelons que le moteur Eco-G, présent sous le capot de ces deux citadines, permet de belles économies au quotidien en carburant au GPL. Bref, hors espace intérieur, la Clio Generation fait mieux un peu partout, pour à peine plus cher. Une affaire à saisir.

C. R.-R.

1. Modèle photographié en finition Evolution.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Dacia Sandero	Renault Clio
Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi (essence/GPL)	160/170 Nm	160/170 Nm	160/170 Nm
CO ₂ /Malus	112 g/km/0 €	108 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	165 km/h	177 km/h	177 km/h
Accélération 1000 m D. A. ⁽²⁾	33s7	33s8	33s8
Reprises 80 à 120 km/h 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽²⁾	9s2/13s6/21s7	8s6/12s2/17s9	8s6/12s2/17s9
Consommation moyenne ⁽³⁾	6,5/8,6 l/100 km	6,8/8,3 l/100 km	6,8/8,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	8,4/8,9/8,6 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km
Poids	1190 kg	1190 kg	1190 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	69 m	69 m
Dim. L x l x h, en m	4,10 x 1,85 x 1,59	4,05 x 1,80 x 1,44	4,05 x 1,80 x 1,44
Volume de coffre	356 dm ³	323 dm ³	323 dm ³

2. Mesures avec du GPL. 3. En essence/GPL.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance de l'attention du conducteur.

Agrement : • Aide au stationnement AR • Climatisation manuelle • Ecran tactile avec Mirror Screen et radio DAB • Prises USB AV/AR • Rétros électriques et dégivrants • Vitres électriques AV/AR.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Sandero	Renault Clio
Caméra de recul	Pack à 500 €	Indisponible
Climatisation automatique	250 €	Indisponible
Chargeur smartphone à induction	Indisponible	180 €
GPS	400 €	400 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Dacia Sandero	Renault Clio
Comportement routier	14	15
Equipements de sécurité	12	11
Agrément/performances	13	14
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	12	13
Habitabilité/coffre	12	8
Aspects pratiques	12	13
Présentation/finition	12	15
Consommation	17	18
Prix	11	9

2^e 129/2001^{re} 132/200Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Renault Clio

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

Une offre à ne pas



zapper

Livebox Fibre
29,99 €
/mois

pendant 12 mois puis 42,99 €/mois.

**Avec Orange TV
et la puissance du Wifi 7**

Soit 8 €/mois de remise et 5 €/mois remboursés⁽¹⁾ pour les nouveaux clients Fibre.

Offre soumise à conditions, en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité et équipements compatibles Wifi 7. Engagement 12 mois. Débits max. théoriques avec carte, câble et ordinateurs compatibles. Wifi 7 : bandes accessibles : 2,4 GHz et 5 GHz. Frais de mise en service : 49 €. Frais de résiliation : 60 €. Orange TV : hors services, contenus payants et sportifs en direct.

(1) Remboursement sur demande (à retourner avant le 19 janvier 2026) et appliqué au plus tôt à partir de la 2^e facture Orange. *Catégorie Solutions communicantes pour les particuliers - Étude BVA Xsight - Viséo CI - Plus d'infos sur escda.fr



orange™
est là

Familiales 7 places Le Jogger face au Grand Kangoo

HYBRIDE ESSENCE

Dacia Jogger (7 pl.)

1.6 Hybrid Extreme+ - 140 ch

28 100 € / 27 800 €*



ESSENCE

Renault Grand Kangoo (7 pl.)

1.3 TCe Grand Evolution Auto. - 130 ch

35 500 € / 45 100 €*(1)



PHOTOS: N. SOLER



Dacia Jogger

Beaucoup moins cher et bien mieux équipé, le Jogger se montre aussi un peu plus raffiné dans cette finition haut de gamme Extreme+.



Renault Grand Kangoo

L'ergonomie bien pensée (levier de vitesses surélevé) facilite la prise en main. Les rangements sont nombreux et pratiques. Mais le prix très élevé est dissuasif.

Sorte de break surélevé, le Jogger roule sur les plates-bandes du Grand Kangoo pour les amateurs de modèles à sept places. Mais le Renault affiche une carrière plus imposante: 4,91 m de long, contre 4,55 m pour le Dacia. Plus large et plus haut également, c'est lui qui offre sans surprise le plus de place aux 2^e et 3^e rangs, de volume de coffre et d'aspects pratiques (seuil de chargement plus bas avec plancher affleurant, portes latérales arrière coulissantes facilitant l'accès, 2^e rang escamotable, rangements à gogo...). Pour voyager à sept avec des bagages, il domine incontestablement son cousin roumain, d'autant qu'il est aussi plus confortablement amorti. Le Jogger ne se laisse toutefois pas abattre. Il repasse devant son adversaire sur la route. Plus léger de 342 kg (!) et un peu plus puis-

sant, il offre de meilleures performances, et épargne 2,4 l/100 km de sans-plomb en moyenne (jusqu'à 3,5 l/100 km en ville!). Une différence à laquelle contribue aussi sa mécanique hybride: le moteur thermique, qui a déjà moins de poids à tracter, est aussi aidé par deux blocs électriques. Seul grief: la boîte auto. à crabots, lente et peu réactive, donne l'impression d'hésiter entre deux rapports en faisant gronder le moteur. Celle associée au 1.3 TCe du Grand Kangoo n'est pas non plus un exemple de réactivité, mais elle se montre un peu plus rapide, et offre un meilleur agrément. Pas assez pour permettre au Renault de rattraper son équipement inférieur et, surtout, son prix plus élevé de 5 900 €... Voire 17 300 € avec le malus (CO₂ et poids) de 11 361 € si vous ne bénéficiez pas de l'abattement grande famille⁽¹⁾.

C. T.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Dacia Jogger	Renault Grand Kangoo
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Non	
Couple maxi (thermique/électrique)	148/205 Nm	240/– Nm	
CO ₂ /Malus (CO ₂ + poids)	107 g/km/0 €	166 g/km/+ 11 361 ou 0 € ⁽¹⁾	
Boîte	Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 7 vitesses	
Vitesse maxi	154 km/h	171 km/h	
Accélération 1000 m D. A.	33s	34s6	
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	9s9	
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	8,8 l/100 km	
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,1/5,7 l/100 km	8,5/8,8/9,2 l/100 km	
Poids	1408 kg	1750 kg	
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	65 m	
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68	4,91 x 1,92 x 1,84	
Volume de coffre ⁽²⁾	805/625/210 dm ³	1040/930/260 dm ³	

1. Les familles comptant 3 enfants à charge et plus sont éligibles à une réduction forfaitaire du malus CO₂ (20 g/enfant) et poids (200 kg/enfant). Dans ce cas, les 11 361 € de malus sont annulés, ce qui ramène le vrai prix à 33 725 €. 2. En configuration 2/5/7 places.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

Agrément: • Aide au démarrage en côte • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 2/3-1/3 + 2 sièges au 3^e rang • Clim' auto. • Ecran central tactile avec Mirror Screen • Rétros électr. et dégivrants • Vitres électr. AV/AR, etc.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Jogger	Renault Grand Kangoo
Clé mains libres/Jantes alu	Série	Indisponible
GPS	Série	350 €
Mise en tablette du siège passager	Indisponible	300 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Dacia Jogger	Renault Grand Kangoo
Comportement routier	15	14
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	14	13
Confort/insonorisation	14	15
Equipements de confort/garantie	15	13
Habitabilité/coffre	6	18
Aspects pratiques	16	19
Présentation/finition	12	10
Consommation	17	9
Prix	15	5
	1er 136/200	2e 128/200

Le verdict **Auto Plus**

Victoire: Dacia Jogger

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



En octobre,
les probabilités
sont de votre côté.

CHAQUE JOUR
1 MG
REMBOURSÉE⁽¹⁾

MG Motor fête
ses 100 000 clients !⁽²⁾

Du 6 au 31 octobre 2025,
commandez votre MG neuve et
tentez de vous la faire rembourser
par tirage au sort.⁽¹⁾
24 jours, 24 gagnants.
Et si c'était vous ?



Modèles électriques



(1) Dans le réseau MG participant **du lundi au samedi, du 6 au 31 octobre, ainsi que le dimanche 12 octobre** (selon autorisation préfectorale). Détails et règlement sur mgmotor.fr/reglement-100k
Offre valable sur toute la gamme MG neuve.

(2) Basé sur le nombre cumulé d'immatriculations de véhicules MG en France depuis 2020 (source interne). Plusieurs immatriculations peuvent correspondre à un même client.

Édition 09/2025. SAIC Motor France RCS Nanterre 888 573 896

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

SUV citadins

Le Duster affronte le Captur

HYBRIDE ESSENCE

Dacia Duster

1.6 hybrid Extreme - 140 ch

28500 € / 28000 €*



HYBRIDE ESSENCE

Renault Captur

1.8 E-Tech full hybrid Evolution⁽¹⁾ - 160 ch

30000 € / 28500 €*



N. SOLER



Dacia Duster

D'apparence moderne et robuste, l'intérieur du Duster laisse une bonne première impression. Mais les matériaux restent low cost.

N. SOLER



Renault Captur

Classique et sobre, le Captur est bien fini et ses écrans sont faciles d'utilisation. La position de conduite profite de sièges offrant un meilleur maintien des cuisses.

En finition haute Extreme, le Duster se retrouve ici très proche d'un Captur d'entrée de gamme, à équipement comparable. Une mauvaise nouvelle pour le roumain, qui voit aussi le français prendre une longueur d'avance côté technique. Le Captur a en effet récemment reçu une mise à jour de sa mécanique hybride. Plus puissant, plus performant, le tout a aussi le bon goût de gagner en sobriété. Au point qu'il est devenu le plus frugal de sa catégorie ! Le Duster, pourtant déjà peu gourmand, tire un peu la langue... Et le nouvel ensemble progresse aussi côté agrément : les à-coups caractéristiques de la boîte auto. à crabots sont un peu lissés en ville et sur route. Au-delà de 90 km/h, il faut en revanche toujours patienter un peu en relances, dans les deux cas. Les fans de Dacia peuvent

se rassurer : le Duster aura aussi prochainement droit à une version de 155 ch de ce nouveau moteur, comme son grand frère, le Bigster (*voir ci-contre*). Le Duster s'avère un SUV très réussi. Son châssis fait jeu égal avec celui du Captur, avec un bon rapport confort/dynamisme. Et son grand coffre constitue un bel atout, tandis que l'habitabilité est au-dessus de la moyenne. Mais le Captur est coriace. Il est pratique grâce à sa banquette coulissante. Et son intérieur est plus valorisant, même avec un dessin de la planche de bord plus tout jeune. Il est aussi bien mieux insonorisé. Et son tarif n'est supérieur à celui du Dacia que de quelques centaines d'euros, alors que l'équipement est très proche. La victoire lui revient. Mais à charge de revanche !

C. R.-R.

1. Modèle photographié en finition Esprit Alpine.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Dacia Duster	Renault Captur
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	148/205 Nm	170/205 Nm	170/205 Nm
CO ₂ /Malus	111 g/km/0 €	104 g/km/0 €	104 g/km/0 €
Boîte	Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 4 + 2 vit. en électr.
Vitesse maxi	155 km/h	177 km/h	177 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s6	30s8	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4	6s1	6s1
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	5,4 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,5/5,7 l/100 km	5,1/6/5 l/100 km	5,1/6/5 l/100 km
Poids	1418 kg	1385 kg	1385 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m	66 m
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66	4,24 x 1,80 x 1,58	4,24 x 1,80 x 1,58
Volume de coffre	475 dm ³	De 334 à 454 dm ³ ⁽²⁾	De 334 à 454 dm ³ ⁽²⁾

2. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) • Régulateur de vitesse • Surveillance de l'attention du conducteur.

Agrément : • Aide au stationnement AR avec caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile avec Mirror Screen • Instrumentation numérique • Prises USB AV/AR • Rétros électriques dégivrants.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Duster	Renault Captur
Aide au stationnement AV/AR	Pack à 550 €	Pack à 1000 €
Chargeur de smartphone à induction	Pack à 600 €	Indisponible
Essuie-glaces automatiques	Série	Indisponible
GPS connecté	Pack à 600 €	Pack à 1000 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Dacia Duster	Renault Captur
Comportement routier	15	16
Equipements de sécurité	12	11
Agrément/performances	13	14
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	14	13
Habitabilité/coffre	13	8
Aspects pratiques	14	15
Présentation/finition	13	16
Consommation	14	17
Prix	10	9

2^e 132/2001^{er} 135/200Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Renault Captur

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

SUV compacts Le Bigster s'oppose au Symbioz

HYBRIDE ESSENCE

Dacia Bigster

1.8 hybrid Journey - 155 ch

32 000 € / 31 000 €*

HYBRIDE ESSENCE

Renault Symbioz

1.8 E-Tech full hybrid Techno⁽¹⁾ - 160 ch

36 300 € / 34 800 €*



Y. LEFEBVRE

1. Modèle photographié en finition Iconic.



Dacia Bigster

L'intérieur du Dacia est plus rustique, et la position de conduite, moins naturelle. Néanmoins, une agréable sensation d'espace domine à bord.



Renault Symbioz

Le Symbioz se distingue par sa planche de bord sérieusement construite et un écran tactile de 10,4"/26,4 cm réactif et intuitif. Une référence !

Pour ce match, la bataille ne se joue pas vraiment sur le plan des motorisations : les deux modèles disposent depuis peu du même système full hybrid. On retrouve donc, chez l'un comme chez l'autre, le manque de réactivité de la boîte à crabots, mais aussi le très petit appétit du quatre cylindres 1.8. A faible allure, ces SUV roulent fréquemment en mode 100% électrique, ce qui se traduit par des consommations maîtrisées. Mais le Renault fait encore mieux que son cousin Dacia en la matière : alors que ce dernier se contente de 6 l/100 km en moyenne, ce qui est déjà excellent, le français (plus léger et profilé) parvient à descendre à 5,4 l/100 km ! Il bénéficie aussi d'un meilleur comportement routier et d'un confort supérieur (suspensions plus douces, bonne insonorisa-

tion). Le Bigster mise, lui, sur son imposant gabarit (4,57 m contre 4,42 m) pour dominer en matière d'habitabilité. Avec son coffre géant et de larges ouvertures facilitant l'accès à bord, il se montre surtout plus accueillant pour les passagers. A l'inverse, la banquette du Symbioz paraît plus étroite, en particulier pour l'occupant du milieu. Mais elle coulisse (sur 15 cm), ce qui profite à la modularité. La planche de bord soignée du Renault séduit aussi, et son écran tactile, lisible et réactif, s'avère très intuitif à l'usage. Moins valorisant, l'habitacle du Dacia pâtit d'une présence plus marquée de plastiques durs. C'est la contrepartie logique de son tarif, très offensif : à finition et motorisation équivalentes, il s'affiche en effet à 31 000 €*, soit 3 800 €* de moins que son cousin... **D. B.**

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Moteur essence		4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation		Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi (thermique/électrique)		172/205 Nm	170/205 Nm
CO ₂ /Malus		104 g/km/0 €	100 g/km/0 €
Boîte		Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 4 + 2 vit. en électr.
Vitesse maxi		178 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.		31s6	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		6s	6s7
Consommation moyenne		6 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		6/6,5/5,6 l/100 km	5,2/5,9/5,2 l/100 km
Poids		1 500 kg	1 447 kg
Freinage 130 à 0 km/h		64 m	65 m
Dim. L x l x h, en m		4,57 x 1,82 x 1,71	4,42 x 1,80 x 1,58
Volume de coffre		700 dm ³	De 480 à 610 dm ³ ⁽²⁾

2. Banquette coulissante reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance de l'attention du conducteur.

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

LES DIFFÉRENCES	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Banquette coulissante	Indisponible	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Indisponible	Pack à 1 100 €
Hayon motorisé	Série	450 €
Stationnement assisté	Indisponible	Pack à 1 100 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Comportement routier	15	16
Equipements de sécurité	12	13
Agrément/performances	14	14
Confort/insonorisation	14	15
Equipements de confort/garantie	18	17
Habitabilité/coffre	14	8
Aspects pratiques	15	15
Présentation/finition	12	16
Consommation	18	19
Prix	13	7
	1er 145/200	2e 140/200

Le verdict **Auto Plus**

Victoire : Dacia Bigster



ÉLECTRIQUE

Nissan Micra

Grande autonomie Evolve - 52 kWh - 150 ch

36 000 € / 32 800 €*



LA NOUVELLE MICRA MISE À 100 % SUR L'ÉLECTRIQUE

Aussi “Douai” que la R5 !

Retirée du marché en 2023, la Micra nous revient métamorphosée. Vous lui trouvez un air de famille avec la Renault 5 E-Tech ? Logique, elle en dérive étroitement ! Non sans en tirer avantage...

Assemblée à Flins, dans les Yvelines, la précédente Micra, lancée en 2017, était alors basée sur la Renault Clio 4. Une excellente origine, qui ne lui a malheureusement pas permis d'embrasser la carrière espérée. Au point d'être mise au rancart dès l'été 2023, sans remplaçante. Après deux années blanches, Nissan res-

suscite finalement sa citadine fétiche, toujours assemblée en France, mais cette fois au cœur de l'usine Renault de Douai. Le berceau d'une certaine... R5-Tech ! Il ne s'agit bien sûr pas d'un hasard, puisque l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, comme tous les grands groupes automobiles, mutualise ses plates-formes. Celle autour de laquelle est bâtie la "Cinq", bap-

tisée AmpR Small, profite ainsi à la nouvelle Micra, qui fait donc un virage à 180° en abandonnant pour de bon les moteurs thermiques. Cela dit, Nissan ne s'est pas contenté de changer le logo d'une R5, loin de là...

Tout pareil, sauf le look !

Le constructeur japonais, qui ne projette plus de vendre sa citadine hors du Vieux Continent, a missionné son studio de design européen, basé à Londres, pour assaisonner la française à son goût. Un savoureux mélange de sauce Worcestershire (faux-semblants de Mini) et de Wasabi (yeux écarquillés façon personnage de manga), dont ne subsiste *in fine* de la R5 que le toit, les vitres, les rétroviseurs et les poignées de porte. Cette séduisante métamorphose (+ 5 cm sur la longueur, au passage) se limite toutefois au look extérieur. A l'intérieur, la Micra reprend en effet le mobilier de sa frangine douaisienne. Planche de

bord, écrans, sièges "pétale", ciel de toit matelassé, rangements, coffre : c'est kif-kif ! Seuls les graphismes de l'instrumentation et les selleries (couleurs, textures) diffèrent. Un copier-coller intérieur plutôt avantageux pour Nissan, la présentation flatteuse de la "donneuse" comme l'ergonomie de ses commandes (position de conduite, système multimédia piloté par Google) figurant parmi ses meilleurs atouts. A l'inverse du confort aux places arrière, où il est impossible d'étendre les jambes ou de glisser les pieds sous les sièges avant quand ceux-ci sont en position basse.

Les R5 et Micra se partageant également les batteries de 40 kWh (avec moteur de 120 ch) et 52 kWh (moteur de 150 ch), aucune différence n'est à attendre en matière d'autonomie (pompe à chaleur de série pour tout le monde), comme nous l'avons constaté durant notre parcours, varié : environ

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : assemblée à Douai (59) aux côtés de la R5 E-Tech, la Micra bénéficie, elle aussi, d'une prime "coup de pouce", comprise chez Nissan entre 3 181 et 4 242 €. Pas encore de remise, en revanche.

L'entretien : visite annuelle ou tous les 20 000 km.

L'équipement : la finition Evolve correspond à l'Iconic Cinq chez Renault, avec la hi-fi Harman Kardon en sus mais le Park Assist en option. Au final, la Micra coûte 410 € de plus au catalogue.



Habillée de panneaux de carrosserie et boucliers spécifiques, la Micra s'étire sur 5 cm de plus que la R5. Pavillon et vitrages, en revanche, restent identiques.



En dépit de mensurations intérieures très correctes pour la catégorie, il est bien difficile de glisser les pieds sous les sièges avant, à cause du plancher surélevé.



Coffre spacieux, mais accès (seuil haut perché) et modularité (pas de plancher ajustable) décevants...



Le chargeur embarqué de 100 kW ne permet pas de descendre sous la demi-heure en courant continu (DC).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alertes survitesse et somnolence • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Rétro int. jour/nuit auto.

Agrement: • Aide au stationnement AR + cam. de recul • Bluetooth + USB (2) • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile • GPS connecté • Mirror Screen • Jantes alu 18" • Système audio Harman Kardon • Vitres AR surteintées.

En option Agrément: • Assistance au créneau (500 €) • Peinture métallisée bicolore (650 €) • Sellerie Zen (habillage de couleur claire: 400 €).



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Sous sa frimousse ronde, la Micra reste strictement identique à la Renault 5. Difficile de s'en plaindre, la française bénéficiant de réglages (trains roulants, direction) "aux petits oignons".

340 km réels (416 km annoncés) de rayon d'action avec les gros accus. Ceux-ci se rechargent toujours en 30 mn sur borne rapide (100 kW) et en 4 h 45 sur 1. Freinage régénératif suffisamment intense quand on relâche l'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein, avec palettes au volant, disponible début 2026 sur la R5.

les Wallbox de 11 kW. Du pareil au même encore côté conduite: on retrouve les excellentes prestations de la R5 (comportement agile, direction précise, freinage

facile à doser, accélérations toniques), avec en bonus le mode "One Pedal"⁽¹⁾. Quid des prix? Calqués à première vue sur ceux de la R5 à dotation équivalente

(à 500 € près en faveur de celle-ci), ils pâtissent cependant de l'absence de remise accordée par Nissan sur sa nouveauté... ■

SUITE PAGE 36

N° 1936 – 10.10.2025

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	150 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Autonomie cycle mixte WLTP	416 km
Temps de charge borne rapide DC ⁽¹⁾	30 mn
Poids	1 452 kg

1. De 15 à 80 % de capacité. Capacité de charge maxi: 100 kW.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion NMC	52 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Prime CEE (selon revenu fiscal)	0 g/km/De 3 181 à 4 242 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/55 R18
Dim. L x l x h, en m	3,98 x 1,83 x 1,50
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Consommation	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruits aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
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

La Nissan Micra Grande Autonomie Evolve (32 800 €*, 52 kWh, 150 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines électriques d'environ 150 ch, qui comprend notamment: BYD Dolphin Surf Comfort (25 990 €*, 40 kWh, 150 ch), Citroën ë-C3 Auton. Conf. Max (23 000 €*, 42 kWh, 113 ch), Opel Corsa Electric GS (27 300 €*, 48 kWh, 156 ch), Peugeot E-208 GT (32 800 €*, 51 kWh, 156 ch), Renault 5 E-Tech Iconic Cinq (29 400 €*, 52 kWh, 150 ch), etc.

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrement/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



POSTE DE CONDUITE



Identique à celui de la R5 E-Tech, l'aménagement intérieur séduit autant par son ergonomie bien pensée (commandes accessibles, écrans

parfaitement lisibles) que par sa position de conduite irréprochable (les sièges "pétales" ont fait leurs preuves chez Renault). Seul véritable point noir, les appuie-tête arrière, non encastrables, entravent la rétrovision.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

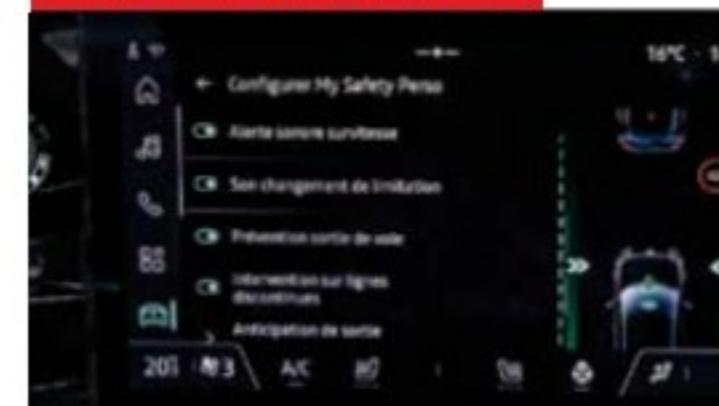
Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Il ne manque rien à bord de la finition Evolve. Pas même la conduite semi-autonome et les "gadgets" qui vont avec, comme la surveillance des angles morts. Cette Micra haut de gamme profite aussi de l'alerte de trafic en marche arrière et des feux de route automatiques. En revanche, l'assistance au créneau, de série sur la R5 équivalente (Iconic Cinq), reste facturée 500 € chez Nissan. Bonne nouvelle, on retrouve la touche "My modes" permettant de neutraliser, à l'aide d'un seul bouton, les aides trop intrusives.

Freinage d'urgence automatique

Série

Maintien dans la voie

Série

Conduite semi-autonome

Série

Allumage auto. des phares

Série

Passage codes/feux de route

Série

Assistance au créneau

500 €

ÉCRAN TACTILE



De 7"/17,8 cm à bord de la Micra d'entrée de gamme (Engage), l'écran central, repris à la Renault 5, grimpe à 10,1"/25,6 cm sur les finitions Advance et Evolve. Le fameux système Google, aussi ludique qu'efficace, est lui aussi de la partie.

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

■

BIEN VU

Les palettes pilotant l'intensité du freinage régénératif et le mode One Pedal sont de série. Rare à ce niveau de gamme.

RATÉ

Aucune prise USB à disposition des passagers arrière : un fâcheux oubli à une époque où tout le monde est "connecté"...

**FINITION**

L'habitacle fait la part belle aux matériaux recyclés et aux plastiques durs. Toutefois, la planche de bord matelassée, la sellerie mixant simili-cuir et tissu texturé comme les couleurs élégantes confèrent à l'ensemble un aspect soigné. Ajustages sérieux, par ailleurs.

Qualité des matériaux

Qualité des assemblages

Résistance aux rayures

CHAUFFAGE/CLIM'

Pas de clim' bizona, mais des commandes "à l'ancienne" sur la console, plus naturelles à utiliser que de petits pictos perdus sur l'écran.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Indisponible
Aérateurs arrière	Indisponible
Discretion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

De série sur la Micra Evolve, la hi-fi Harman Kardon (9 haut-parleurs, 410 W) suffit amplement pour sonoriser une voiture de cette taille.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (Harman Kardon)	Série
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS

La boîte à gants manque de volume, mais les vide-poches sont assez nombreux. A l'avant en tout cas... A l'arrière, il faut en effet se contenter de poches aumônières au dos des sièges. Et encore, celles-ci sont réservées à la finition Evolve.

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

Le verdict *Auto Plus***Intéressant**

Sympa à conduire, agréable à vivre, sûre, endurante, la Micra chipe à la Renault 5 tout ce qui fait d'elle la meilleure citadine électrique. Mais en suivant sa propre voie côté design. Une alternative pertinente si vous tombez sous son charme.

LES PLUS

Look différent de la R5...
... mais agrément préservé !
Autonomie intéressante

LES MOINS

Plus chère que la R5 à dotation équivalente
Manque d'aspects pratiques

**Auto
Plus**

**PRIX
MEILLEURS
DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES
2026**



**PARTICIPEZ
AU SONDAGE
NATIONAL**

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

VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL
ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE
RÉFÉRENÇÉ AU SONDAGE DES
« Meilleurs Distributeurs de France
2026 » ?

Transmettez-nous directement
vos coordonnées
à autoplusevents@reworldmedia.com



TENTEZ DE GAGNER
une enceinte Marshall et
des montres connectées
Ice-Watch.

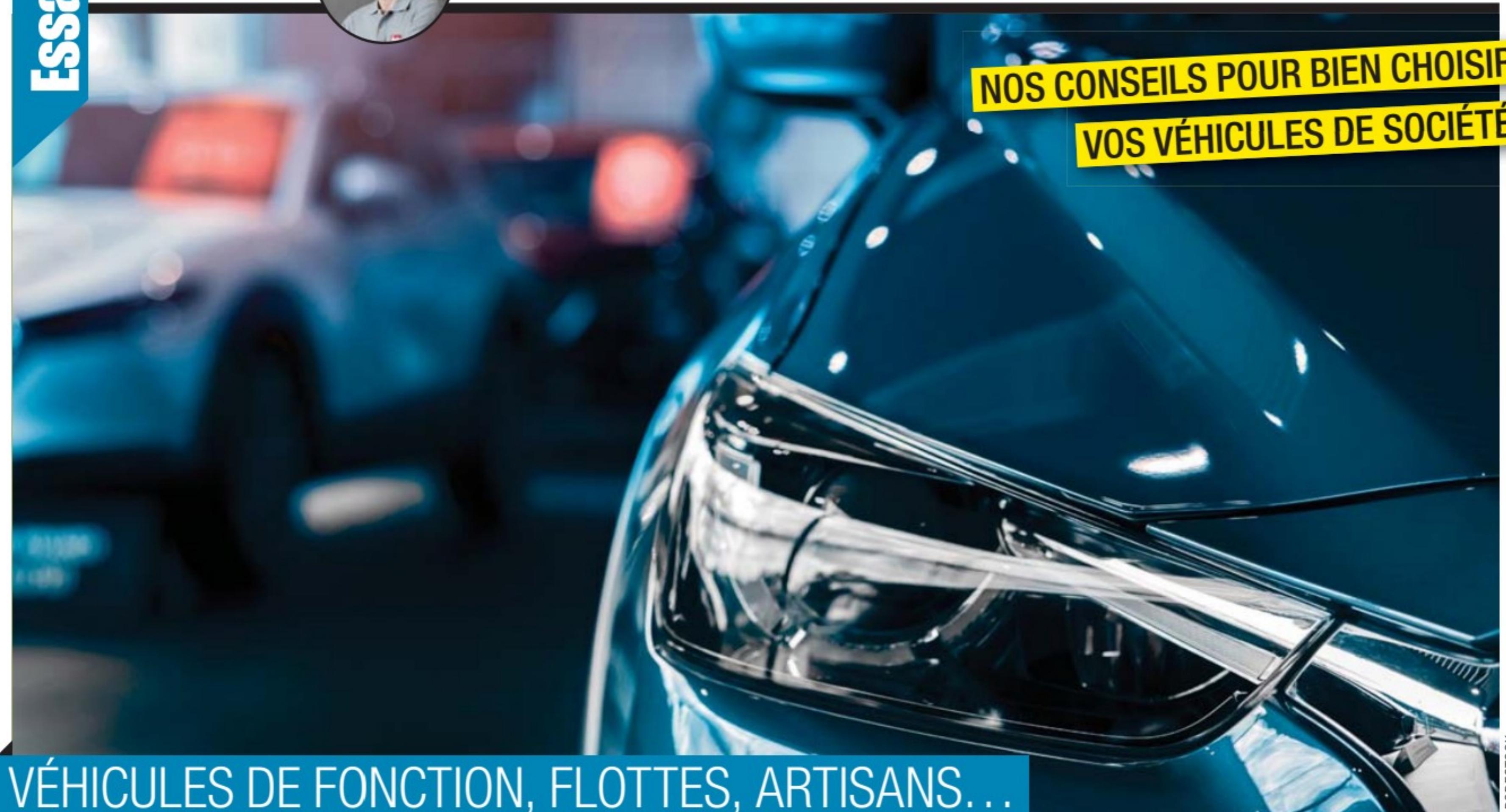
C'est très simple !



Extrait du Règlement : ERAS organise du 10 octobre au 10 novembre 2025, un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine. Pour participer, il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin de jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'informations, consulter le Règlement disponible sur <https://autoplus.fr>



Par Vincent Desmonts

NOS CONSEILS POUR BIEN CHOISIR
vos véhicules de société

ADOBESTOCK

VÉHICULES DE FONCTION, FLOTTE, ARTISANS...

Les meilleurs modèles à l'essai

En France, plus d'une voiture neuve sur deux est immatriculée au nom d'une société. Un marché soumis à des règles bien particulières : la réglementation des flottes a des allures de jungle inextricable ! *Auto Plus* décrypte pour vous ce charabia et vous recommande 20 modèles qui méritent le détour.

Plus encore que l'achat d'une auto pour un particulier, l'acquisition d'une voiture de société n'a rien de simple. Quel type de motorisation choisir ? Avec quelle fiscalité ? Essayons d'y voir un peu plus clair...

■ Les taxes sur les véhicules de société se répartissent en deux catégories. D'abord, la **taxe annuelle sur les émissions de CO₂**, avec un barème progressif qui démarre dès 10 g/km (à raison d'un euro par gramme), puis va crescendo (2 €/g à partir de 51 g/km, 3 € à partir de 59 g, 4 € à partir de 91 g...). Tous les modèles sont concernés, sauf les électriques. Quant au seul modèle E85 du marché (le Ford Kuga FHEV E85), il bénéficie d'un abattement de 40% sur ses émissions de CO₂.

■ Vient ensuite la **taxe annuelle sur les polluants atmosphériques** (ou TVS "Air"). Elle est calculée en fonction du niveau de pollution émis par les véhicules, de leur type de motorisation (essence ou gazole) et de leur année de mise en circulation. Elle est de 0 €/an pour un modèle électrique, de 100 €/an pour un

essence (électrifiée ou non) et de... 500 €/an pour un diesel.

■ Enfin, les véhicules de société sont soumis au **malus écologique et au malus au poids**. Rappelons que le premier débute dès 113 g/km (50 €) et culmine à 70 000 € au-delà de 192 g/km. Le second s'applique dès 1 600 kg, à raison de 10 €/kg jusqu'à 1 799 kg, puis de 15 €/kg jusqu'à 1 899 kg, etc. Les modèles électriques restent (pour l'instant !) exemptés, tandis que les modèles hybrides ("full" comme "mild") bénéficient d'un abattement de 100 kg, porté à 200 kg dans le cas des hybrides rechargeables.

■ Rare bonne nouvelle : privées depuis longtemps du bonus, les entreprises peuvent désormais

bénéficier des récents certificats d'économies d'énergie (CEE) ! Leur montant reste cependant très modeste (au contraire de celui pour les véhicules utilitaires) : autour de 500 €, variable selon les marques.

■ N'oublions pas que l'énergie est détaxée, avec une TVA déductible à 100% pour les modèles électriques ou carburant au GPL, ainsi que pour tous les véhicules à deux places. Cette déduction n'est que de 80% pour les véhicules de tourisme à essence, gazole et E85 (de plus de deux places).

■ Depuis cette année, l'avantage en nature est plus lourdement taxé. Il est passé de 30 à 50% pour un modèle pris en location

longue durée, et de 9 à 15% si le véhicule est acquis en pleine propriété. Pour compenser cette hausse, les électriques ont vu leur abattement passer de 50 à 70% (dans la limite de 4 582 €/an).

■ **Coup de massue sur les modèles thermiques (et notamment diesels), "cadeaux" fiscaux sur les électriques** : Bercy fléchit le chemin à suivre ! De fait, les entreprises immatriculent désormais davantage de voitures électriques que les particuliers. Reste que les modèles "à pile" ne conviennent pas à tous les usages et à tout le monde. C'est pourquoi nous avons aussi sélectionné des modèles diesels, essence, GPL, E85, et hybrides.



Les 20 modèles conseillés par *Auto Plus*

En fonction de l'évolution de la fiscalité sur les véhicules de société, nous avons sélectionné ici vingt modèles parmi les plus recommandables. Pour chacun, nous avons tenu compte du montant des taxes annuelles, de sa valeur en neuf, de sa valeur résiduelle et, bien entendu, de ses qualités intrinsèques, jugées par nos essayeurs et par les techniciens du labo *Auto Plus*.

Les diesels

p. 40

Les essence, GPL, E85 et hybrides simples p. 41

Les hybrides rechargeables p. 42

Les électriques p. 43



LES DIESELS

Pénalisé par la taxe "Air" à 500 €/an, le diesel est toujours dans le collimateur de Bercy. Mais il reste apprécié des entreprises, qui immatriculent près des trois quarts des voitures alimentées au gazole. Valeur sûre des gros rouleurs sillonnant les voies rapides, les diesels sont également bien adaptés à ceux qui tractent fréquemment.

RENAULT CLIO



N. SOLER

1.5 Blue dCi Generation - 100 ch

Prix catalogue
19900 €

TAXES:
725 €/AN

Dernière citadine diesel du marché, la Clio Blue dCi n'en a plus que pour quelques mois : l'occasion ou jamais d'en profiter !

NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm ³
Couple maxi	260 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	108 g/km / 0 €
Taxes CO ₂ / Air	225 € / 500 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,9/5/5 l/100 km
Coffre	340 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

La prochaine Clio ne sera plus proposée en diesel. Il ne reste donc que quelques mois pour s'offrir la toute dernière citadine du marché à carburer au gazole ! Grâce à ses faibles émissions de CO₂, elle écope d'une taxation minimale (pour un diesel, s'entend),

et se contente par ailleurs de 5 l/100 km. Doux et discret, le 1.5 Blue dCi profite en outre d'une boîte à six rapports bien étagée, gage de bonnes reprises. On retrouve, pour le reste, les qualités habituelles de la Clio : châssis précis, bon compromis d'amortisse-

ment et ergonomie "au poil". Enfin, elle n'a jamais été aussi accessible, grâce à la nouvelle finition d'entrée de gamme Generation, affichée à 19900 € avec clim', Mirror Screen sans fil, radar de recul et jantes alu. Seuls bémols : des places arrière et un coffre moyens. ■

BMW SÉRIE 3 TOURING



A. CORTESE

320d xDrive M Sport - 190 ch

Prix catalogue
63500 €

TAXES:
1533 €/AN

Même en diesel, la Série 3 Touring met en avant d'excellentes sensations de conduite.

NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm ³
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ / Malus	142 g/km / + 2771 € ⁽¹⁾
Taxes CO ₂ / Air	1033 € / 500 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/5,7/6,7 l/100 km
Coffre	459 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,83 x 1,46

Une valeur sûre du "plaisir de conduire", cette Série 3 Touring ! Elle combine en effet un comportement très dynamique, une direction incisive, une motricité parfaite (quatre roues motrices) et une mécanique volontaire. Le tout sans compromis,

les suspensions restant tolérantes, le diesel discret et la boîte auto. très douce. Voilà qui aide à excuser un coffre au volume décevant, une instrumentation manquant de lisibilité ou encore un équipement lacunaire (Mirror Screen, clé mains libres ou recharge sans fil

du smartphone sont en option !). Dommage, car la position de conduite est excellente et la finition, léchée. Côté budget, la Série 3 ne vous épargnera pas, entre tarif "premium" et taxes élevées. Heureusement, la mécanique est très sobre, malgré la transmission 4x4. ■

Les autres bons choix



MERCEDES-BENZ

MERCEDES GLC - 220 d 4Matic Business Line - 197 ch

Prix catalogue
68050 €

TAXES:
1133 €/AN

Fiscalité raisonnable pour cette version dotée d'une hybridation légère. Appétit contenu, interfaces intuitives, grand coffre et tarifs (relativement) compétitifs au sein du premium.



SKODA KODIAQ - 2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl. - 150 ch

Prix catalogue
52420 €

TAXES:
1533 €/AN

Vaste (7 places), confortable et bien fini, le Kodiaq a le sens de l'accueil. Le 2.0 TDI lui sied bien et s'alimente à la pipette (6,1 l/100 km). Comportement un peu pataud et taxes élevées.



VOLKSWAGEN GOLF - 2.0 TDI VW Edition - 116 ch

Prix catalogue
37600 €

TAXES:
783 €/AN

Suffisamment performante et très sobre (5 l/100 km en moyenne), la Golf diesel "de base" rend déjà bien des services. Caméra de recul, régulateur adaptatif et clé mains libres de série.



LES ESSENCE, GPL, E85 ET HYBRIDES SIMPLES

Moins matraqués fiscalement que les diesels, ces modèles ont le vent en poupe... surtout les hybrides ! En effet, l'offre en E85 se limite à un seul modèle, tandis que les entreprises s'éloignent des motorisations essence non hybridées et restent étonnamment peu intéressées par le GPL (seulement 1,7 % des immatriculations des "pros").

MG3

1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch



Prix catalogue
19990 €

TAXES:
293 €/AN

Le chinois MG casse les prix avec sa petite "3", qui en offre beaucoup pour vraiment pas cher.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi	128 + 250 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	100 g/km/0 €
Taxes CO ₂ /Air	193 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Conso moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Coffre	306 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51

Moins de 20000 € en finition de base, 195 ch sous le capot, une belle sobriété et une fiscalité avantageuse doublée d'une garantie de sept ans : la MG3 Hybrid+ avance de sacrés arguments ! Et dans cette version premier prix, l'équipement se révèle déjà

riche : caméra de recul, Mirror Screen, banquette fractionnable et même GPS et régulateur de vitesse adaptatif. Pour ne rien gâcher, elle bénéficie de places arrière généreuses et d'une jolie présentation, même si la finition n'égale pas celle des rivales françaises. Volant

en mains, la MG3 surprend par son agrément de conduite, avec une direction précise et un amortissement bien calibré. La mécanique hybride se montre douce et offre de belles performances, bien que des variations de puissance soient perceptibles. ■

RENAULT SYMBIOZ

1.8 full hybrid E-Tech Techno - 160 ch



Prix catalogue
36300 €

TAXES:
289 €/AN

La motorisation hybride du Symbioz a évolué, faisant progresser son agrément et sa sobriété, tout en conservant une fiscalité faible.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi	170 + 205 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	99 g/km/0 €
Taxes CO ₂ /Air	189 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique
Accélération 1000 m D. A.	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Conso moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,2/5,9/5,2 l/100 km
Coffre ⁽²⁾	De 480 à 610 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58

Moins cher qu'un Austral et plus spacieux qu'un Captur, le Symbioz représente sans doute le meilleur compromis dans la gamme des SUV Renault. Surtout depuis qu'il reçoit la nouvelle motorisation hybride 1.8 : ses performances ont bien progressé (grossos modo

1s de mieux sur le 1000 m départ arrêté et les reprises de 80 à 120 km/h), tandis que les consommations ont (encore) baissé. De quoi profiter de ses qualités routières, avec un comportement précis et un confort de bon niveau (même si l'on note quelques bruits aérodyna-

miques). Dans l'habitacle, la planche de bord, reprise du Captur, affiche une belle finition. Et si l'on manque d'un peu de largeur, on apprécie la modularité (banquette coulissante) et l'équipement complet (GPS, régulateur de vitesse adaptatif, clé mains libres...). ■

Les autres bons choix

DACIA BIGSTER - 1.2 mild hybrid-G Journey - 140 ch



Prix catalogue
28600 €

TAXES:
383 €/AN

N. SOLER ■ Spacieux, pas cher à l'achat et économique à l'usage (87 € de carburant tous les 1000 km en roulant au GPL), le Bigster mild hybrid-G est l'un des achats les plus malins du moment.

FORD KUGA - 2.5 FHEV E85 Titanium - 180 ch



Prix catalogue
34490 €

TAXES:
193 €⁽³⁾/AN

N. SOLER ■ Dernier modèle E85 disponible sur le marché, et hybride, le Kuga FHEV E85 combine agrément, habitabilité, fiscalité très clémente et coût d'usage très bas. Profitez-en tant qu'il est là !

PEUGEOT 5008 - 1.2 Hybrid Allure - 145 ch



Prix catalogue
42000 €

TAXES:
533 €/AN

N. SOLER ■ S'il ne brille pas par ses performances, le 5008 hybride se montre spacieux, confortable et bien présenté. Mécanique sobre et taxation raisonnable. Interfaces peu intuitives.



LES HYBRIDES RECHARGEABLES

Un temps plébiscités par les entreprises, les modèles hybrides rechargeables souffrent d'une désaffection de la clientèle "pro", qui se tourne plus volontiers maintenant vers le tout électrique, pas forcément plus cher à l'achat. Les "PHEV" ne représentent plus que 8 % des immatriculations de flottes, malgré une fiscalité qui reste avantageuse.

BMW X1



xDrive25e xLine - 245 ch

Prix catalogue
58950 €

TAXES:
109 €/AN

Performant, sobre et spacieux, le BMW X1 ne pèche que par des suspensions fermes... et des tarifs élevés.

NOS MESURES



Moteurs turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation rechargeable	Moteur électrique 109 ch
Couple maxi combiné	477 Nm
CO ₂ / Malus	18 g/km / 1310 € ⁽¹⁾
Taxes CO ₂ / Air	9 € / 100 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne ⁽²⁾	7,1 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	68 km
Coffre	477 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,63

A. SAINIER

Avec ses 245 ch et son couple maxi généreux, le BMW X1 xDrive25e affiche des performances dignes d'une GTI... et un comportement routier qui n'en est pas si éloigné! Précis et dynamique, le SUV compact fait cependant payer cette sportivité par des

suspensions fermes. On se consolera avec la bonne autonomie en 100% électrique (68 km en moyenne) et la consommation raisonnable une fois la batterie vide (7,1 l/100 km). L'habitacle spacieux et bien pensé reçoit une planche de bord joliment finie et des inter-

faces impressionnantes, mais pas toujours très claires ni lisibles. Equipement correct (sièges AV chauffants, radar et caméra de recul...), mais on note des lacunes difficiles à admettre à ce prix (clé mains libres, chargeur de smartphone à induction...). ■

VOLKSWAGEN PASSAT



1.5 eHybrid Life Plus - 204 ch

Prix catalogue
58000 €

TAXES:
100 €/AN

La Passat voit grand: gabarit XXL – qui profite au coffre comme à l'habitabilité – et autonomie électrique de plus de 90 km.

NOS MESURES



Moteurs turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation rechargeable	Moteur électrique 115 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO ₂ / Malus	7 g/km / 470 € ⁽¹⁾
Taxes CO ₂ / Air	0 € / 100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne ⁽²⁾	6,8 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	91 km
Coffre	610 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,92 x 1,85 x 1,50

Y. LEFFEBVRE

Grace à sa grosse batterie (19,7 kWh utiles), la Passat hybride affiche une autonomie électrique généreuse: 91 km en moyenne. Et comme elle reste sobre une fois sa "pile" à plat, elle revendique des émissions de CO₂ ultra-basses, qui lui valent une taxation plan-

cher: seulement 100 €/an. Voilà qui aidera à faire passer la pilule d'un tarif élevé, sachant que l'équipement est tout juste correct (clim' trizone, GPS et sièges électriques, mais pas de clé mains libres ni de conduite semi-autonome). Rien à redire, en revanche, côté

vie à bord: habitabilité très généreuse, présentation soignée et coffre qui, bien que diminué par les batteries, conserve un volume XXL. En contrepartie, il faudra faire avec le gabarit imposant de la Passat et un diamètre de braquage important (11,7 m). ■

Les autres bons choix



AUDI A3 - 1.5 TFSI e S tronic Business Executive - 204 ch

Prix catalogue
49200 €

TAXES:
117 €/AN

■ Autonomie électrique XXL (95 km) et belle sobriété une fois la batterie vide pour cette A3 "plug-in". Bon agrément et fiscalité modérée, mais petit coffre (294 dm³) et prix élevé.



MG EHS - 1.5 PHEV Luxury - 272 ch

Prix catalogue
35990 €

TAXES:
105 €/AN

■ Un SUV compact hybride rechargeable à petit prix, avec 80 km d'autonomie électrique et un appétit raisonnable au-delà. Belle habitabilité, mais châssis pataud et performances décevantes.



RENAULT RAFALE - 1.2 hyper hybrid 4x4 Esprit Alpine - 300 ch

Prix catalogue
55000 €

TAXES:
103 €/AN

■ 300 ch et seulement 103 €/an de taxes! Agrément soigné, confort préservé, et près de 80 km en mode électrique. Bémol: une pédale de frein au ressenti peu naturel.

F. GROUT

N. SOLER



LES ÉLECTRIQUES

Les entreprises commencent seulement à vraiment s'intéresser aux électriques : les "pros" immatriculent désormais plus d'un véhicule à batterie sur deux en France (contre 37,1% l'an dernier). Il faut dire qu'entre l'offre élargie, les autonomies en progrès et la fiscalité extrêmement favorable, ces modèles ont tout pour leur plaisir...

RENAULT 4 E-TECH

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch



A. SAUNIER

Prix catalogue
35 490 €

TAXES:
0 €/AN

Compact, mais habitable et doté d'une autonomie correcte, le R4 E-Tech offre plus de polyvalence que sa petite sœur la R5.

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km/De 340 à 580 € ⁽³⁾
Taxes CO ₂ /Air	0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie moyenne	355 km
Route/Autoroute/Ville	400/270/395 km
Coffre	415 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,80 x 1,58

Pour résumer, on pourrait dire que le R4, c'est la R5... en mieux ! Le SUV compact électrique se montre en effet (un peu) plus spacieux aux places arrière, dispose d'un coffre plus généreux (et au seuil de chargement très bas) et bénéficie de suspensions

légèrement plus souples. Voilà qui en fait une offre très pertinente pour les entreprises, d'autant que l'autonomie légèrement supérieure rend le R4 plus apte aux longs trajets. On apprécie en outre les palettes au volant ainsi que le mode "One Pedal", encore réservés à

ce modèle. Planche de bord aussi plaisante à regarder qu'à utiliser, interfaces claires, GPS Google avec planificateur d'itinéraire intuitif, équipement complet (régulateur de vitesse adaptatif, pompe à chaleur, V2L et V2G...): ce R4 ne manque pas d'atouts. ■

SKODA ELROQ

85 Clever - 77 kWh - 286 ch



A. SAUNIER

Prix catalogue
43 300 €

TAXES:
0 €/AN

Confortable, spacieux et offrant une belle autonomie, l'Elroq 85 n'a pas peur de voyager.

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Couple maxi	545 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km/De 315 à 525 € ⁽³⁾
Taxes CO ₂ /Air	0 €/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Autonomie moyenne	440 km
Route/Autoroute/Ville	490/360/470 km
Coffre	470 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,65

Petit frère de l'Enyaq, l'Elroq propose des prestations comparables, mais pour moins cher ! Affiché 43 300 € dans cette version dotée d'une autonomie généreuse (360 km sur autoroute) et d'un équipement sans fausse note (clé mains libres, caméra

de recul, GPS, chargeur de smartphone à induction, conduite semi-autonome...), il se montre en effet accueillant (la banquette peut recevoir trois adultes), confortable, sérieusement construit et bien insonorisé. Avec 286 ch sous le capot, les performances

apparaissent amplement suffisantes, tandis que le grand écran de 13"/33 cm se révèle assez simple d'emploi. Un regret : l'absence de mode "One Pedal", préjudiciable à l'agrément en ville. Mais cet Elroq affiche une belle homogénéité et une grande polyvalence. ■

Les autres bons choix

CITROËN ë-C3 - Plus - 42 kWh - 113 ch



N. SOLER

Prix catalogue
25 200 €

TAXES
0 €/AN

■ Bon rapport prix/prestations pour l'ë-C3, qui démarre à 23 300 €, mais que l'on choisira en finition Plus pour bénéficier – entre autres – du Mirror Screen et de sièges plus moelleux.

RENAULT SCENIC - Grande Autonomie Techno - 87 kWh - 218 ch



A. SAUNIER

Prix catalogue
46 990 €

TAXES
0 €/AN

■ Encore un qui n'a pas peur des voyages, avec ses 480 km d'autonomie moyenne ! Spacieux, bien présenté et plaisant à conduire, le Scenic pourrait en revanche se recharger plus vite.

TESLA MODEL Y - Grande Autonomie Prop. - 75 kWh⁽⁴⁾ - 347 ch⁽⁴⁾



Y. LEFEBVRE

Prix catalogue
46 990 €

TAXES
0 €/AN

■ Avec 390 km d'autonomie sur autoroute et une intégration parfaite des Superchargeurs dans le GPS, ce Model Y facilite les déplacements. Vaste(s) coffre(s), bon équipement.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Déperlant pour pare-brise Glaco Roll On Large de Soft99



PHOTOS: Y. LEFEVRE

Glaco Roll On Large de Soft99,
20,95 € sur Maniac-auto.com

Spécialiste du traitement hydrophobe, Soft99 propose avec ce Roll On Large une solution pour rendre facilement et rapidement un pare-brise déperlant. Pour un résultat optimal, la marque recommande de préparer le vitrage avec le polish Glaco Glass Compound (14,95 €) que nous avions testé dans notre n° 1858. Les deux produits peuvent s'utiliser séparément, mais leur combinaison améliore et prolonge l'efficacité du traitement.

Comment ça marche ?

L'application s'effectue en quatre étapes. Il faut d'abord laver et sécher soigneusement le pare-brise. Le produit se pose ensuite au moyen du large tampon intégré au flacon de 120 ml, en effectuant

des mouvements croisés. Après quelques minutes de séchage, il suffit d'essuyer avec un chiffon en microfibre propre. Le fabricant annonce que l'eau perle dès 45 km/h. La contenance permet une dizaine d'applications, et l'effet hydrophobe peut durer jusqu'à six mois en conditions normales d'intempéries et en évitant les lavages agressifs.

Au final

● ● ●

Avec une vitre préalablement polie, l'efficacité est bluffante : dès 40 km/h, l'eau s'évacue sans effort. Plus besoin d'essuie-glaces ! Le pad fait toute la différence et permet un geste net et maîtrisé. Pas de nuage volatile de produit et donc aucun gaspillage : une vraie réussite, un brin chère.

Bien ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

L'affichage tête haute



A. SAINIER

N. SOLIER

Plus qu'un simple équipement de confort, l'affichage tête haute **1** favorise également la sécurité en plaçant les informations essentielles dans le champ de vision du conducteur **2**.

L'affichage tête haute (Head-Up Display ou HUD en anglais) permet de surveiller sa vitesse ou de suivre les indications du GPS sans avoir à quitter la route des yeux. Mais comment fonctionne-t-il ?

Comment ça marche ?

Ce système consiste en un projecteur vidéo qui envoie une image soit directement sur le pare-brise, soit sur une lame

transparente située devant celui-ci. Grâce à un ensemble de lentilles optiques, cette image est "collimatée" à l'infini, ce qui veut dire que l'œil n'a qu'un très faible effort de mise au point à fournir pour lire les informations projetées. Les premiers systèmes se contentaient d'afficher la vitesse et une poignée de pictogrammes, mais les affichages modernes

prodiguent davantage d'informations, voire la carte de navigation. Les plus sophistiqués sont dits "à réalité augmentée" : grâce à leur grande surface de projection, ils peuvent superposer des informations sur la zone qu'observe le conducteur (par exemple : des flèches indiquant la direction à suivre), notamment en suivant son regard.

A l'usage

Apparu en premier sur les avions de chasse, l'affichage tête haute a débarqué dans l'automobile à la fin des années 1980. C'est un équipement qui s'est, depuis, relativement démocratisé, y compris sur certaines citadines. Seul Peugeot le refuse, préférant son instrumentation haute i-Cockpit depuis la 208 apparue en 2012.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

LE TUTO

Par J. Palaz



15 mn

Difficulté



Réparer un pneu avec une mèche

Clou, vis... sont souvent la cause d'une crevaison. Vous pouvez zapper la case garage si le trou ne dépasse pas 6 mm de diamètre. Un simple kit et la bonne méthode vous permettront de réparer durablement.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ La réparation avec une mèche ne concerne que les trous d'un diamètre inférieur à 6 mm sur la bande de roulement. C'est donc le diamètre du corps étranger qui déterminera la réparabilité. Pour les plus grandes entailles ou les détériorations sur le flanc du pneu, cette solution ne conviendra pas. Il faudra faire appel à un pro pour savoir si le pneu peut être sauvé.

■ Entre le moment où vous retirez le clou ou la vis et l'insertion de la lime, l'air s'échappe rapidement. Or, une pression importante est nécessaire pour cette étape, tout comme pour la pose de la mèche. Afin d'agir le plus vite possible, ayez tous les éléments à portée de main.

■ De nombreux véhicules intègrent un kit anticrevaison en remplacement de la roue de secours. Dans ce dernier, le compresseur fourni vous sera d'une grande aide. Mieux, il peut disposer d'une fonction "gonflage seul", qui dispense d'utiliser le produit colmatant destiné à la réparation.

CE QU'IL VOUS FAUT

Kit de réparation avec cartouches de Co₂ environ 25 €
Pince plate ou coupante 10 €
Pince à bec long 10 €



PH. TISSIER / PILOU

1



Repérez la fuite. Examinez toute la surface du pneu, afin de trouver l'intrus et l'endroit percé. En cas de doute, gonflez légèrement et pulvérisez un peu d'eau savonneuse (ou de salive) sur la bande de roulement. La présence de bulles confirmera l'échappement d'air.

2



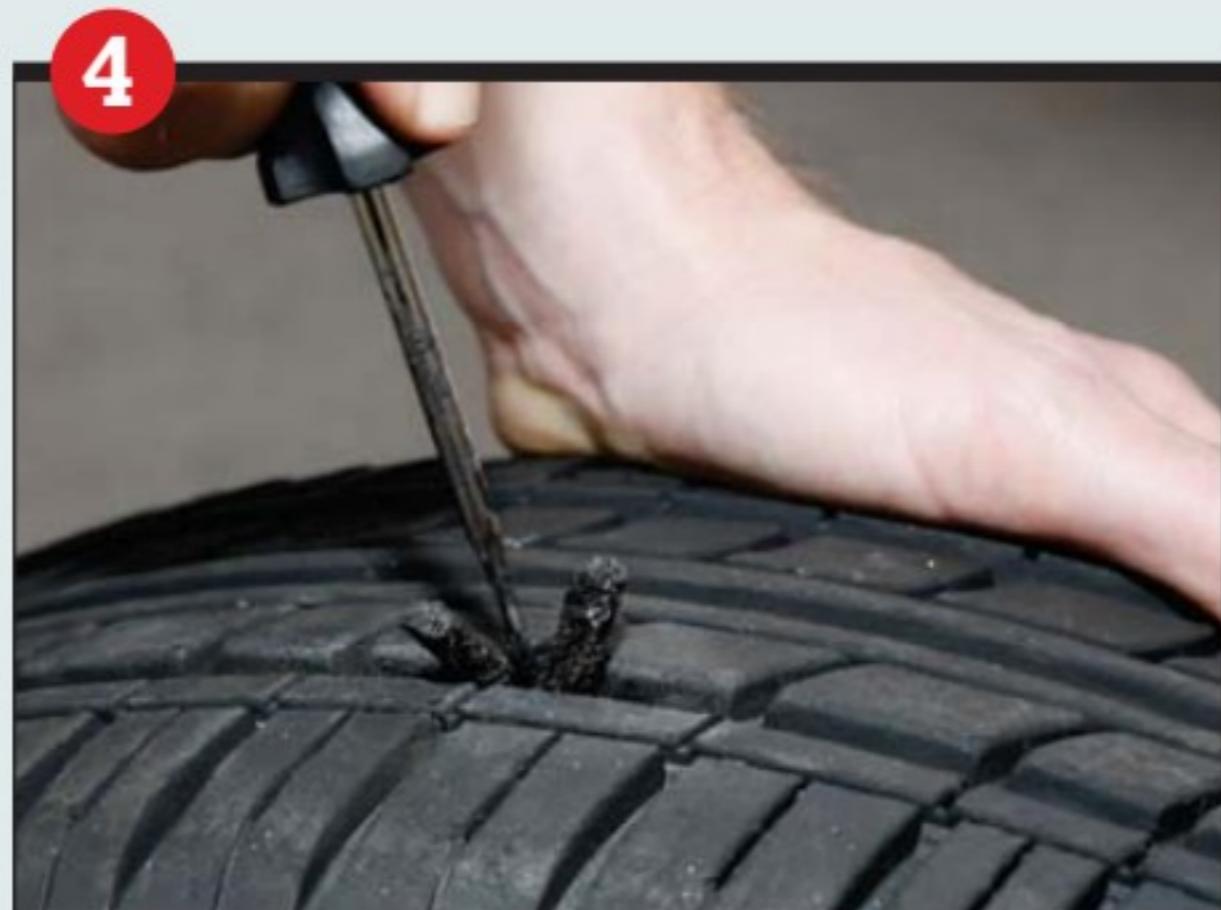
Retirez le corps étranger. Pour faciliter l'extraction et limiter les dégâts, gonflez le pneu à 2 ou 3 bars à l'aide de la cartouche de gaz fournie dans le kit. Puis serrez fermement la tête de la vis (ou du clou) et tirez bien droit pour l'extraire en une seule fois.

3



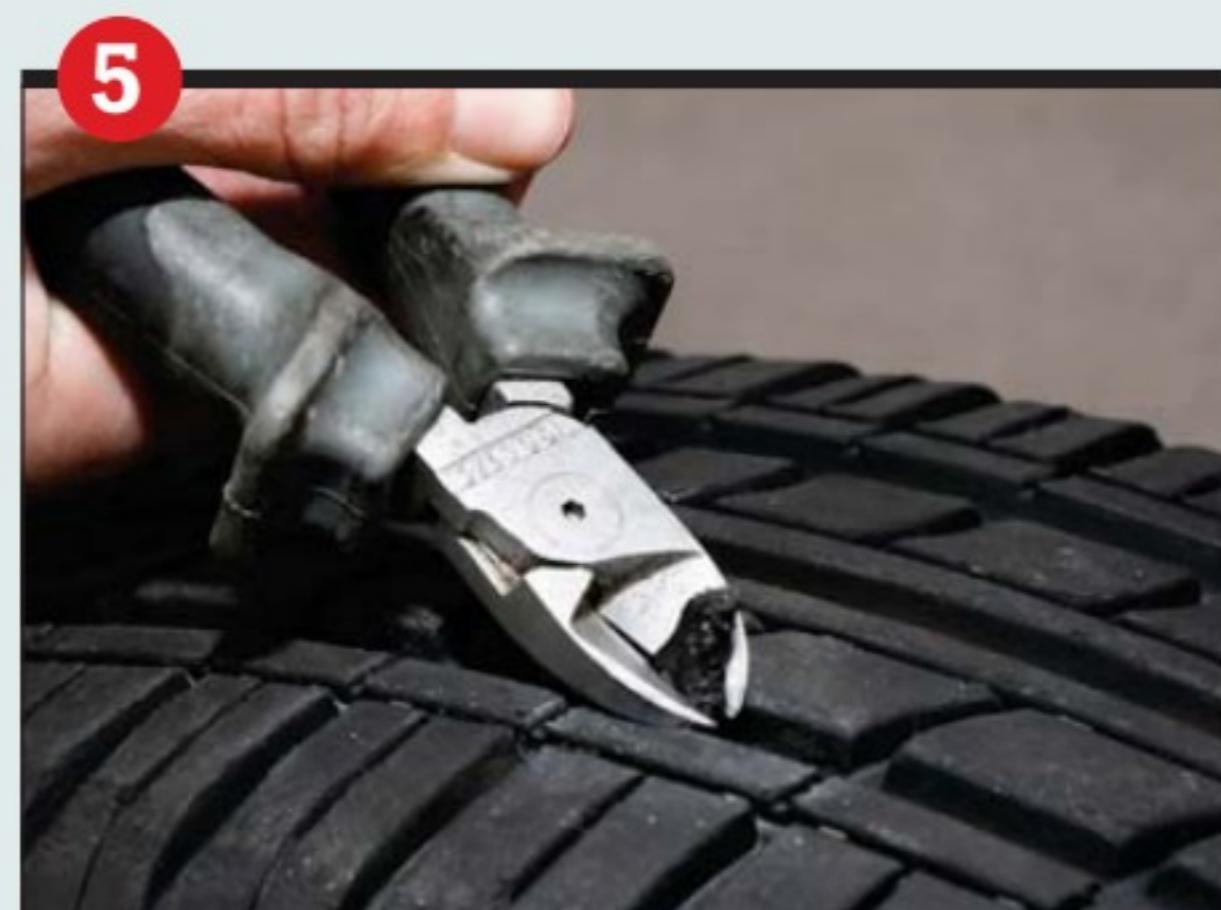
Préparez l'orifice. La pose de la mèche implique un nettoyage et un agrandissement du trou. Pour ce faire, introduisez le plus rapidement possible la lime afin de profiter de l'excédent de pression dans la roue puis procédez à l'ébavurage du trou.

4



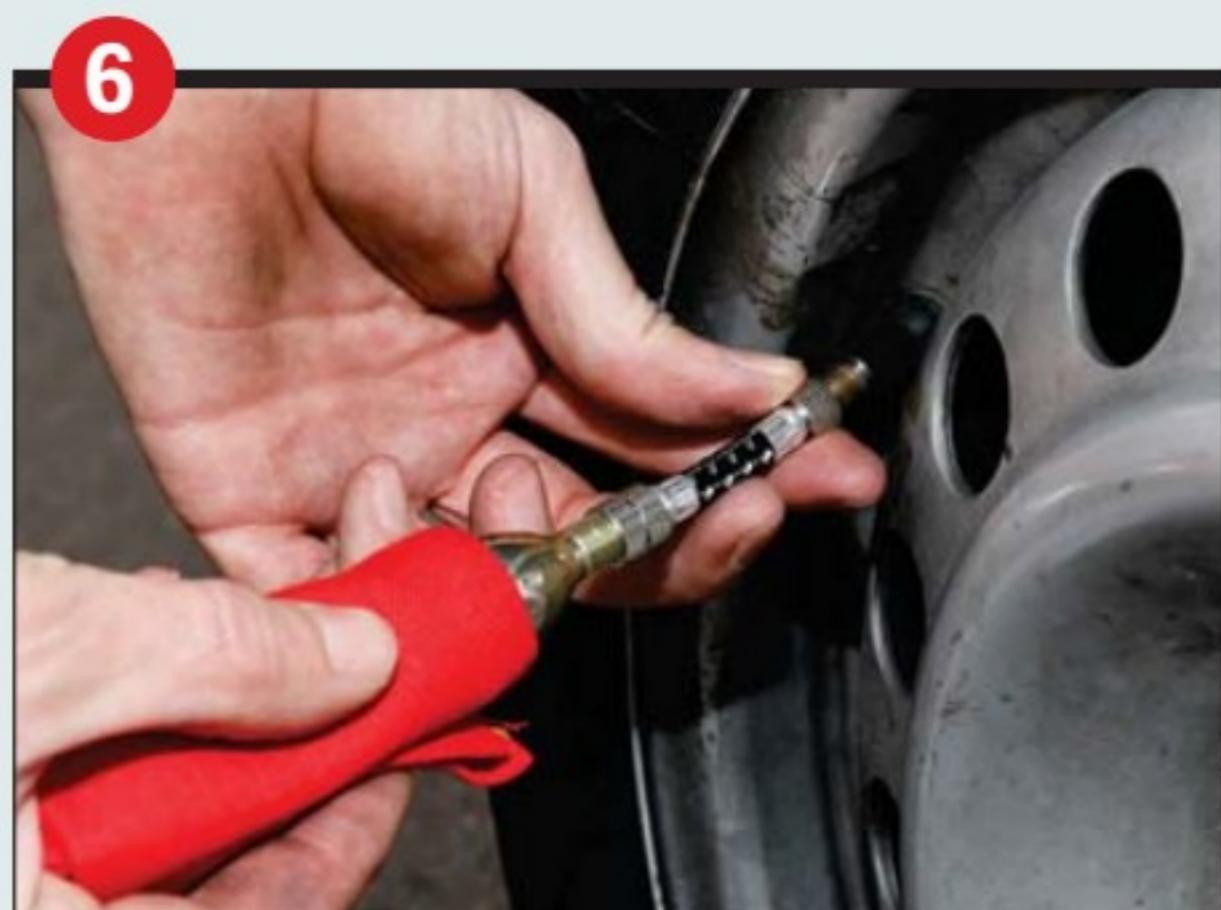
Posez la mèche. Si votre kit contient de la colle, enduisez-en la mèche avant de la placer dans l'outil d'insertion. Poussez-la fermement dans l'orifice jusqu'à ce qu'elle ne dépasse plus que de quelques millimètres. Tournez l'outil d'un quart de tour puis retirez-le doucement.

5



Ajustez la mèche. Avec une pince coupante, taillez la partie de mèche qui déborde du pneu tout en laissant une petite marge. Pour cela, calez-vous au ras des sculptures. En roulant, vous entendrez peut-être un léger bruit dû à l'adhérence de la mèche sur le sol. Rien d'anormal.

6



Regonflez la roue. Relevez la pression prescrite par le constructeur sur le champ d'une portière avant. Et, si vous ne disposez pas d'un compresseur, utilisez les cartouches restantes incluses dans le kit. Après quelques kilomètres, vérifiez qu'elle reste stable.

PHOTOS: L. LACOSTE



SPÉCIAL DIESELS DE MOINS DE 5 ANS

Notre sélection

Alors que certains le voyaient déjà mort et enterré, le diesel continue de séduire massivement les acheteurs de véhicules d'occasion. A raison, car certains d'entre eux cumulent les qualités. C'est le cas des 15 modèles de 5 ans et moins sélectionnés ici.

Longtemps chouchou des Français, jusqu'à représenter près de huit ventes de voitures neuves sur dix, le diesel ne cesse de perdre du terrain depuis une décennie, avec moins de 5 % des immatriculations depuis le début de l'année 2025. Si le constat semble sans appel en ce qui concerne le neuf, il est totalement différent en occasion...

Attirés par des perspectives d'économies et de fiabilité, 40 % des automobilistes qui ont acquis une voiture d'occasion cette année ont choisi un dCi, un HDi ou encore un TDI. Un engouement qui incite certains vendeurs à se montrer un peu trop gourmands lorsqu'ils établissent leur prix de vente. Heureusement, d'autres restent raisonnables, ce qui renforce l'at-

trait de cette motorisation au moment du choix face à des essence, GPL et hybrides dont les cotes peinent à redescendre. Outre les vérifications habituelles en matière d'entretien, acheter un diesel récent nécessite de se poser des questions quant à l'usage qui a été fait de la voiture convoitée. En effet, un exemplaire avec peu de kilomètres n'est pas toujours un bon choix, car il a probablement enchaîné les petits parcours et/ou roulé majoritairement en ville. Des terrains qui mettent souvent à mal les systèmes de dépollution. Mieux vaut alors s'orienter vers une auto qui a davantage roulé, mais qui a surtout écumé les voies rapides durant de longs trajets.

Par Pierre Audemar



N. SOLER

Les modèles citadins

Renault Clio 1.5 Blue dCi



4 CV | 85 ch | 180 km/h | 4,6 l/100 km | Coffre: 340 dm³



Cette Clio 5 satisfait parfaitement à l'un des principaux critères de choix des acheteurs de diesels : elle est d'une sobriété exemplaire. Et ce n'est pas le seul de ses atouts. Le confort de cette génération fait toujours référence, tandis que le comportement routier est au-dessus de tout soupçon. Et même avec ce "petit" moteur, elle témoigne d'une polyvalence qui lui permet de briguer le rôle de voiture principale du foyer. D'autant que l'espace à bord, y compris pour les bagages, est généreux. Et la qualité de fabrication est largement supérieure à celle de la génération précédente. En neuf, ce bloc était privé des versions haut de gamme. Mais, avec la clim', le radar de recul et le GPS, la Business est déjà complète.

Vu une Business de 2020 avec 115000 km à 9600 €

Dacia Duster 1.5 Blue dCi



6 CV | 115 ch | 172 km/h | 5,7 l/100 km | Coffre: 479 dm³



La star de Dacia s'arrache toujours en seconde main. Mais l'offre est suffisamment importante pour satisfaire la demande et les prix sont désormais revenus à des niveaux normaux. Plutôt économique à l'achat, cette version l'est également à l'usage. Et elle reprend naturellement les qualités des autres versions, à savoir un habitacle spacieux, une malle suffisante pour les bagages de la famille et un confort satisfaisant. Autre atout, elle permet, contrairement à son petit frère de 95 ch, d'accéder aux finitions hautes de la gamme, beaucoup mieux équipées. Par exemple, la série spéciale Evasion embarque air conditionné, jantes alu, vitres arrière surteintées et sa présentation intérieure est plus soignée (inserts façon chrome...).

Vu un Evasion de 2020 avec 96300 km à 12600 €



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Fiat 500X 1.6 Multijet



A. SAUNIER

6 CV | 120 ch | 181 km/h | 5,9 l/100 km | Coffre: 374 dm³



Ne vous fiez pas à son air de SUV purement citadin. Avec ses 120 ch, cette version du 500X respire la santé. Rouler chargé et même tracter ne l'effraie absolument pas. Et il préserve sa sobriété en toutes circonstances. Ce faible appétit fait partie des qualités que l'on apprécie le plus au quotidien. Tout comme l'espace à bord, l'un des plus généreux de la catégorie, et les astuces en matière de rangement, telles que le double plancher de coffre qui permet d'obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue. Chose rare dans ce segment, le dossier du siège passager est aussi rabattable, ce qui permet de caser des objets (très) longs dans cette italienne qui, en sus, affiche des tarifs très modérés en occasion. **Vu un Lounge de 2021 avec 63000 km à 14000 €**

Audi Q2 30 TDI S tronic



A. CORTESI

6 CV | 116 ch | 183 km/h | 6,3 l/100 km | Coffre: 376 dm³



Majoritairement choisie par les entreprises en neuf, cette déclinaison du Q2 se trouve principalement en finition Business Line. Tant mieux car, avec ses jantes de 17" "seulement", c'est la plus confortable de la gamme et sa dotation de série est déjà complète (GPS, Android Auto/Apple CarPlay, clim' auto. bizona...). Son 1.6 diesel fait preuve d'une souplesse supérieure à celle de ses rivaux, et ses 116 ch sont parfaitement suffisants au quotidien. Y compris sur voies rapides avec famille et bagages à bord. Dans l'habitacle, la finition est très au-dessus des standards du segment. Un gage de bon vieillissement. Et cela tombe bien, car ce bloc très fiable peut atteindre des kilométrages élevés. **Vu un Business Line de 2020 avec 70500 km à 20600 €**

Acheter une voiture d'occasion

Les modèles compacts

N. SOLER

Renault Megane Estate 1.5 Blue dCi



6 CV | 115 ch | 188 km/h | 5,7 l/100 km | Coffre: 575 dm³



Comme le démontre ce dérivé de la Megane 4, un break peut combiner élégance, dynamisme et volume de chargement. Avec 575 dm³, non seulement son coffre est plus spacieux que celui de la plupart de ses rivaux, mais il se montre de surcroît modulable avec son plancher réglable. Si la variante 115 ch du 1.5 Blue dCi séduit unanimement par son faible appétit, elle manque malheureusement d'un peu de peps sous la barre des 2000 tr/mn. Un souffle court qui disparaît avec la boîte à 7 rapports à double embrayage EDC. La présentation intérieure paraît désormais un peu datée, mais la finition soignée permet d'éviter les grincements de mobilier, même sur les exemplaires ayant dépassé le seuil des 100 000 km.

Vu une Business de 2020 avec 121 100 km à 11 600 €

F. GROUT

Ford Focus 1.5 EcoBlue



6 CV | 120 ch | 187 km/h | 5,6 l/100 km | Coffre: 388 dm³



Pour qui recherche avant tout une berline fiable et sobre, la quatrième génération de Focus met en avant un atout majeur. Boudée en occasion, elle affiche des tarifs très inférieurs à ceux de ses concurrentes. A moins de 13 000 €, il faudra faire l'impasse sur les équipements les plus high-tech, mais l'air conditionné et la caméra de recul sont livrés d'office, dès l'entrée de gamme Trend. Pour un prix identique, mieux vaut viser un dérivé Business, fort du système de navigation et des jantes alu. Souple dès les plus bas régimes, ce bloc s'associe à merveille avec la transmission manuelle à 6 rapports, moins avec l'automatique qui compte 2 vitesses de plus mais qui est sujette aux à-coups.

Vu une Trend Business de 2021 avec 96 200 km à 12 900 €

KIA

Kia Sportage 1.6 CRDi 115



6 CV | 115 ch | 171 km/h | 5,8 l/100 km | Coffre: 527 dm³



Si les Kia sont, généralement à raison, jugées plus fiables que la moyenne, ce n'est pas le cas de certains Sportage 4. En effet, sur la variante de 136 ch, un dispositif de micro-hybridation, à la mise au point bâclée, a engendré une multitude de problèmes. Dans cette gamme, le bon choix, c'est donc la version la moins puissante. Avec ses 115 ch, elle se montre suffisamment vaillante, notamment en reprises, tant qu'on ne lui demande pas de tracter une grosse remorque ou une caravane. En échange, elle se contente de quelques gouttes de gazole. Au moment de l'achat, assurez-vous que l'entretien a été rigoureusement effectué, afin de profiter des dernières années de la garantie constructeur (7 ans/150 000 km).

Vu un Active de 2020 avec 115 100 km à 15 000 €

Y. LEFEVRE

Seat Leon 2.0 TDI 115



6 CV | 115 ch | 190 km/h | 5,1 l/100 km | Coffre: 415 dm³



Commercialisé en plein covid, ce quatrième opus de la Leon a pâti d'un lancement loupé et ne rencontre pas le succès que ses qualités auraient pourtant dû lui assurer. Sous ses lignes dynamiques, on retrouve, en effet, la mécanique et la technologie de la Volkswagen Golf, mais proposées à des tarifs largement inférieurs en occasion.

SPÉCIAL DIESELS DE MOINS DE 5 ANS

Mercedes A 180 d 8G-DCT



6 CV ■ 116 ch ■ 202 km/h* ■ 5 l/100 km* ■ Coffre: 348 dm³

Début 2021, la Classe A a vécu une petite révolution en abandonnant, pour sa version 180 d, le 1.5 d'origine Renault couplé à la boîte EDC à 7 rapports au profit d'un duo 100 % maison (2.0 diesel et boîte 8 vitesses). Si la puissance reste la même (116 ch), la souplesse et la réactivité y gagnent largement, sans que les tarifs en occasion ne soient réellement plus élevés. En seconde main, on trouve principalement des finitions AMG Line au look plus dynamique mais au confort très moyen (jantes de grand diamètre, sièges sport, amortissement spécifique...). Les Business Line sont presque aussi bien dotées (clim' auto., navigation connectée...) mais leurs roues de 17" préservent les vertèbres des passagers.

Vu un Business Line de 2021 avec 72000 km à 20000 €

*Donnée constructeur



Même la qualité de fabrication n'a pas grand-chose à envier à celle de sa prestigieuse cousine. Afin de profiter d'une dotation de série à la page (projecteurs à leds, clim' auto. bizona, combiné d'instrumentation digital), préférez les versions Style (ou Style Business avec chargeur à induction) plutôt que la "pauvre" Référence.

Vu une Style Business de 2020 avec 83900 km à 17900 €

BMW X1 sDrive18d Auto.



8 CV ■ 150 ch ■ 203 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 498 à 608 dm³

Entre un 16d anémique et un 20d plus coûteux à l'usage, notamment à cause de primes d'assurance plus élevées, le 18d de 150 ch est le bon choix. Mariage parfait entre la sobriété et les performances, il se montre en outre des plus agréables à conduire. Le soin apporté à la qualité de fabrication est appréciable, tout comme l'espace à bord, généreux même aux places arrière. En cherchant un peu, vous dénicherez des exemplaires équipés de la fort pratique, mais initialement optionnelle, banquette coulissante. A condition d'éviter les versions M Sport, l'amortissement est tolérant et, bien que nous ayons ici affaire à une traction, le comportement routier reste dynamique.

Vu un XLine de 2020 avec 124600 km à 20900 €



Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG



8 CV ■ 150 ch ■ 191 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ Coffre: 526 à 667 dm³



Alors que ses tarifs en neuf étaient particulièrement salés, le deuxième opus du Tiguan retrouve de la modération en occasion. De la modération, il en est également question lorsque l'on évoque la consommation du 2.0 TDI 150. Souple et suffisamment puissant pour un usage familial, ce bloc s'accorde à merveille avec la très douce boîte DSG, qui compte ici 7 rapports. A bord, la qualité de fabrication est digne de la réputation de la marque et on ne manque pas de place, ni à l'avant, ni sur la banquette. Celle-ci est, de plus, coulissante, ce qui permet d'agrandir une malle qui offre déjà un beau volume en temps normal. Afin de préserver le confort, fuyez les R-Line : leurs grandes roues absorbent mal les défauts.

Vu un Life de 2020 avec 98900 km à 23000 €

Acheter une voiture d'occasion

SPÉCIAL DIESELS DE MOINS DE 5 ANS

Les modèles familiaux

Peugeot 508 2.0 BlueHDi



2
MEILLEUR

N. SOLER

8 CV | 160 ch | 217 km/h | 6,7 l/100 km | Coffre: 488 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Jusqu'au restylage de 2023, la 508 "2" proposait une gamme de BlueHDi pléthorique, composée du 1.5 de 130 ch, à la fiabilité désastreuse, et des 2.0 de 160 et 180 ch. Le premier est à privilégier, car plus souple et moins gourmand que le plus puissant. En matière de reprises et d'accélérations, cette variante 160 ch manque un peu de dynamisme. Mais elle favorise la souplesse et la douceur, points sur lesquels elle surclasse toutes ses rivales. Le comportement routier étant parfaitement rassurant, enchaîner les kilomètres au volant de cette berline s'avère très plaisant. Les habitués des concurrentes allemandes apprécieront la finition soignée et l'accessibilité aisée au coffre, grâce au large hayon.

Vu une Active Business de 2020 avec 73000 km à 19000 €

Skoda Superb Combi 2.0 TDI DSG



2
MEILLEUR

A. CORTESI

8 CV | 150 ch | 202 km/h | 5,5 l/100 km | Coffre: 656 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Voilà un break qui cultive les paradoxes. D'une part, on trouve l'espace intérieur, supérieur à celui de bien des modèles plus imposants, un coffre XXL et une liste d'équipements de série complète en finition Style (clé mains libres, sellerie cuir/Alcantara, siège conducteur électrique à mémoire...). D'autre part, tout se passe sous le capot. Non pas que le 2.0 de 150 ch soit un "petit bras". Même s'il étonne plus par sa souplesse que par ses performances, ce sont surtout ses consommations, inférieures à celles d'un grand nombre de modèles plus compacts, qui donnent le sourire jour après jour. En matière de confort, on salue le travail très efficace des suspensions et la bonne insonorisation.

Vu une Style de 2021 avec 87300 km à 24000 €

Volvo XC60 D4 Geartronic AWD



2
MEILLEUR

VOLVO

10 CV | 190 ch | 207 km/h | 7,6 l/100 km | Coffre: 487 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Les recettes traditionnelles sont souvent les meilleures, comme le prouve ce SUV suédois. Un quatre cylindres diesel puissant mais sobre, une boîte de vitesses automatique à convertisseur de couple et 8 rapports, souple, douce, mais aussi suffisamment réactive, lorsque le besoin de puissance se fait ressentir, un habitacle lumineux... Difficile de trouver un compagnon de voyage plus accueillant et agréable. Grâce à la transmission intégrale, ce XC60 affiche une motricité parfaite, quelles que soient les conditions. Idéal pour évoluer à la montagne. Et, autre tradition du constructeur suédois, la dotation de série affiche complet avec la sellerie cuir et le GPS proposés dès le milieu de gamme Momentum.

Vu un Momentum de 2020 avec 88800 km à 27900 €

Mercedes GLC 220 d 4Matic



2
MEILLEUR

MERCEDES-BENZ

11 CV | 194 ch | 215 km/h* | 7,6 l/100 km | Coffre: 530 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Restylé en 2019, le premier opus du GLC s'est à cette occasion offert un petit coup de jeune esthétique (calandre, feux...) et, surtout, une copieuse mise à jour technologique, notamment au niveau du système multimédia. Son 2.0 diesel maison a également fait une grosse cure de chevaux, passant de 170 à 194 "canassons". De quoi le rendre encore plus à l'aise lorsqu'il s'agit de tracter ou de dépasser. Les volumes intérieurs, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière ou dans le coffre, se situent dans la moyenne haute de la catégorie. Et les astuces pratiques sont de la partie, avec un double plancher de coffre. Le point sur lequel le GLC surclasse tous ses rivaux, c'est le confort, notamment grâce à son amortissement très réussi.

Vu un Business Line de 2020 avec 107200 km à 32500 €

*Donnée constructeur

Ça vous est arrivé

Ford Ranger

La coupe est pleine pour Pierre Desforges ! Depuis plusieurs semaines, il a engagé un bras de fer avec Ford après une panne survenue sur son Ranger. Mais la marque considère s'être déjà montrée très généreuse.



4 809 € pour une boîte auto. à remplacer à 50 500 km !

S'il est souvent considéré comme un véhicule utilitaire, le pick-up peut aussi représenter, pour certains, un art de vivre à part entière, teinté d'une pointe d'American way of life. Pierre Desforges, de Yzeure (03), fait partie de ces automobilistes français qui ont succombé au charme de ces mastodontes. Pour notre lecteur, l'élu est un Ford Ranger Raptor, un "monstre" équipé d'un 2.0 EcoBlue de 213 ch, de fin 2021. Cet exemplaire était mis

en vente par un concessionnaire de la marque et n'avait que 10 000 km. Alors que l'auto s'apprête à fêter son quatrième anniversaire, et que son compteur vient tout juste de dépasser les 50 000 km, Pierre remarque un phénomène surprenant et inquiétant.

Fausse générosité

Lorsque Pierre bascule la commande de boîte de vitesses automatique sur la position Parking, le Ranger n'est plus immobilisé. Face à ce potentiel danger, ce

lecteur demande à son atelier Ford d'examiner son véhicule. Après quelques investigations, le verdict tombe : la boîte de vitesses doit être remplacée. Mais Pierre fait immédiatement comprendre à son concessionnaire qu'il n'est pas question qu'il paie la facture, qui se monte à 8 129 €. Interrogé sur ce sujet, Ford France accepte alors de prendre à sa charge 41 % du coût de l'intervention, laissant 4 809 € au compte de Pierre. Un geste qui, selon Ford, est déjà exceptionnel. **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

Entre colère et dépit, lorsque Pierre nous contacte, il se demande s'il a vraiment raison de remettre en cause l'offre que lui a faite Ford. La réponse se trouve, comme toujours, dans le barème de nos experts. Celui-ci indique que la durée de vie normale d'une transmission automatique est de 250 000 km, avec, en cas de défaillance, une prise en charge intégrale jusqu'à 5 ans/50 000 km. Le Ranger de Pierre ayant légèrement dépassé le second terme, une participation à hauteur de 95 % est tout à fait justifiée.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Land Rover Discovery Sport

Double peine

Mon Discovery Sport 2.0 TD4 180 de 2016 totalise 142 900 km. Lors de la dernière révision, le concessionnaire nous a fait savoir qu'il fallait remplacer les deux chaînes de distribution. Sur le devis de 2 923 €, Land Rover prend en charge 33 %.

Didier Boudot, 70800 Saint-Loup-sur-Semouse

NOTRE CONSEIL Les chaînes de distribution sont censées avoir une durée de vie de 300 000 km, soit deux fois le kilométrage de votre Discovery Sport. Dans votre cas, il faut toutefois tenir compte du fait que votre auto a 9 ans. Ainsi, vous êtes en droit d'exiger que Land Rover revoie son offre et prenne en charge 50 % de la note.

Renault Scenic

Solution tardive

Après plus d'une année à chercher la cause des messages d'erreur affichés par mon Scenic 1.3 TCe 140 de 2020 (63 700 km), mon concessionnaire a changé le bloc ABS. Renault a payé 44 % du coût total de l'intervention (1 499 €).

Philippe Sarre, 44700 Orvault

NOTRE CONSEIL Qu'il s'écoule autant de temps avant qu'une solution soit trouvée est inacceptable. Puisque vous avez les preuves que ce souci avait été signalé début 2024, c'est l'âge et le kilométrage (4 ans et 44 600 km) qu'avait votre Scenic à cette date qui détermine le taux de participation. Renault doit vous rembourser à 100 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

DS a payé 65 % des bras de suspension

Parmi les cas publiés dans notre n° 1918, il y avait celui de Bernard Cassier et de son DS 7 Crossback 1.6 PureTech 180 de 2019. A 63 600 km, les bras de suspension arrière de ce SUV s'étaient mis à grincer et devaient être changés. Sur cette opération à 658 €, DS Automobiles n'acceptait alors de ne prendre en charge que 25 %. Grâce à l'intervention de nos experts et à la pugnacité de Bernard, la marque a toutefois fini par accorder à son client son juste dû, à savoir 65 % de réduction sur la facture globale.



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

Les stars de l'occasion



Y. LEFEUVRE

BIEN CHOISIR UNE...

Alpine A110 (depuis 2018) à partir de 52 000 €

Une ligne indémodable, une légèreté rafraîchissante et un plaisir au volant unique : l'Alpine A110 détonne dans un univers de sportives formaté. Sa disparition prochaine en fait une occasion diablement tentante.

Qui aurait pu croire, fin 2017, que la légère Alpine A110 allait devenir l'une des sportives les plus emblématiques de son époque ? Légère, certes, mais pas radicale, ni invivable. L'accès à bord est aisée et l'habitacle se montre accueillant, à condition de ne pas emporter trop de bagages ! Silencieuse et plus moelleuse que ses rivales, l'A110 demeure conciliante sur les longs parcours. D'autant que son petit bloc 1.8 turbo qui a à peine plus de 1 100 kg à déplacer conserve un appétit d'oiseau. C'est pourtant bel et bien

sur une départementale ou sur un circuit que les effets de son régime minceur se ressentent. L'agilité naturelle de son châssis et ses manières récréatives distillent des sensations uniques, face à une concurrence souvent moins communicative. Derrière le volant, le plaisir est incomparable quel que soit son niveau de conduite, grâce à l'équilibre du châssis qui offre une progressivité pratiquement jamais vue sur une architecture à moteur central. Débarrassé des kilos superflus, son 1.8 turbo fait des merveilles, avec des performances proches de celles d'une Porsche

911, malgré une puissance modeste allant de 252 à 300 ch.

Gamme à rallonge

Ce positionnement introuvable ailleurs fait de l'A110 une sportive authentique absolument unique dont il faut profiter au plus vite. Bientôt à la retraite, elle risque de voir sa cote rapidement monter sur le marché de l'occasion, mais l'importante diversité de l'offre permet de faire jouer la concurrence. La fiabilité générale convaincante et l'attrait des différentes versions font qu'il n'y a pas de mauvaises A110. Le choix est d'abord une question de finances et d'utilisation. Les modèles de 252 ch sont les plus abordables et parfaits pour la route. L'amortissement souple favorise un comportement joueur, sans forcément adopter un rythme indécent.

Dotée de sièges réglables et plus moelleux, la Légende priviliege le confort. Arrivée fin 2019, la S s'offre un châssis raffermi, plus raide à basse vitesse. Son comportement toujours récréatif, mais plus rigoureux et stable à haute vitesse la destine davantage à la piste. La refonte de la gamme et ses évolutions de décembre 2021 rendent la boîte plus agréable encore, mais les prix montent. Côté annonces, une A110 252 ch débute à 52 000 € avec 40 000 km. Comptez la bagatelle de 8 000 € supplémentaires pour une S (292 ch) et encore 5 000 € pour son évolution de 300 ch. Equipée du même moteur, mais avec un châssis souple, la nouvelle GT coûte 2 000 € de moins que la S et on peut même la trouver avec moins de 20 000 km.

Jacques Warnery

Le combiné numérique est personnalisable selon les trois modes de conduite (Normal, Sport ou Track). La position au volant est parfaite. Nombre de places: 2



Volume: 95 dm³ (AV)



Volume: 90 dm³ (AR)

Les deux coffres sont riquiqui : faible hauteur à l'avant et ouverture réduite à l'arrière (où la chaleur du moteur se fait ressentir) !

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Correcte, la dotation demande parfois à être complétée: freins hautes performances (imposant des roues de 18") sur les A110 Pure et Légende en cas d'usage intensif et caméra de recul sur les versions qui en sont dépourvues. Lors de la refonte de la gamme, la Légende (252 ch) disparaît au profit d'une GT de 300 ch. L'interface plus réactive et la connectivité smartphone sont bienvenues, mais le ciel de toit en Dinamica et le radar de stationnement avant de la S sont désormais en option!

LA DOTATION DE SÉRIE

Pure/base (252 ch): • ABS • Airbags (2) • ESP • Clim' auto. • Ecran 7" avec GPS et ports USB • Jantes alu 17" • Modes de conduite (3) • Régulateur/limiteur de vitesse • Sièges baquets Sabelt réglables en longueur • Vitres électriques.

Première Edition: • Echap. actif • Hi-fi Focal • Jantes 18" et freins hautes performances • Pédalier alu • Radar de recul.

Légende. En plus de base: • Aide au stationnement AV/AR et caméra de recul • Sièges Confort.

S (292 puis 300 ch). En plus de Première Edition: • Aide au stationnement AV • Télémétrie.

GT (300 ch). En plus de Légende: • Echap. actif • Freins hautes performances.



Y. LEFEBVRE

Côté moteurs

LES CHIFFRES	• LABO • Auto Plus LABO	A110 - 252 ch	A110 S - 292 ch	A110 S/GT - 300 ch
Vitesse maxi		250 km/h	260 km/h	260 km/h
Accélération 1000 m D. A.		24s3	24s	23s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive		2s7	2s8	2s6
Consommation moyenne		7,1 l/100 km	7,4 l/100 km	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		6,8/6,7/7,8 l/100 km	7,3/7,2/7,6 l/100 km	7/7,4/7,9 l/100 km
Poids		1 111 kg	1 126 kg	1 134 kg
Freinage 130 à 0 km/h		63 m	64 m	59 m
Moteur turbo-essence		4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée		1 798 cm ³	1 798 cm ³	1 798 cm ³
Puissance maxi		252 ch à 6 000 tr/min	292 ch à 6 400 tr/min	300 ch à 6 300 tr/min
Couple maxi		320 Nm à 2 000 tr/min	320 Nm à 2 000 tr/min	340 Nm à 2 400 tr/min
CO₂/Pastille Crit'Air		138 g/km/1	146 g/km/1	156 g/km/1
Boîte de vitesses		Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports

A110 - 252 ch: disponible depuis le début, ce bloc se trouve dès 52 000 € avec un peu plus de 40 000 km. Comptez 58 000 € pour une auto avec peu de kilomètres (moins de 10 000 km). Réservées au lancement, les Première Edition (1 955 ex.) ne coûtent pas beaucoup plus. Une Légende revient à 3 000 € en sus, mais l'offre en occasion favorise la négociation. Couplé à une boîte EDC à double embrayage efficace, le 1.8 turbo, grâce au poids contenu, délivre déjà des performances incroyables à ce niveau de puissance.

A110 S - 292 ch: lancée fin 2019 dans une version S dotée d'un châssis plus ferme, cette évolution plus puissante s'échange rarement sous les 60 000 € (avec environ 40 000 km au compteur). Malgré une pointe d'allonge supplémentaire, les 40 ch de plus ne se ressentent guère dans la vraie vie, à moins de constamment exploiter les hauts régimes. Ce faible écart s'explique par son couple maximal inchangé de 320 Nm, en raison d'une boîte EDC qui ne peut en encaisser plus dans cette configuration.

A110 S/GT - 300 ch: disponible à partir de fin 2021, cette évolution du 1.8 turbo est accessible dès 63 000 € en GT et à partir de 65 000 € en S avec 40 000 km. La boîte EDC, subtilement revue et profitant de pièces sélectionnées pour cette évolution de 300 ch, permet de faire passer le couple de 320 à 340 Nm. Ce surcroît de tonus qui se ressent dès les mi-régimes et jusqu'à l'approche de la zone rouge compte davantage que les 8 ch d'écart. Le tout avec un appétit aussi maîtrisé que sur les autres versions. Merci la légèreté!

Côté fiabilité

A surveiller

Batterie: faiblesse constatée lorsque le véhicule roule peu (pris sous garantie).

Boîte: embrayages fragiles et plateaux d'embrayage qui se polissent et engendrent des glissements. Le défaut est corrigé avant le restylage. Risque de casse lors de tête-à-queue sur circuit quand la boîte est en prise.

Carrosserie: quelques fissures de la partie inférieure du pare-brise sur les modèles d'avant juillet 2019. Joints de porte parfois bruyants à haute vitesse.

Module jauge/pompe à essence: dysfonctionnement de cet ensemble entraînant une impossibilité de démarrer, surtout par forte chaleur sur les modèles avant mai 2022. Campagne de rappel en octobre 2023.

Moteur: risque de fonctionnement dégradé et de voyant moteur allumé, imposant une reprogrammation du calculateur d'injection jusqu'en septembre 2019.

Nous vous conseillons

Une Alpine A110 de 252 ch

Si une A110 S de 300 ch est plus indiquée sur circuit, les versions de base de 252 ch constituent le meilleur rapport prix/prestations pour la route. En cherchant bien, il est possible de dénicher une Pure de 2023 encore sous garantie avec moins de 40 000 km, à 52 000 €.



N. SOLER

Le coin des experts



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

PIC DE POLLUTION, VOIE RÉSERVÉE,
CORRIDOR DE SÉCURITÉ...

Signalisation dynamique et réglementation provisoire : ce qu'il faut savoir



Message à affichage variable, panneau lumineux, limitation de vitesse provisoire, feu temporaire : ces dispositifs, de plus en plus présents sur les routes, imposent des règles... changeantes. Or, les ignorer vous expose à des sanctions, au même titre que s'il s'agissait de panneaux fixes. Tour d'horizon des plus courants.

Conduire correctement aujourd'hui ne se limite plus à respecter les panneaux routiers classiques. La signalisation dynamique se multiplie un peu partout, aussi bien en milieu urbain que sur les grands axes. Objectif : renforcer la sécurité des usagers en fonction des aléas de la circulation et des perturbations en cours ou à venir. Qu'il s'agisse d'un corridor de sécurité sur une autoroute, d'une voie réservée au covoiturage, d'une limitation abaissée lors d'un pic de pollution ou d'une zone de travaux – pour ne citer que quelques exemples –, leur signalisation prime sur les règles habituelles. Le non-respect de ces prescriptions expose le conducteur à des sanctions. Il est donc indispensable de savoir les identifier afin d'adapter sa conduite en conséquence.

Limitation dynamique : la vitesse affichée prévaut

Sur les autoroutes et les grands axes urbains, les panneaux à message variable peuvent afficher un signal de limitation de vitesse en temps réel adapté aux circonstances : trafic dense, accident, brouillard... Or, contrairement à ce que semblent penser certains automobilistes, il ne s'agit pas là d'une "simple"

recommandation. Cette nouvelle limitation s'applique – y compris aux véhicules électriques en cas de pic de pollution –, nonobstant la présence d'un panneau de signalisation fixe permanente indiquant une vitesse maximale autorisée supérieure (art. 10-1 de l'arrêté du 24 novembre 1967).

PV encouru ? Oui, si des forces de l'ordre sont dans les parages. En l'absence de radar, l'amende sera de 135 €* sans retrait de point. Avec radar : 68 €**, 135 €* ou plus selon l'excès de vitesse, et risque de retrait de points. En revanche, sachez-le : les radars fixes ne sont jamais recalibrés "à la volée" en cas d'abaissement provisoire de l'allure.



Travaux : priorité à la signalisation temporaire

Une zone de chantier est nécessairement balisée par une signalisation provisoire (panneaux de limitation de vitesse abaissée, cônes, feux tricolores d'appoint, etc.). Celle-ci se substitue alors aux panneaux permanents.

PV encouru ? Oui, et il peut vous coûter cher si vous n'avez pas réduit votre vitesse ! Ces "spots" sont en effet l'un des terrains de jeu des radars autonomes (dit "de chantier"). Vous pouvez ainsi facilement être contrôlé à plus de 20 km/h de trop si vous n'avez pas respecté la signalisation, et écopé de la sanction ad hoc.

Feu tricolore provisoire : respectez le décompte

Installés le plus souvent dans les zones de travaux à circulation alternée, ces feux temporaires à décompte numérique remplacent toute autre réglementation en cours habituellement. Et prime sur elle. Pour des raisons de sécurité avant tout, il est impératif de respecter ce feu.

Un PV encouru ? Oui, s'il se trouve un agent pour verbaliser l'infraction. L'amende est de 135 €* avec un retrait de 4 points. Notez qu'un PV à la volée (sans interception) reste possible !



Pic de pollution : baisse des limitations obligatoires



Les panneaux lumineux à message variable, généralement implantés sur les axes à fort trafic, se chargent d'informer systématiquement les usagers de la route des épisodes de pollution et d'annoncer une réduction de vitesse de 20 km/h, décidée par arrêté préfectoral. Cette mesure temporaire prévaut alors sur la signalisation permanente.

PV encouru ? Oui, mais théorique, car une infraction à la vitesse dans un tel cas de figure nécessite d'être interpellé par les forces de l'ordre. Impossible aussi d'être flashé par un éventuel radar automatique si vous êtes en phase avec la vitesse maximale autorisée par le panneau habituel. Bien que ce soit techniquement possible, ceux-ci ne sont jamais recalibrés (voir "Et avec les radars par temps de pluie...").

Corridor de sécurité : un réflexe à adopterurgemment

Sur autoroute ou sur voie rapide, lorsqu'une panne ou un accident est signalé et/ou en cas de présence de patrouilleurs

Nos spécialistes



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

(dépanneurs, agents d'entretien, ambulances, pompiers...), il est primordial de ralentir, puis de se déporter d'une voie, le plus souvent vers la gauche (vers la droite si l'emplacement de l'incident l'impose). On parle alors de "corridor de sécurité", un dispositif obligatoire depuis 2018. Il est désormais matérialisé par trois panneaux successifs qui invitent les usagers de la route à, dans l'ordre, réduire leur vitesse, se déporter, et maintenir une distance de sécurité suffisante. Une signalisation par flèche lumineuse peut être également activée directement depuis le véhicule d'intervention.

PV encouru ? En théorie oui, de 135 €*, avec un retrait de 3 points si vous ne respectez pas la réglementation. En pratique, c'est surtout après une collision, sans conteste le plus grave danger, que le conducteur sera sanctionné.



Et avec les radars par temps de pluie, on risque quoi ?

La loi impose de réduire sa vitesse par temps de pluie et autres précipitations, à 110, 100 et 80 km/h selon que la voie est respectivement limitée à 130, 110 ou 90 km/h.

PV encouru ? Seulement s'il s'agit d'un radar manipulé par

*Amende forfaitaire minorée à 90 € en cas de paiement sous 15 jours.

**Amende forfaitaire minorée à 45 € en cas de paiement sous 15 jours.

Contester un PV reste possible

■ Quelle que soit la configuration, si vous estimez que l'amende est indue, rien ne vous empêche de contester. Une lettre motivée et accompagnée de justificatif peut porter ses fruits pour échapper à l'amende et au retrait de points.

■ Flashé par un radar ? Contactez la gendarmerie locale ou renseignez-vous sur le site Radars-auto.com (toujours au fait d'éventuels bugs relevés), pour savoir s'il n'y a pas eu de dysfonctionnement.

■ Dans tous les cas, si vous estimez la verbalisation abusive, demandez à consulter l'arrêté préfectoral (ou municipal) relatif à la zone concernée, afin de vérifier la réglementation en vigueur au moment de l'infraction. En l'absence d'un arrêté provisoire justifiant la nouvelle règle, le PV pourra être classé sans suite.

les forces de l'ordre. Jamais avec un "automatique", comme nous l'avons vu précédemment, sauf si vous dépassiez la vitesse maximale autorisée habituelle.

Voie dédiée au covoiturage : le losange blanc à repérer



Présentes dans plusieurs grandes villes comme Lille, Lyon, Nantes, Paris, Rennes, Rouen, etc., ces voies, dites de covoiturage, sont balisées à leur entrée et à leur sortie par un panneau affichant un losange blanc (barré à la fin de la zone). Destinées à fluidifier la circulation et à encourager le covoiturage, elles sont, lorsque le panneau est activé, réservées aux véhicules comptant au moins deux occupants, ainsi qu'aux taxis, aux transports en commun et véhicules de secours. Selon les villes, les véhicules 100% électrique et les détenteurs d'une carte mobilité inclusion peuvent aussi y être admis.

PV encouru ? Oui, il est de 135 €* si les dispositifs (caméras et radars dédiés) sont activés et que les agents chargés de vérifier à distance le nombre de passagers ont constaté que vous n'étiez pas autorisé à emprunter cette voie. Attention, la vitesse y est en général réduite à 50 ou 70 km/h selon le lieu.

Pascale Gétin

Pascale Gétin

Pascale Gétin

VOS QUESTIONS

Loi Vignette Crit'Air

"La vignette Crit'Air est-elle obligatoire ? Je viens d'acheter un SUV hybride neuf et je vis à la campagne."

Jean-Claude R., par e-mail

Pascale Gétin. Non, cette vignette n'a pas un caractère obligatoire si vous circulez principalement sur des routes de campagne. Elle le devient, en revanche, dès que vous entrez dans une agglomération ayant instauré une zone à faibles émissions (ZFE), comme Paris, Lille, Lyon et bien d'autres. Elle est également requise en cas de pic de pollution dans ces mêmes zones, qui peuvent alors être étendues aux rocades. Reste que, pour moins de 4 €, il est peut-être préférable de l'acheter*. Apposée derrière votre pare-brise, la vignette Crit'Air 1, qui correspond à votre SUV hybride neuf, vous permettra de circuler et de stationner sans risquer une amende de 68 € en cas de contrôle de police.



N. SOLER

*Sur le site officiel sur Certificat-air.gouv.fr/certificat

Junior/Conso Trottinette électrique

"Depuis l'incendie d'un appartement à Reims en juin dernier, j'angoisse. Quels sont vos conseils pour éviter que la batterie de ma trottinette ne s'embrase, elle aussi ?"

Nelly J., 13005 Marseille

Pascale Gétin. Il a été constaté que les accidents impliquant les batteries lithium-ion qui équipent ces véhicules sont souvent dus aux mauvaises habitudes de leurs utilisateurs. Pour réduire au maximum les risques d'endommager la batterie (surchauffe), il faut éviter de mettre en charge la trottinette plus longtemps que nécessaire (de 4 à 12 heures selon les modèles). Et sans surveillance. Autrement dit, débranchez la batterie à votre réveil si vous l'avez mise à charger toute la nuit. Et ne la laissez jamais sur secteur plusieurs jours d'affilée. Veillez aussi, dans la mesure du possible, à ne pas la décharger totalement et à toujours utiliser le chargeur d'origine. Ne l'exposez pas non plus au soleil ni à aucune autre source de chaleur. Les mêmes précautions sont à prendre avec un vélo électrique, un smartphone ou une cigarette électronique.

Expertise Compteur kilométrique

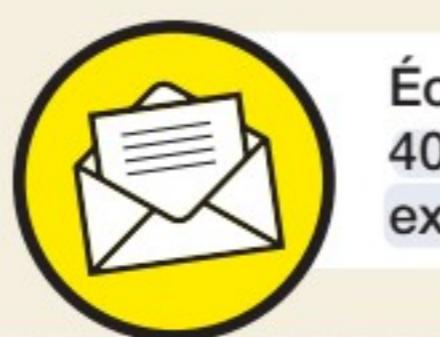
"J'ai posé un compteur d'occasion avec un kilométrage plus important que celui d'origine. Vais-je avoir des problèmes au contrôle technique ?"

Thomas A., par e-mail

Antoine Jacquot. La cohérence du kilométrage affiché au compteur est vérifiée lors du contrôle technique obligatoire depuis le 20 mai 2018. Si vous avez installé un compteur avec davantage de kilomètres que l'initial, le contrôleur ne relèvera aucune anomalie et ne portera aucune mention sur le procès-verbal. En revanche, en cas de kilométrage plus faible que celui enregistré lors du dernier contrôle, il signalera sur le procès-verbal une défaillance mineure sous le code 7.11.1.a.1 : "kilométrage relevé inférieur à celui relevé lors d'un précédent contrôle". Ce type de défaillance n'entraîne d'ailleurs aucune contre-visite. Néanmoins, si vous vendez votre auto, il est conseillé d'en informer l'acheteur afin d'éviter tout litige ultérieur.



N. SOLER



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



Par Jean-Rémy Macchia

La 1100, gros succès de la marque, fut la plus produite de toutes les Simca. Cette version d'entrée de gamme est ici parée de jantes en alu et de quatre phares additionnels, qui, évidemment, ne faisaient pas partie de sa dotation en série.

Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1 118 cm³
Puissance: 50 ch à 5 800 tr/mn
Vitesse maxi: 135 km/h
Production: 2 188 737 exemplaires (toutes 1100, 1967-1981)
Cote actuelle: de 2 200 à 4 100 €



IL Y A 51 ANS, SIMCA RELANCE LA **1100 DE BASE**

Une version humble et fière de l'être

La 1100 est au firmament de son succès lorsque Simca, jamais à court d'inventivité et d'initiatives commerciales, renomme "LE" la version d'entrée de gamme. Très simple, celle-ci séduit par ses tarifs.

La 1100 a été la voiture de tous les records pour Simca. Née en 1967, elle a fait, comme jamais un modèle de la marque, la synthèse d'une foule de solutions modernes: traction avant, moteur placé transversalement et – vraiment singulier à l'époque – hayon à l'arrière. Ensuite, son succès a été colossal: elle a battu le record de production du constructeur. Et elle a même été l'une des deux seules Simca n°1 des ventes en France! Cette LE de 1980 est la dénomination adoptée pour l'entrée de gamme, depuis le printemps 1974. Six mois plus tard, en septembre, la 1100 allait se refaire une beauté: poignées de portière encastrées, gros feux arrière et toute nouvelle planche de bord avec un combiné massif du plus haut modernisme. Mais, dans ce combiné ambitieux, notre brave version LE ne loge que peu de compteurs! Juste un tachymètre, une jauge à



essence et un indicateur de température moteur. Pas de montre, rien que le nécessaire. A bord, présentation dépouillée, aucune fioriture et des revêtements de sièges à peine égayés par un pied-de-poule qui se veut chatoyant.

Modeste et aimable

Sous le capot règne aussi une grande modestie: le quatre cylindres étrenné par la Simca 1000 au début des années 1960 adopte une cylindrée de 1 118 cm³. Avec 50 humbles chevaux, il ne va pas vous décoiffer. Grande timidité des performances, donc, avec un petit 135 km/h en pointe qui

Lorsque la première 1100 est sortie, avec sa traction avant et son hayon, elle apparaissait vraiment d'un modernisme surprenant! Surtout de la part de Simca, qui avait à son catalogue une 1000 à moteur arrière...

n'a rien d'ébouriffant et des accélérations qui restent discrètes, malgré le caractère volontaire du moteur sur les premiers mètres. En revanche, beaucoup moins de retenue sur le plan sonore: les décibels ne manquent pas, même si vous n'atteignez pas des sommets assourdissants. Le confort de suspension apparaît plutôt ferme, mais rien de rédhibitoire. La commande de boîte, elle, est plus critiquable: elle pâtit, comme toutes les Simca de ces années-là, d'une synchronisation aléatoire et d'un guidage de levier hésitant. Vous allez au contraire apprécier la position de conduite très naturelle, la tenue de route saine, la direction précise quoique dure en



Cette planche de bord, la deuxième du modèle, est étrennée pour le millésime 1975. Présentation moderne et cossue. Mais, ici, dans l'humble livrée LE, l'instrumentation se limite à l'extrême essentiel.



Ce 4 cylindres né avec la Simca 1000 de 1961 n'est pas hypermoderne avec son arbre à cames latéral. Il se montre cependant volontaire sur les régimes intermédiaires. En production, il va perdurer jusqu'aux Peugeot 309 phase 1, en 1989 !



PHOTOS: B. ASSET / VIRAGE AGENCY

Ses 3,94 m de long offrent une compacté appréciable et pourtant une habitabilité très correcte ! En partie grâce à l'implantation transversale du moteur à l'avant. C'est surtout sa largeur qui semble faible aujourd'hui : 1,59 m.

1974, cette année-là



racheté l'année précédente. Cette griffe va désigner les finitions haut de gamme, à la place de GXL. D'abord sur la berline Granada.

Grosse surprise en Chine : une armée de statues guerrières en terre cuite est découverte. Plus de 8000 soldats à l'échelle 1, datant du III^e siècle avant J.-C. ! Ford inaugure la finition Ghia, du nom d'un prestigieux carrossier italien que la marque a

mancœuvres, et le freinage disques/tambours tout à fait honnête. D'autant que le servofrein est passé en série depuis septembre 1976. La carrière de la 1100 a duré longtemps. Tellelement longtemps que les dernières ont été rebaptisées Talbot en 1979 à la suite du rachat de Simca par Peugeot. Au total, pas moins de dix niveaux de gamme se sont joyeusement enchevêtrés ou succédé. En collection, seules les Spécial et Ti à tendance sportive jouent les vedettes, avec leur 1,2 puis 1,3 litre à un ou deux carburateurs double corps. Mais à petit prix, une version plus modeste en bel état comme celle-ci peut carrément tenter !



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

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

- **Nouveautés : Sandero et Jogger restylés, concept-car surprise... les futures Dacia à découvrir en exclusivité.**
- **Dossier essais : faut-il encore acheter un diesel ? Les derniers modèles disponibles à l'essai.**
- **Occasion : stars des années 2000, notre sélection des versions à privilégier et celles à éviter.**

En kiosque le vendredi 17 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 Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fonteilles (5634)

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 : octobre 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1^{er} juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

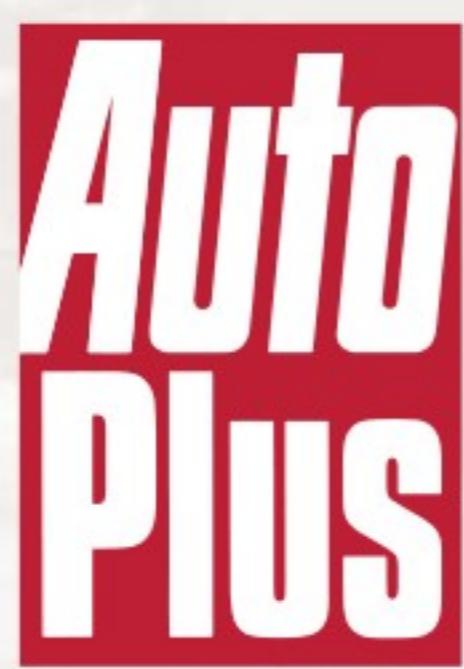
BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 26 200 €	4 200 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 100 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 112 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score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

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

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)					Série 2 Coupé					CADILLAC				
2.0 TFSI 150 Design	45600	+4819	0%	E	220d	44100	+150	5%	D	Excellence AWD	40900	0	4%	Elec
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	3%	E	220d Luxury	46550	+150	2%	D	Seal U	38600	+1400	4%	PHEV
2.0 TFSI 204 S line	58570	+4819	3%	E	220i	52250	+2205	4%	E	DM-i Boost	45600	+3500	5%	PHEV
S5	79750	+19139	2%	E	230i	55850	+3119	4%	E	Electric Comfort	42890	0	4%	Elec
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	+4400	0%	PHEV	M240i xDrive	66250	+47640	5%	E	Sealion 7				
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69600	+4400	0%	PHEV	220d	66800	+70000	0%	E	Comfort	46900	0	9%	Elec
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0%	PHEV	220d	55150	+1000	4%	D	Design AWD	51900	0	9%	Elec
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+3735	0%	D	220d	55150	+1000	4%	D	Excellence AWD	56400	0	9%	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	216	38650	nc	5%	E	Tang				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	216 M Sport Design	40850	nc	5%	E	AWD	72000	0	2%	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	220 M Sport Design	44850	+190	5%	E	Han				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	220 M Sport	47000	+190	1%	E	AWD Executive	71180	0	16%	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	220d	46150	nc	5%	D	CADILLAC				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	220d Sport Design	47450	nc	5%	D	CHEVROLET				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230 M Sport xDrive	61850	+14825	5%	E	Corvette Stingray 2LT	104980	+70000	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230 M Sport xDrive	61850	+14825	5%	E	Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111530	+70000	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230 M Sport	53000	nc	1%	E	CITROËN				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d	61850	+14825	5%	E	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d Sport	54700	+2205	9%	E	C3 Avicross (nouveau)				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d Sport xDrive	59200	+3784	9%	E	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d xDrive	74200	+27552	0%	E	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d Competition M xDrive	122100	+70000	0%	E	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d Competition M xDrive	124300	+39807	0%	E	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d M Sport	63050	0	15%	PHEV	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d M Sport	66100	0	15%	PHEV	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d M Sport	67470	+6125	0%	PHEV	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d M Sport	68400	+6250	6%	PHEV	C3				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d M Sport	71870	+10793	0%	D	C4				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	3%	D	230d M Sport	71870	+10793	0%	D	C4				
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+373												

	Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie	
1.2 Mild Hybrid-G 140 Expression	28800	nc	0 %	GPL		GT	70550	0	nc	Elec	6 (nouvelle)				
1.2 Mild Hybrid-G 140 Extreme	28800	nc	2 %	GPL		Sorento	54900	+2975	6 %	PHEV	300 d Hybrid EQ Avantgarde Line	78150	+8750	4 %	
1.2 Mild Hybrid-G 140 Journey	28800	nc	1 %	GPL		Hybride Rechargeable Active	44500	0	4 %	Elec	300 d Hybrid EQ AMG Line	83000	+8750	4 %	
DS AUTOMOBILES						EV9	80 kWh Grande Autonomie Takumi Plus	46500	0	4 %	Elec	Classe E All-Terrain			
DS 3						204 99,8 kWh Air	70400	0	nc	Elec	220 d	78150	+7901	6 %	
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	5 %	FHEV		218 76,1 kWh Air	84400	0	nc	Elec	450 d	97100	+16448	6 %	
1.2 Hybride 145 Edition France	36850	0	5 %	FHEV		385 99,8 kWh GT-Line 4x4	87100	0	0 %	Elec	300 d e	88750	+10400	6 %	
1.2 Hybride 145 Etoile	36200	0	5 %	FHEV		GT	97100	0	nc	Elec	PHEV				
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec							CLE Coupé				
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec							200 AMG Line	67250	+3949	8 %	
N°4 (nouvelle)											300 AMG Line 4Matic	70100	+8529	8 %	
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+125	nc	FHEV							450 AMG Line 4Matic	78750	+24969	8 %	
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV							53 AMG 4Matic+	93400	+70000	0 %	
Plug-In Hybrid 225 Pallas	48200	0	5 %	PHEV							300 e Hybrid EQ AMG Line	72950	+5000	1 %	
Plug-In Hybrid 225 Jules Verne	50400	0	nc	PHEV							220 d AMG Line	89100	+3290	8 %	
E-Tense Pallas	46800	-3100	nc	Elec							CLE Cabriolet (nouveau)				
E-Tense Jules Verne	49190	0	nc	Elec							200 AMG Line	76800	+7552	3 %	
DS 7											300 AMG Line 4Matic	78850	+14395	3 %	
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	0	7 %	PHEV							450 AMG Line 4Matic	87500	+24846	3 %	
Plug-In Hybrid 225 Edition France	60610	0	7 %	PHEV							53 AMG Matic+	101150	+70000	0 %	
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	0	7 %	PHEV							220 d AMG Line	77450	+5900	3 %	
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	0	7 %	PHEV							EQE				
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70280	+360	7 %	PHEV							300 Executive Line	71400	0	6 %	
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76860	+850	7 %	PHEV							350+ Electric Art	82750	0	0 %	
1.5 BlueHdi 130 Pallas	51250	+2205	29 %	D							350+ AMG Line	87100	0	10 %	
1.5 BlueHdi 130 Edition France	51950	0	24 %	D							53 AMG 4Matic+	127100	0	0 %	
N°8 (nouveau)											GLE				
FWD 230 Pallas	59200	0	0 %	Elec							53 AMG 4Matic+	105800	+70000	6 %	
FWD 230 Etoile	66480	0	0 %	Elec							63 AMG S 4Matic+	159950	+70000	6 %	
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0 %	Elec							400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	99850	+18950	8 %	
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0 %	Elec							53 AMG Hybride 4Matic+	116500	+23000	5 %	
FWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0 %	Elec							300 d e Avantgarde Line	87200	+38030	6 %	
FERRARI											350 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	96000	+20300	8 %	
Roma Spider	246524	+70000	nc	E							350 d e Hybrid EQ AMG Line	107800	+20300	8 %	
12Cilindri	395000	+70000	nc	E							GLE Coupé				
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E							53 AMG 4Matic+	123900	+70000	0 %	
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV							63 AMG S 4Matic+	174700	+70000	2 %	
296 GTS	315380	+3784	nc	PHEV							400 e Hybrid EQ AMG Line	110550	+20300	4 %	
SF90 XX Stradale	770000	+28413	nc	PHEV							53 AMG Hybride 4Matic+	134500	+22400	3 %	
SF90 Spider	465720	+6637	nc	PHEV							450 d AMG Line	98550	+70000	0 %	
Purosangue	390000	+70000	nc	E							350 d e Hybrid EQ AMG Line	111150	+22100	4 %	
FIAT											GLE Cabriolet				
Panda											53 AMG 4Matic+	122900	+70000	0 %	
1.0 70 Hybrid Pop	15500	nc	nc	E							63 AMG 4Matic+	174700	+70000	2 %	
1.0 70 Hybrid Icône	16100	nc	nc	E							400 e Hybrid EQ AMG Line	110550	+20300	4 %	
500e											53 AMG 4Matic+	134500	+22400	3 %	
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15 %	Elec							450 d Executive 4Matic	121700	+15998	7 %	
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	19 %	Elec							450 d AMG Line 4Matic	129050	+15998	5 %	
42 kWh La Prima	37900	-3100	19 %	Elec							EQS (nouveau)				
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17 %	Elec							350 Electric Art	106300	0	0 %	
Abarth	36800	-3100	26 %	Elec							450+ Electric Art	120000	0	0 %	
Abarth Pack	38900	-3100	13 %	Elec							450+ AMG Line	136250	0	21 %	
500e 3+1											580 AMG Line 4Matic	167300	0	21 %	
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6 %	Elec							EQS SUV				
42 kWh (RED)	35900	-3100	6 %	Elec							450 AMG Line	150650	0	4 %	
42 kWh La Prima	33900	-3100	7 %	Elec							580 AMG Line	168400	0	4 %	
500e Cabriolet											680 Maybach	216500	0	0 %	
23,8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec							GLS				
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec							450 AMG Executive	123150	+11300	7 %	
42 kWh La Prima	41300	-3100	19 %	Elec							580 e Hybrid EQ Executive 4Matic	148400	+12500	7 %	
Abarth Pack	42300	-3100	19 %	Elec							580 e Hybrid EQ AMG Line 4Matic	155450	+12500	7 %	
Abarth Turismo	44900	-3100	12 %	Elec							63 AMG S E-Performance	224200	+16850	4 %	
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7 %	Elec							580 Maybach	206360	+70000	8 %	
Tipò (nouvelle)											680 Maybach	252550	+70000	8 %	
1.6 Multijet 130	16900	+260	1 %	D							GLE				
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0 %	D							63 AMG S 4Matic+	151300	+70000	15 %	
FORD											63 AMG 4Matic+	174700	+70000	15 %	
Puma															

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		
MINI (suite)						Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		
Aceman (nouveau)						46200	nc	nc	PHEV		62190	+51786	8 %	E		
E Essential	33550	0	0 %	Elec		47800	nc	nc	PHEV		52590	+170	8 %	PHEV		
E Classic	35600	0	0 %	Elec		42800	-3100	nc	Elec		58500	+170	8 %	PHEV		
SE Classic	40500	0	0 %	Elec		44000	-3100	nc	Elec		51310	+2646	12 %	D		
SE Favoured	42100	0	0 %	Elec		46350	-3100	nc	Elec		52510	+2646	8 %	D		
SE JCW	43370	0	0 %	Elec		3008					63310	+6543	12 %	D		
eJCW	45460	0	nc	Elec		1.2 Hybrid 145 Allure	40200	+260	17 %	FHEV		1.5 TSI PHEV 204 Selection	47020	+190	7 %	E
Countryman						1.2 Hybrid 145 Allure	44500	+260	12 %	FHEV		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E		Plug-in Hybrid 195 GT	47800	+1050	6 %	PHEV		2.0 TDI 150 Selection	51310	+2646	12 %	D
Cooper C Classic	38460	nc	nc	E		Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	49400	0	18 %	PHEV		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
Cooper S Classic All4	45560	nc	nc	E		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	36300	0	4 %	FHEV		2.0 TDI 193 Sportline 4x4	50310	+6543	8 %	D
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	37800	0	6 %	FHEV		2.0 TDI 193 Plus 4x4	63310	+6543	12 %	D
John Cooper Works	53050	+26302	nc	E		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	41000	-3100	12 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	46800	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
Cooper D Classic	41280	nc	nc	D		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	41000	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
Cooper E Essential	39150	-3100	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	45900	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	43000	0	6 %	Elec		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	45900	0	5 %	Elec		2.0 TDI 193 Sportline 4x4	63310	+6543	12 %	D
Cooper SE Favoured All4	46500	-3100	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
MITSUBISHI						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	36300	0	4 %	FHEV		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
Colt						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	41000	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	19 %	E		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	46800	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
1.6 MPI HEV 143 Intense	31600	0	14 %	FHEV		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	18 %	PHEV		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
1.6 MPI HEV 143 Style	32600	0	14 %	FHEV		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	45900	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 193 Sportline 4x4	63310	+6543	12 %	D
1.0 MPI-T GLP 101 Invite+	24700	+240	nc	GPL		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
ASX						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	41000	-3100	12 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	46800	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
1.8 MPI HEV 158 Intense	35200	nc	nc	FHEV		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
Grandis (nouveau)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
Eclipse Cross (nouveau)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	41000	-3100	12 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
Invite+	44900	-3100	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	46800	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
Outlander (nouveau)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	42700	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
Invite	51500	+3050	4 %	PHEV		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
Invite+	55700	+3050	4 %	PHEV		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
POLESTAR						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
2 (nouvelle)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	46800	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
Standard Range Single Motor 70 kWh	28000	-3100	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
Long Range Single Motor 82 kWh	40800	0	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63300	0	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
4 (nouvelle)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
Long Range Single Motor 100 kWh	61800	0	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79300	0	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
3 (nouveau)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
Long Range Single Motor 111 kWh	79800	0	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
LR Dual Motor 111 kWh Performance	91800	0	nc	Elec		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204	47020	+190	7 %	E
PORSCHE						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		1.5 TSI PHEV 204 Sportline	53900	+490	12 %	PHEV
718 Boxster						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 150 Selection	50510	+360	7 %	D
718 Cayman						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec		2.0 TDI 150 Sportline	55310	+2646	8 %	D
GT4 RS	162500	+70000	0 %	E		1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	49400	0	8 %	Elec		2.0 TDI 193 Selection 4x4	50310	+6543	8 %	D
911 Coupé (nouvelle)						1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	49400	-3100	12 %	Elec						



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

YOUR SMART PERFORMANCE.

faible consommation | longue durée de vie | haute performance



**SAILUN
ATREZZO ZSR2**



**SAILUN
ATREZZO ELITE2**

**SAILUN
PNEUS**

**EcoPoint³
TECHNOLOGY**

sailun-tyres.eu



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : 10908 PARIS. RCS Paris 390834848.
NOMS/NUMS : 107007852 (www.onisip.fr) - Crédit photo : A. au 16/09/2022

**Additifs concentrés, anti-cristallisants
pour votre Adblue®**



250mL traite
125L d'AdBlue®



Monodose de 100mL
pour 10L d'Adblue®

HyperBlue®
Solution Acqueuse d'Urée Additivée
Remplace l'AdBlue® - Prêt à l'emploi



 Voyant qui reste allumé ?

 Capteur bloqué ?

 Problème d'injecteurs
et de pompe de réservoir
d'AdBlue® ?

 Cristallisation dans le SCR ?

OÙ LE TROUVER ?

- Dans vos centres autos.
- Dans vos centres Commerciaux.
- Dans vos stations du réseau **AVIA**.
(Stations participantes)
- Chez vos revendeurs de pièces auto.
- Chez votre garagiste.

Formule Brevetée

 98% des composants actifs d'origine végétale

 **DIFRAMA**
PRODUITS CHIMIQUES POUR L'AUTOMOBILE

FABRIQUÉ EN FRANCE



DIFRAMA S.A.S
25a rue du Mont de Templemars
59139 Noyelles les Seclin
03.20.97.48.61
03.20.97.48.60
Parc d'activités de la Galance
62430 SALLAUMINES
03.21.28.35.00
www.diframa.com



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



Wirkasse bespieleertwaar.
Wirkasse jokold.
ISO 9001

Volkswagen ID.3

À partir de **159 €/mois⁽¹⁾**

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer de 5 000 € après déduction
de la prime Coup de Pouce de 4 200 €



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

Volkswagen ID.3 100% électrique



Les instants VW du 9 au 12 octobre.⁽²⁾

(1) ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 € après déduction de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur service-public.fr) suivie de 36 loyers de 159 € après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve du 01/10/2025 au 31/10/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

Modèle présenté : 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 € après déduction de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € suivie de 36 loyers de 342 € après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/10/2025 et le 31/10/2025 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. (2) Selon autorisation préfectorale.

Pour la gamme ID.3 : consommation électrique mixte (kWh/100 km) : 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.

A 0 g CO₂/km



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer