

# AUTO PLUS

N° 1937 - Vendredi 17 octobre 2025

**Actu** P. 6

## Prix des carburants par département

**Jusqu'à 10 € de différence par plein !**

**Test lecteurs** P. 44

### Le Skoda Kodiaq PHEV



**Les coachs** P. 47

### AdBlue, liquide de frein, huile...

Nos conseils pour faire les niveaux



**Insolite** P. 42

### Burton Sportscar

L'incroyable roadster sur base de 2 CV !



## Nouveautés P. 16

► Sandero ► Stepway ► Jogger ► Spring ► Hipster

# Dacia sort le grand jeu !



**Dossier essais** P. 24

## Faut-il encore acheter un diesel ?

Les derniers modèles ultrasobres passés au crible



**Panoramique** P. 32



### Toyota Aygo X hybride

Un concentré de Yaris

## Occasion

# 10 stars des années 2000



Les bonnes versions à partir de 1900 € P. 48

L 14629 - 1937 - 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 € - OSCAN: 4,50 € - MAR: 3,20 € - TOMS: 5,50 € - CH: 5 € - SFS: 5 € - TUN: 5,80 €

RENAULT N°1  
DE L'HYBRIDE EN FRANCE\*



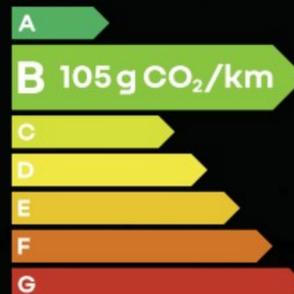
## RENAULT CAPTUR FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE

jusqu'à 40% d'économie de carburant<sup>(1)</sup>  
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville<sup>(2)</sup>  
jusqu'à 1000 km d'autonomie<sup>(3)</sup>  
système multimédia openR link avec Google intégré<sup>(4)</sup>  
28 systèmes avancés d'aide à la conduite<sup>(5)</sup>

**250€** à partir de  
/mois<sup>(6)</sup>

LLD 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer 3500€  
3 ans de garantie, assistance 24/24  
et entretien inclus pour 1€/mois<sup>(7)</sup>

profiter  
de l'offre





### existe aussi en motorisations essence et Eco-G

\*n°1 des ventes de véhicules hybrides en France depuis 2024 - source aaa data août 2025. **modèle présenté : Renault captur esprit alpine full hybrid e-tech 145 avec options 374€/mois<sup>(8)</sup> 1<sup>er</sup> loyer 3500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois<sup>(7)</sup>** (1) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain wltp. (2) en cycle urbain, \*\* suivant état de charge de la batterie et style de conduite. (3) selon version et équipements/avec un plein d'essence\*\* (4) selon version. Google, Google Maps, Google Actualités, Waze et les autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (5) selon version. (6) Captur evolution full hybrid e-tech 145, hors options. (6)(8) locations longue durée, assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac agissant sous la marque mobilize financial services, sa au capital de 415100500€ - 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. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1<sup>er</sup> des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail en points de vente et renault.fr. offres à particuliers, non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Captur full hybrid e-tech neuf du 1<sup>er</sup> au 31/10/25. **consommations mixtes min/max (l/100 km)\*\* : 4,4/7,9. émissions co<sub>2</sub> min/max (g/km)\*\* : 100/130. \*\*selon données wltp.**

Renault recommande  Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

"j'ai appelé  
ma fille  
Mégane"

jarod l.  
garagiste motrio

1400 GARAGES  
PARTOUT EN FRANCE

**MOTRIO**  
votre voiture, notre moteur

## ACTU

- 6 **L'événement** Les départements où le carburant est le moins cher
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérfis de la semaine**
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés spécial Dacia** Les Sandero, Sandero Stepway et Jogger restylés
- 20 **A bord** du concept-car Hipster

## ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Faut-il encore acheter un diesel ?
- 32 **Panoramique** La Toyota Aygo X 1.5 Hybride Air Collection de 116 ch
- 36 **Match** Le Volkswagen Taigo 1.0 TSI DSG7 de 116 ch face à la Citroën C4 1.2 Hybride de 110 ch
- 40 **On a tout essayé** Le Ford Ranger 2.3 EcoBoost PHEV de 281 ch
- 42 **La Burton Sportscar** Classic de 29 ch
- 44 **Test lecteurs** Le Skoda Kodiaq PHEV

## GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coaches Auto Plus** Faites vos niveaux comme un pro !
- 48 **Acheter une voiture d'occasion** Stars des années 2000 : les bonnes versions et celles à éviter
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un BMW X5 diesel à moins de 25 000 €
- 54 **Le coin des experts** Priorités : connaissez-vous vraiment les règles ?

## MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1 : dernières luttes avant la révolution 2026
- 58 **Auto Plus Classiques** La Ferrari 365 GT4 BB (1971)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 36

F. GROUT



Page 51

A. SAUNIER



Page 56

IMAGO / PSNEUZ



Page 58

C. DUBUISSON

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

# Anatomie d'une chute

**P**as plus de 4,3 l/100 km sur autoroute. Un record de sobriété relevé par notre labo et réalisé par un diesel (voir p. 23). Pas même un récent bijou de technologie "hybridé", mais un "bon vieux" 2.0 TDI signé Volkswagen... qui plus est œuvrant sous le capot d'une "grosse" voiture, la Skoda Octavia. Certes l'exercice autoroutier lui est favorable mais cela n'enlève rien à la performance. Cette efficacité permet d'envisager plus de 1 050 km d'autonomie sans repasser à la pompe, malgré un modeste réservoir de 45 litres. A l'heure où nombre d'électriques imposent une recharge tous les 250 km, ça détonne. Cette prouesse d'un autre temps est de surcroît obtenue sans faire de compromis sur les performances ou l'agrément, sachant que les 150 ch et la DSG7 garantissent les deux. Des arguments de poids – a fortiori pour les gros rouleurs – qui ne suffiront pas à sauver cette énergie, condamnée par des décisions politiques contraires... à celles qui en ont fait la motorisation préférée des Français pendant des décennies ! Rappelons qu'en 2008, année de mise en place du bonus-malus qui lui était favorable, la part de marché du diesel dépassait 77 %.

Depuis, la baisse a été vertigineuse. Dix-sept ans plus tard, l'ex-énergie star devrait comptabiliser péniblement 5 % des ventes de véhicules neufs. Pourtant, la fiscalité ne lui a jamais été foncièrement défavorable. C'est surtout le facteur "psychologique" (peur des ZFE), le dictat énergétique de l'Europe (diabolisation de cette technologie), la hausse des prix de vente et la raréfaction de l'offre qui ont précipité la chute. Nous avons réuni dans ce numéro (voir p. 24) les derniers représentants de cette espèce en voie d'extinction. A peine une douzaine de modèles qui font de la résistance avec, notamment, les principales marques allemandes (Audi, BMW, Mercedes et VW). A mettre en regard des déclarations du chancelier Friedrich Merz plaidant pour un assouplissement de l'interdiction du thermique en 2035.

Tombé en disgrâce en neuf – donc aux yeux d'une clientèle qui a les moyens d'acquérir un modèle sorti d'usine –, le diesel est encore plébiscité en occasion (40 % des transactions) et sur les utilitaires (plus de 70 % des immatriculations). Connaissant les exigences des professionnels (fort kilométrage, charge importante, autonomie, coût total d'utilisation...), c'est peut-être la meilleure preuve que le diesel, s'il disparaît, laissera un grand vide.

Mathieu

## Trait d'humeur

Renault pourrait se lancer dans la production d'armes



CIREBOX

## Service abonnement

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



## GAZOLE, SP95-E10

# Où peut-on faire le plein au meilleur prix ?

D'un bout du pays à l'autre, il n'y a pas que dans le ciel que la météo est plus ou moins clémente : sur les totems des stations-service aussi, tous les Français ne sont pas logés à la même enseigne. Pour prendre la mesure de ces disparités, il suffit de jeter un coup d'œil à notre carte des prix par département. Edifiant !



N. SOLER

Lorsque la mer est calme, on distingue mieux les reliefs des fonds marins... Eh bien avec les carburants, c'est un peu pareil, lorsque les prix sont relativement stables, on peut observer avec précision leur "topographie". Or, depuis la rentrée, c'est le cas : en un mois et demi, il y a eu peu de ressac sur les totems, les prix oscillant, à la hausse ou à la baisse, de plus ou moins 3 cts/l. Un contexte favorable, donc, pour mettre en lumière les écarts de tarifs à la pompe

entre les départements. Pour ce faire, nous avons demandé au comparateur de prix Carbu.com de calculer, sur la base de ses relevés, la moyenne des prix du gazole et du SP95-E10 sur cinq semaines. Manière de lisser, sur la durée, certaines variations aléatoires – comme une opération "prix coûtant" organisée à un instant T – et autres effets de bord. Le résultat ? Une carte météo de cette France qui fait le plein... et qui, entre les Pyrénées-Orientales et la région parisienne, n'y laisse pas les mêmes

plumes : jusqu'à 10 € d'écart par plein en moyenne, entre le département le plus cher et le moins cher. Une paille !

### Un surcoût non négligeable

A la fin de l'année, après avoir parcouru 15 000 km au volant d'un modeste diesel, c'est entre 150 et 200 € de dépenses supplémentaires ! Comment expliquer de tels écarts ? Par une multitude de facteurs qui se cumulent : le maillage local des stations-service, la présence plus ou moins majoritaire de la grande distri-

bution, l'âpreté de la concurrence, les charges des stations (notamment foncières, fatalement plus élevées en Ile-de-France), mais aussi les coûts du transport du carburant des raffineries ou des ports jusqu'aux pompes... Une fatalité qui ne vous incitera probablement pas à déménager à l'autre bout de la France pour économiser une poignée d'euros, mais qui, au cours des vacances de la Toussaint (et des suivantes), vous donnera peut-être plus envie de vous arrêter ici, plutôt que là... ■

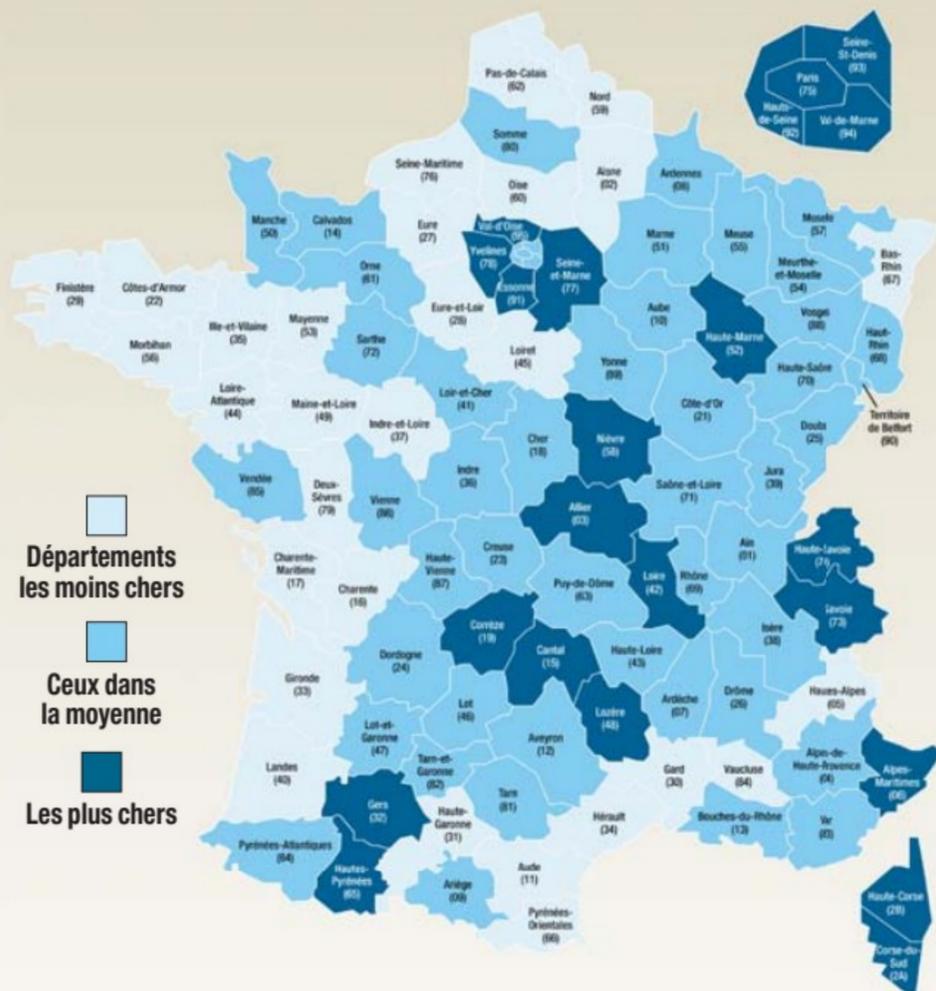
## Sur les totems, le calme avant la tempête ?

Orientés à la baisse (voir p. 12), les prix des carburants vont-ils poursuivre sur cette lancée ? Si la tension retombe durablement au Proche-Orient, y compris celle liée aux attaques des Houthis en mer Rouge ; si les stocks de brut augmentent encore aux Etats-Unis ; si les pays producteurs de pétrole continuent à ouvrir les vannes ; alors oui, le recul va se poursuivre, même s'il est ralenti par un euro qui cède un peu de terrain face au dollar. Et après ? Il est

encore trop tôt pour se lancer dans des pronostics précis pour 2026, mais deux tendances se dessinent. La première, c'est le début de la sixième période des certificats d'économies d'énergie (CEE). Elle doit fixer, pour cinq ans, le niveau de contribution des fournisseurs d'énergie au dispositif des CEE, qui finance des "opérations" favorisant les économies d'énergie (comme le bonus écolo depuis le 1<sup>er</sup> juillet). Un coût que les

fournisseurs (de carburant ou d'électricité) répercutent sur les consommateurs. Sur 1 litre de gazole ou de sans-plomb, ces CEE version 2026 pourraient induire une hausse de 5 cts. La seconde perspective, c'est la fin progressive de l'exonération fiscale dont bénéficie l'E85 : elle pourrait disparaître en trois ans, faisant ainsi perdre au "carburant du pouvoir d'achat" une bonne partie de son attrait. A confirmer avec la loi de finances 2026.

# D'un département à l'autre : jusqu'à 10 € d'écart sur un plein !



Depuis la rentrée, gazole et SP95-E10 se sont établis, en moyenne nationale, à 1,629 € et 1,689 €. Sur cette base, nous avons identifié les départements les moins chers, ceux dans la moyenne... et ceux où il ne fait pas bon ravitailler. Principal enseignement : on se ruine moins sur la façade atlantique, dans le nord de la France et sur une partie du pourtour méditerranéen qu'ailleurs !

Prix moyens par département entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 7 octobre 2025\* (Source : Carbu.com)

Département	Gazole	SP95-E10	Meilleure(s) enseigne(s)	Département	Gazole	SP95-E10	Meilleure(s) enseigne(s)
1 Ain	1,623 €	1,694 €	E.Leclerc/Esso Express	48 Lozère	1,652 €	1,715 €	Station U
2 Aisne	1,614 €	1,681 €	Station U/Auchan	49 Maine-et-Loire	1,600 €	1,661 €	Carrefour/Auchan
3 Allier	1,652 €	1,728 €	Total Access	50 Manche	1,628 €	1,686 €	Total Access/E.Leclerc
4 Alpes-de-Haute-Provence	1,637 €	1,695 €	Station U/E.Leclerc	51 Marne	1,620 €	1,675 €	E.Leclerc
5 Hautes-Alpes	1,619 €	1,690 €	Auchan	52 Haute-Marne	1,644 €	1,701 €	Total Access/Carrefour
6 Alpes-Maritimes	1,659 €	1,717 €	Carrefour/Station U	53 Mayenne	1,614 €	1,682 €	Intermarché/E.Leclerc
7 Ardèche	1,636 €	1,701 €	Auchan	54 Meurthe-et-Moselle	1,633 €	1,694 €	Carrefour
8 Ardennes	1,625 €	1,693 €	Total Access	55 Meuse	1,637 €	1,692 €	Carrefour/E.Leclerc
9 Ariège	1,634 €	1,709 €	Total Access	56 Morbihan	1,614 €	1,669 €	E.Leclerc/Total Access
10 Aube	1,630 €	1,691 €	Station U/Carrefour	57 Moselle	1,631 €	1,699 €	Intermarché
11 Aude	1,614 €	1,694 €	Station U/Carrefour	58 Nièvre	1,647 €	1,700 €	Auchan/Carrefour
12 Aveyron	1,635 €	1,697 €	Carrefour/Auchan	59 Nord	1,608 €	1,668 €	E.Leclerc/Intermarché
13 Bouches-du-Rhône	1,625 €	1,691 €	E.Leclerc	60 Oise	1,617 €	1,677 €	Total Access/Auchan
14 Calvados	1,620 €	1,685 €	Station U	61 Orne	1,627 €	1,698 €	E.Leclerc
15 Cantal	1,640 €	1,691 €	Total Access	62 Pas-de-Calais	1,609 €	1,668 €	Netto
16 Charente	1,596 €	1,664 €	Carrefour/E.Leclerc	63 Puy-de-Dôme	1,632 €	1,702 €	Auchan
17 Charente-Maritime	1,599 €	1,651 €	Station U	64 Pyrénées-Atlantiques	1,636 €	1,697 €	Carrefour
18 Cher	1,623 €	1,680 €	Total Access/E.Leclerc	65 Hautes-Pyrénées	1,641 €	1,705 €	Netto/Station U
19 Corrèze	1,637 €	1,694 €	E.Leclerc	66 Pyrénées-Orientales	1,593 €	1,681 €	E.Leclerc
2A Corse-du-Sud	1,745 €	1,827 €	Vito	67 Bas-Rhin	1,615 €	1,687 €	E.Leclerc/Total Access
2B Haute-Corse	1,746 €	1,836 €	Vito	68 Haut-Rhin	1,623 €	1,692 €	E.Leclerc
21 Côte-d'Or	1,630 €	1,680 €	Total Access/Netto	69 Rhône	1,637 €	1,703 €	E.Leclerc
22 Côtes-d'Armor	1,604 €	1,663 €	E.Leclerc	70 Haute-Saône	1,624 €	1,705 €	Auchan
23 Creuse	1,632 €	1,699 €	E.Leclerc	71 Saône-et-Loire	1,625 €	1,687 €	E.Leclerc
24 Dordogne	1,625 €	1,672 €	Esso/E.Leclerc	72 Sarthe	1,622 €	1,688 €	E.Leclerc/Intermarché
25 Doubs	1,624 €	1,691 €	Intermarché / Netto	73 Savoie	1,643 €	1,693 €	Total Access
26 Drôme	1,624 €	1,692 €	Auchan	74 Haute-Savoie	1,656 €	1,714 €	Station U/E.Leclerc
27 Eure	1,610 €	1,669 €	E.Leclerc	75 Paris	1,767 €	1,820 €	E.Leclerc/Total Access
28 Eure-et-Loir	1,609 €	1,672 €	Intermarché/Station U	76 Seine-Maritime	1,616 €	1,672 €	Auchan/Esso
29 Finistère	1,601 €	1,659 €	Intermarché/Carrefour	77 Seine-et-Marne	1,653 €	1,704 €	Station U/Intermarché
30 Gard	1,612 €	1,678 €	E.Leclerc	78 Yvelines	1,666 €	1,729 €	Monoprix/Station U
31 Haute-Garonne	1,619 €	1,682 €	E.Leclerc/Intermarché	79 Deux-Sèvres	1,597 €	1,647 €	E.Leclerc/Total Access
32 Gers	1,642 €	1,697 €	Carrefour/Netto	80 Somme	1,623 €	1,678 €	Station U
33 Gironde	1,614 €	1,670 €	E.Leclerc	81 Tarn	1,628 €	1,686 €	Netto
34 Hérault	1,618 €	1,688 €	E.Leclerc	82 Tarn-et-Garonne	1,627 €	1,703 €	E.Leclerc
35 Ille-et-Vilaine	1,612 €	1,667 €	Station U/E.Leclerc	83 Var	1,623 €	1,689 €	Station U/Netto
36 Indre	1,623 €	1,680 €	Total Access/Auchan	84 Vaucluse	1,615 €	1,676 €	Station U
37 Indre-et-Loire	1,614 €	1,682 €	Auchan/Station U	85 Vendée	1,624 €	1,655 €	E.Leclerc
38 Isère	1,628 €	1,691 €	Station U/Intermarché	86 Vienne	1,620 €	1,674 €	E.Leclerc
39 Jura	1,626 €	1,682 €	Esso Express/Carrefour	87 Haute-Vienne	1,631 €	1,682 €	E.Leclerc
40 Landes	1,619 €	1,677 €	Carrefour/E.Leclerc	88 Vosges	1,629 €	1,701 €	Total Access
41 Loir-et-Cher	1,633 €	1,680 €	Auchan	89 Yonne	1,632 €	1,700 €	Auchan/Intermarché
42 Loire	1,641 €	1,707 €	Auchan/Total Access	90 Territoire de Belfort	1,624 €	1,689 €	Intermarché
43 Haute-Loire	1,627 €	1,688 €	Total Access	91 Essonne	1,657 €	1,713 €	Intermarché
44 Loire-Atlantique	1,605 €	1,662 €	E.Leclerc	92 Hauts-de-Seine	1,732 €	1,781 €	Station U
45 Loiret	1,618 €	1,682 €	E.Leclerc	93 Seine-Saint-Denis	1,695 €	1,748 €	Carrefour/Netto
46 Lot	1,630 €	1,687 €	E.Leclerc/Station U	94 Val-de-Marne	1,698 €	1,752 €	E.Leclerc
47 Lot-et-Garonne	1,626 €	1,681 €	Total Access/Total Access	95 Val-d'Oise	1,668 €	1,726 €	Carrefour/E.Leclerc

\* Hors autoroutes.

■ Pour définir le tarif "local" du gazole et du SP95-E10, nous avons demandé au comparateur Carbu.com de calculer la moyenne de tous les prix pratiqués, toutes stations confondues (hors autoroutes), dans chaque département entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 7 octobre.

■ Dans le tableau ci-contre, les cinq départements en bleu clair sont ceux où le gazole est vendu au meilleur prix ; les cinq en bleu foncé, ceux où il coûte le plus cher.

■ Un palmarès qui diffère pour le SP95-10... du moins aux premières places. L'eldorado du "discount" se situe dans les Deux-Sèvres, la Charente-Maritime et la Vendée, tandis qu'à l'opposé, on retrouve les mêmes lanternes rouges (Corse et région parisienne).

■ Pour aller plus loin, nous avons voulu savoir quelle était l'enseigne la moins chère, en moyenne, depuis la rentrée, dans chaque département. Lorsque ce n'est pas la même pour le gazole et l'E10, nous indiquons les deux. Résultat, le premier pourvoyeur de carburant discount est, de loin, E.Leclerc, suivi de Système U, d'Auchan et de Carrefour, Total Access étant la seule enseigne de pétrolier à tirer son épingle du jeu.



N. SOLER

**Arches de roue en plastique**

**Effet de mode ou utilité réelle ?**

*A quoi servent au juste les arches de roue en plastique, sinon à jouer sur l'esthétique ? A moins que ce soit juste une mode ? A la place, je préférerais avoir des poignées de maintien pour les passagers (par exemple) !*

R. Cornilleau, Conflans-Sainte-Honorine (78)

**René Demarets.** A l'origine, les arches en plastique jouaient un rôle purement utilitaire : elles servaient de protection, notamment sur les tout-terrain... Par la suite, elles se sont répandues sur des modèles au parfum d'aventure (Matra Rancho, Rover 25 Streetwise...), tandis que sur des véhicules moins baroudeurs, elles

permettaient d'agrandir les voies à moindres frais pour caser des pneus plus larges sans qu'ils ne dépassent de la carrosserie (l'Audi A6 Allroad en est un bon exemple). Avec le temps, elles se sont généralisées comme élément de déco, parfois en noir brillant, avec pour effet d'augmenter visuellement la taille des roues. Une astuce qui permet aux designers de rééquilibrer des véhicules au profil de plus en plus haut, SUV en tête. Outre ces considérations esthétiques, il en existe une autre, économique elle : il est moins onéreux de remplacer des arches en plastique moulé qui ont "frotté" que de redresser et de repeindre de la tôle.

**Que de retards de livraison !**

*Le Peugeot 3008 hybride rechargeable que j'ai commandé le 15 septembre doit m'être livré en... avril 2026 ! Sept mois d'attente, est-ce normal ? Pour moi, non !* R. Vaur, Saulzais-le-Potier (18)

*Notre 5008 PHEV commandé en août 2024 devait être livré au plus tard en décembre dernier. Dix mois plus tard, toujours aucune nouvelle !*

Sébastien, Boulogne-sur-Mer (62)

**François Tarrain.** Que de déboires pour les versions hybrides rechargeables des Peugeot 3008 et 5008, mais aussi Opel Grandland. Après les soucis de jeunesse de la boîte de vitesses e-DCS7, c'est la fabrication des batteries qui pose problème. En cause : un rythme de production trop lent dans la gigafactory ACC de Douvrin (62) – qui fournit également les accus de 97 kWh des versions Grande autonomie des E-3008 et E-5008 –, plombé notamment par un taux de rebuts trop élevé. Résultat, depuis janvier, Peugeot n'a immatriculé que 1 613 exemplaires du 3008 PHEV et 542 du 5008... dont, respectivement, à peine 451 et 85 au nom de particuliers ! Fatalement, chez les clients, la colère gronde. Sachant qu'il faudra de long mois pour résorber les retards accumulés.



L. VADAM / L'EST REPUBLICAIN / MAXPPP

**Stupéfiante, la McLaren Artura Spider : 700 ch, 272 000 € et aucun malus avec ses 108 g/km de CO<sub>2</sub> ! Si tous les fabricants de supercars utilisent cette combine, leurs clients économiseront 70 000 €.**

Alain Schwach, Grand-Couronne (76)

**Stéphane Dupré.** Le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> des hybrides rechargeables étant amené à se durcir progressivement, ce genre de stratagème ne va pas pouvoir durer !

**Miniatures radiocommandées**

*La réglementation permet-elle de faire circuler des modèles réduits de voitures dans une rue très passante, en plein cœur de village, avec toute la gêne auditive que cela induit ?*

Catherine M., Creissels (12)

**Pascal Gétin.** Une voiture radiocommandée n'entrant dans aucune catégorie de véhicule autorisé à circuler sur la voie publique, on pourrait considérer qu'elle n'a rien à y faire. A fortiori si, par sa vitesse, elle présente un danger pour autrui. Cela étant, difficile de demander aux forces de l'ordre de venir sanctionner un rodéo urbain à la Toy Story... sauf à leur faire constater qu'il entraîne un véritable trouble de voisinage.

**Drôle de plaque !**

*Au rayon immatriculation insolite, celle-ci, vue sur une Renault Clio stationnée au Mans, pose question...*

Philippe Tonneau, Le Mans (72)

**François Tarrain.** Effectivement, cette plaque a de quoi intriguer. Et pour cause : il s'agit d'un modèle français (logos de chaque côté) portant une immatriculation étrangère. Son origine ? Après vérification, ce format "11-11-AA" a été utilisé au Portugal de 1992 à 2005.



P. TONNEAU

**Arrangement entre cousins**

*Si j'achète un Mitsubishi ASX (un clone du Captur), pourrai-je le faire entretenir dans un garage Renault – bien plus proche de chez moi – sans que cela pose de souci pour la garantie ?*

Ludovic K., par e-mail

**Pierre Audemar.** Si c'est un élément déterminant dans votre achat, mieux vaut vous renseigner auprès du garage Renault en question avant de signer. Celui-ci n'a, en effet, aucune obligation d'assurer l'entretien du cousin ASX, même si Renault et Mitsubishi sont "alliés". En revanche, s'il veut bien s'en charger, et pour peu que le plan d'entretien constructeur soit scrupuleusement respecté, ça ne doit, en théorie, avoir aucun impact sur la garantie.



A. SAUNIER

**LA QUESTION DE LA SEMAINE**

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



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

Dacia Hipster : seriez-vous prêt à acheter une microcitadine électrique inférieure à 3 m à moins de 15 000 € :  
 - Oui, ça me tente bien !  
 - Oui, mais uniquement en leasing.  
 - Non, c'est encore trop cher.



# BMW SÉRIE 1 M SPORT DESIGN. 290 €/MOIS SANS APPORT.\*



## LLD 39 MOIS.

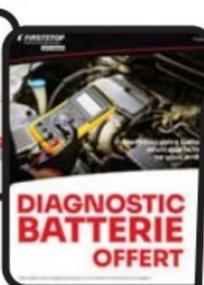
\*Exemple pour une BMW 116 M Sport Design. 39 loyers linéaires : 290 €/mois. Location Longue Durée sur 39 mois et pour 30000 km incluant l'entretien et l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW 116 M Sport Design dans les concessions participantes avant le 30/11/2025, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.  
\*Hors pièces d'usure.

Modèle présenté : BMW 120 M Sport avec options à 400 €/mois sans apport. LLD 39 mois. 30 000 km.

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



## CAMÉRA CACHÉE



# Garage AD, First Stop, Midas : on a mis à l'épreuve trois diagnostics batterie offerts

**LA MISSION DE NOTRE ESPION** Avec la baisse des températures, mieux vaut avoir une batterie en assez bon état pour l'hiver. Celle de notre voiture cobaye n'est pas neuve, mais pourra tenir jusqu'au printemps. Voyons si les trois enseignes, qui offrent en ce moment le diagnostic du circuit de charge\*, seront de cet avis. Ou pas.

## Dans un garage AD



Ici, un test de charge sans RDV, "c'est possible: on va vérifier la batterie tout de suite". Hop, le mécano remplit la fiche de prise en charge et fait le tour de la Clio (validité du contrôle, état du pare-brise): "Quelque chose à signaler sur l'auto?" Hormis un démarrage poussif de temps en temps, non...



"On rentre dans l'hiver, donc je ne peux rien garantir. Si j'étais vous, je la changerais tout de suite."

Direction l'atelier pour le test de la batterie. De retour: "Bon, son état de santé est à 63%, sur le papier, elle est OK... Mais il faut savoir qu'une fois tombée à 50%, elle sera morte. Certes, il y a peu d'électronique sur cette Clio et pas de stop/start, donc la batterie n'est pas sursollicitée. Cela étant, on rentre dans l'hiver, donc je ne peux rien vous garantir..."



Puis, plus catégorique: "Si j'étais vous, je la changerais tout de suite! Ma collègue va faire un devis, on a des batteries en stock, on peut s'en occuper dans la semaine." Bilan: 165€ pose comprise, moins 10€ pour la reprise de l'ancienne. C'est le tarif, mais ça n'était pas si pressé. X X X

## Chez First Stop

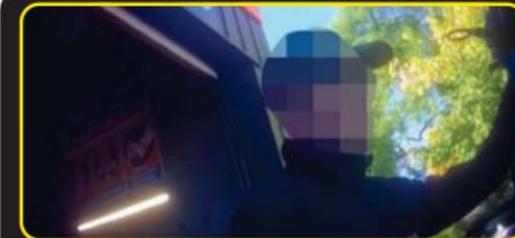


Même topo: on nous dirige direct vers le mécano préposé aux diags. Ni une, ni deux, il sort son testeur, qui livre son verdict: batterie déclarée OK avec un état de santé mesuré à 65%. Puis, pour aller plus loin, il démarre et vérifie le bon fonctionnement de l'alternateur: "Aucun souci de ce côté."

"Acheter des bougies en centre-auto et changez-les, ça peut faciliter le démarrage. Je vous montre comment faire."



"Il lui arrive de toussoter au démarrage? On va vérifier deux ou trois choses." Cache moteur retiré, il contrôle les bobines d'allumage, puis le filtre à air: "Tiens, une bobine a été changée. Le filtre, lui, n'est pas neuf, mais ça ne doit pas venir de là. Et les bougies, sont-elles récentes?" Non, elles datent. "Hum, dernier point: vous mettez quoi comme carburant?" De l'E10...



"L'E10 peut encrasser les bougies, privilégiez le SP95." Mouais... "Pour la batterie, elle passera l'hiver. Mais si elle faiblit, repassez me voir. Autre piste: achetez des bougies en centre-auto et changez-les, ça peut faciliter le démarrage. Je vous montre comment faire". Top! X X X

## Chez Midas



Le mécano que nous croisons devant l'atelier est dispo: entre deux interventions, il accepte de contrôler la batterie. Testeur en main, il obtient le même résultat que chez First Stop. "Etat de santé: 65%. Elle n'est pas toute neuve, mais elle est encore bonne. Pour moi, elle passera l'hiver."



"Vu ce que coûte une batterie, inutile de la remplacer trop tôt: vous dépenserez pas loin de 200 € plus tard."

"De vous à moi, vu ce que coûte une batterie de nos jours, inutile de la remplacer trop tôt: vous dépenserez pas loin de 200 € plus tard! Sinon, un conseil: si votre voiture a parfois des petits ratés lors des démarrages à froid, il faudrait commencer par éviter autant que possible les pleins de SP95-E10 et privilégier le SP95 classique." Décidément...



... ils se sont donné le mot avec First Stop. La preuve: "Autre chose, n'hésitez pas à changer les quatre bougies. Chez nous, avec la pose, il faut compter un peu moins de 100 €. Une fois ces deux points corrigés, ça devrait régler votre souci de démarrage." X X X

## Diagnostic commun, préconisations divergentes

Trois enseignes qui acceptent d'effectuer, sans rendez-vous et sans rechigner, une prestation gratuite, déjà ça fait plaisir. Bon point, également, le diagnostic de l'état de santé de notre batterie, identique pour tous. En revanche, question préconisation, tous ne jouent pas sur le même registre: catégorique chez AD, sur la retenue chez Midas, elle s'avère parfaite chez First Stop de la part d'un mécano qui y a mis tout son cœur...

\* Offre valable jusqu'au 31 octobre chez AD et First Stop, sans date limite de validité chez Midas.

## Volkswagen T-Cross

À partir de **179 €/mois\***

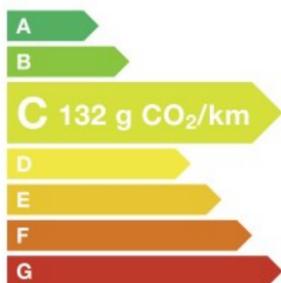
LLD 37 mois, 30 000 km

1<sup>er</sup> loyer 4 000 €



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

## T-Cross



\*T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5 en Location Longue Durée pour 30000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 4000 €, suivi de 36 loyers de 179 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/10/2025 au 31/10/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

**Modèle présenté:** T-Cross R-Line avec jantes 18" en option aux mêmes conditions que T-Cross Life, 1<sup>er</sup> loyer de 4000 € suivi de 36 loyers de **292 €**. Valable chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Succursale France: RCS Pontoise 451 618 904 - Intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP: 5,6-6,2. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 127-132. Valeurs au 05/06/2025, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire et sur vw.fr

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Dépourvues des équipements de sécurité obligatoires chez nous, les kei cars, stars japonaises, ne pourraient pas être vendues en l'état. Mais les instances européennes réfléchissent à adapter la réglementation. En attendant, elles s'exposeront au Tokyo Motor Show, qui ouvrira le 9 novembre, comme la Honda N-One e (ci-contre) et la Suzuki e-Sky (ci-dessus).

DES CITADINES DE POCHE INSPIRÉES DU JAPON

# L'Europe veut sa "microcar"

Tandis que Dacia dévoile sa vision de la microcar électrique avec le Hipster, pouvoirs publics et têtes pensantes planchent déjà pour savoir comment proposer une auto urbaine et abordable. Leur inspiration ? Les "kei cars" japonaises.

**H**asard ou coïncidence, Dacia a présenté son concept-car Hipster (voir p. 20) moins d'un mois après la prise de parole d'Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission européenne: "Je pense que l'Europe devrait avoir sa propre voiture électrique. Avec un "E" pour environnementale [...] Avec un "E" pour économique, à

un prix abordable. Avec un "E" pour européenne, parce que nous ne pouvons pas laisser la Chine et les autres concurrents s'emparer de ce marché." Et de préciser que les pouvoirs publics sont prêts à "travailler avec l'industrie sur une nouvelle initiative relative aux voitures abordables et de petite taille". En clair, à ce stade, la bureaucratie européenne ré-

fléchit au sujet avec un totem en tête: un prix de vente fixé à 15 000 € maximum. Car à force de grandir, de grossir et de se complexifier, les voitures neuves sont devenues globalement inabornables. Alors que leur prix de vente moyen était de 19 000 € en 2009, la facture s'est envolée à plus de 37 600 € en 2024, selon les estimations de AAA Data.

Une inflation galopante qui se heurte au pouvoir d'achat des clients qui ne suit pas, sinon recule. Résultat, le marché des véhicules neufs patine, tandis que la percée des coûteuses électriques tarde à passer la seconde. Or, sans elles, point de salut, l'objectif d'interdire la vente de modèles thermiques à l'horizon 2035 étant, jusqu'à contre-ordre, toujours au menu. Pour inverser la tendance, plusieurs voix ont donc suggéré de s'inspirer du "modèle" japonais... A commencer par Luca de Meo

**CARBURANT**

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 9 octobre 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE (1)		Prix moyen (2) 1,626 € ↘	SP95-E10 (1)		Prix moyen (2) 1,695 € ↘
1 <sup>er</sup>	Hyper U	1,567 €	1 <sup>er</sup>	Hyper U	1,635 €
2 <sup>e</sup>	E.Leclerc (hypers)	1,573 €	2 <sup>e</sup>	Intermarché	1,641 €
3 <sup>e</sup>	Intermarché	1,574 €	2 <sup>e</sup> <small>88</small>	Netto	1,641 €
4 <sup>e</sup>	Netto	1,575 €	4 <sup>e</sup>	E.Leclerc	1,642 €
5 <sup>e</sup>	Super U	1,579 €	5 <sup>e</sup>	Super U	1,648 €
6 <sup>e</sup>	Carrefour (hypers)	1,584 €	<b>E85 (1)</b>		Prix moyen (2) 0,742 € ↘
7 <sup>e</sup>	Auchan (hypers)	1,585 €	1 <sup>er</sup>	Intermarché	0,681 €
8 <sup>e</sup>	Intermarché Contact	1,586 €	2 <sup>e</sup>	E.Leclerc	0,689 €
9 <sup>e</sup>	Auchan Supermarché	1,593 €	3 <sup>e</sup>	Super U	0,690 €
10 <sup>e</sup>	Carrefour Market	1,594 €			

(2) | SP95: 1,711 € ↘ | SP98: 1,793 € ↘ | GPL: 0,977 € ↘ | Baril de Brent: 56,89 € ↗

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.

Palmarès réalisé à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

**NOUVELLE RENAULT TWINGO E-TECH**

## Elle arrive, réservez-la !

■ C'est officiel: la nouvelle Twingo sera dévoilée le 6 novembre! Pour faire patienter, Renault diffuse quelques images "teaser", confirmant que le modèle de série restera très proche du prototype présenté en janvier. Vous craquez déjà? Dès le 22 octobre, Renault relance son programme "R Pass", déjà expérimenté avec succès sur les R4 et R5. Moyennant un supplément de 100 €, il permet de réserver son exemplaire, afin d'obtenir un accès prioritaire lors de l'ouverture des commandes en décembre et de faire partie des premiers livrés au printemps 2026. Aucun tarif n'a encore été annoncé mais Renault maintient sa promesse d'un prix d'appel inférieur à 20 000 €. Avec les aides actuelles, la Twingo reviendrait ainsi à environ 15 000 € (sous conditions d'éligibilité). Pas mal, mais nos voisins italiens font encore mieux: avec jusqu'à 11 000 € de subventions, le ticket d'entrée tombe sous la barre des 10 000 €. *Un ottimo affare!* **Julien Sarboraria**



**Forfait.** Même pour Porsche, les temps sont durs. Plombé par un résultat opérationnel divisé par trois au premier semestre 2025, le constructeur va se retirer du championnat du monde d'endurance au terme de la saison 2025, qui sera bouclée le 8 novembre à Bahreïn.  
**Recharge.** Ionity, le réseau de recharge rapide aux 1 000 bornes propose deux nouveaux abonnements pour les utilisateurs réguliers:

et John Elkann, ex-patron de Renault pour l'un et ex-patron par intérim de Stellantis pour l'autre: ils ont été les premiers à appeler de leurs vœux l'émergence de kei cars à l'européenne.

### Des voitures légères parfaites pour la ville

Les kei cars, littéralement "voitures légères", n'existent quasiment qu'au Japon. Dans cette catégorie, les autos ne doivent pas excéder 3,40 m de long, 1,47 m de large et 2 m de haut. Une kei car ne peut en outre disposer d'une cylindrée supérieure à 660 cm<sup>3</sup> (ou doit être électrique) et délivrer plus de 64 ch. Parfaites pour une ville comme Tokyo, elles sont largement capables de s'aventurer sur l'autoroute. Elles bénéficient en outre de conditions fiscales avantageuses, de ristournes sur les péages, etc. Véritables institutions au Japon, elles représentent un peu moins d'un tiers des ventes totales de voitures neuves. Il faut dire que les prix sont alléchants: au taux du yen, comptez 10 110 € pour une Suzuki Lapin hybride, 10 683 € en version 4x4! Dans notre numéro 1931, nous avons essayé la Nissan Sakura, convaincante dans bien des domaines (habitabilité, équipements, agrément de conduite), en dépit d'un manque de confort sur route. Le hic, c'est que ces petites autos à la bonne bouille ne peuvent être importées en Europe en l'état. Elles

ne répondent en effet pas aux dernières normes de sécurité, comme la réglementation GSR2 qui impose nombre d'équipements de sécurité.

Il faut donc trouver une voie intermédiaire. Pour Laurent Peron, coordinateur de projets mobilité, automobile et matières (et ancien ingénieur de PSA) auprès du Shift Project, un think tank consacré à la transition énergétique, les constructeurs doivent réinvestir le segment des micro-citadines, abandonné depuis des années pour des raisons réglementaires et de rentabilité. Son propos rejoint celui du Gerpisa, un réseau d'universitaires et d'industriels qui réfléchissent sur les grands défis du secteur automobile. Celui-ci avait, à l'occasion d'une étude publiée en janvier 2025, plaidé pour que soit inventée une "sous-catégorie M1", c'est-à-dire une catégorie identique à celle de nos voitures, mais avec des poids, taille et équipements revus à la baisse. L'autre idée serait d'introduire une nouvelle classe de voitures électriques qui se situerait entre les quadricycles lourds (450 kg maximum) et les voitures "normales". Bref, les kei cars européennes restent à inventer. Et si elles voient le jour, encore faudra-t-il qu'elles trouvent leur public. L'Europe, en général, et la France en particulier, n'étant pas le Japon, les constructeurs prendront-ils le risque? A suivre... **Arnaud Murati**

## Voitures radars privatisées: voici les Renault Captur !

Après une cargaison de Citroën C5 Aircross et de Ford Focus carburant à l'E85, le contingent des voitures radars privatisées s'apprête à accueillir une septième recrue: le Renault Captur. Un premier exemplaire a été repéré, début octobre, en région parisienne sur l'autoroute A15, par Maxime, un internaute qui a publié la photo de sa "prise" sur la très bien informée page Facebook Info Radar IDF.

Manifestement en phase de test (à ce stade), le Captur immatriculé GW-688-TQ est une version 1.0 TCe 90. Rien d'extraordinaire en soi, sinon que c'est un retour aux sources pour Renault qui a été le premier constructeur à fournir, en 2013, des Megane (à l'époque, on les avait baptisées des radars "mobiles mobiles"). Douze ans plus tard, les temps ont changé:



FACEBOOK INFO RADAR IDF

c'est donc le SUV citadin qui prend la relève, sans que l'on sache à quelle date il sera opérationnel. Seule certitude: la privatisation des voitures radars étant désormais généralisée, vous risquez potentiellement d'en croiser dans n'importe quel département, les exemplaires en service pouvant être déplacés régulièrement aux quatre coins de la France. **François Tarrain**

## CONTRÔLES Vous les avez débusqués

### Voiture radar privatisée - Savoie (73)



REPORTERS AUTO PLUS

Les voitures radars privatisées verbalisent sur les routes de Savoie depuis le 15 septembre. On rencontre notamment

cette Ford Focus, surprise ici à la station Total d'Albertville. 45°39'40.4"N 6°23'01.9"E

### Hibou embarqué - Essonne (91)

RN20, Monthléry. Contrôle fréquent depuis le coffre d'une Ford Focus SW toujours garée devant le panneau 50, en face de la concession Hyundai. Sens Province vers Paris. 50 km/h. 48°38'49.1"N 2°16'14.9"E



REPORTERS AUTO PLUS

## SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

## CABINES La journée de la semaine



### ALPES-MARITIMES (06)

Promenade des Anglais, Nice (Nice vers Saint-Laurent-du-Var), 50 km/h. Le radar autonome itinérant a encore déménagé: cette fois, il fait une halte devant l'aéroport. 43°39'59.3"N 7°12'40.9"E



### DORDOGNE (24)

RD704, PR 56+930, Saint-Rabier (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome se trouve dans le virage juste après le pont sur l'autoroute A89. 45°09'25.9"N 1°09'38.6"E



### PUY-DE-DÔME (63)

RD211, PR 3+200, Pessat-Villeneuve (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome contrôle votre vitesse à hauteur du passage à niveau. 45°55'27.1"N 3°09'30.1"E



### SEINE-ET-MARNE (77)

RD606, PR 38+173, Fontainebleau (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone à 2x2 voies, près du carrefour vers Veneux-les-Sablons. 48°22'53.0"N 2°46'27.6"E

## LA QUESTION INATTENDUE

## Dans quelle fourchette de longueur trouve-t-on le plus de voitures?



Sur 42,9 millions de voitures, 38,2 % mesurent entre 4,20 et 4,60 m. Ajoutez les 36,5 % de la tranche 3,80-4,20 m et les trois quarts du parc auto sont couverts! Et aux "extrêmes"? Il ne reste plus grand monde: les moins de 3,40 m ne sont que 138 000, les plus de 5 m, 325 000. Fait intéressant, si l'on ne considère que les autos neuves vendues en 2025, la tranche 4,20-4,60 m passe à 44,9 %. Eh oui, les voitures actuelles n'ont pas terminé leur croissance...

N. SOLER



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

Ionity Power 365 (99,99 €/an) et Ionity Motion 365 (49,99 €/an). Grâce au premier, le kilowattheure tombe à 33 cts et à 39 cts avec le second. **Gratuit.** Le groupe VW relance, jusqu'au 28 novembre, son opération "contrôle technique offert" dans le réseau Cupra, Seat, Skoda et Volkswagen.

PLAQUE:  
LA SÉRIE DU  
MOMENT

F HG - 123 - EF 01

### La "coule attitude" selon Rolls-Royce

Comment arroser dignement les 100 ans de la Rolls-Royce Phantom ? En lui faisant boire la tasse, pardi ! Ce plongeon spectaculaire fait référence à une histoire (ou une légende, diront certains) selon laquelle, en 1972, Keith Moon, le batteur des Who, aurait coulé une Rolls-Royce dans la piscine d'un Holiday Inn le jour de ses 21 ans. Cinquante-trois ans plus tard, le constructeur britannique a ainsi voulu rappeler que si les Rolls sont les voitures des têtes couronnées et des joueurs de foot, elles sont aussi celles des stars de la musique, d'Elton John à 50 Cent, en passant par John Lennon, Oasis ou Duke Ellington. Sauf que cette fois, la baignade n'a pas été improvisée un soir de beuverie : la Phantom – un prototype promis à la destruction – a été soigneusement installée sur une plate-forme immergée dans la piscine du Tinside Lido de Plymouth, en Angleterre. Le résultat ? Une mise en scène rock'n'roll(s) à la décadence savamment orchestrée.



ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

### Vos images

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



Faire des tonneaux en Twingo au milieu des vignes, c'est original... et, heureusement, ça n'a pas trop "mal tourné" : la conductrice est indemne.

Par Charles Brécard



Si t'as pas le bon panneau, il suffit d'avoir un enfant et un feutre sous la main pour improviser un plan B aussi mignon que non réglementaire. Croisé à Lyon (69).

Par Ray Heim



Lorsque les hortensias auront recouvert le panneau, les gendarmes feront-ils une fleur à ceux qui se gareront là ? Vu à Callac (22).

Par Michel Daniel

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

# 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<sup>(1)</sup>**

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

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.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](https://www.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](https://www.skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie)

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer



PHOTOS : A. SAUNIER

Dacia rafraîchit sa gamme Sandero et son Jogger avec de nouveaux éléments de design, un inédit coloris "jaune ambre" (Sandero et Stepway), mais surtout en modernisant les motorisations et les équipements.

## DACIA SANDERO, STEPWAY ET JOGGER RESTYLÉS

# Plus de caractère et de

Après avoir adopté une nouvelle identité visuelle en 2022, et intégré les aides à la conduite obligatoires en 2024, les Sandero, Sandero Stepway et Jogger bénéficient d'évolutions esthétiques et, surtout, de nets progrès au niveau des moteurs et des équipements.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que chez Dacia, on ne s'endort pas sur ses lauriers. Le fait que la Sandero (et sa déclinaison Stepway) soit le modèle le plus vendu aux particuliers en Europe depuis 2017, et qu'il s'en soit écoulé près de 3 millions depuis 2008 (environ 1 million en France), n'empêche pas la marque de continuer de la faire évoluer, de concert avec son dérivé break, le Jogger. Ainsi, à l'occasion d'un événement qui s'est tenu en région parisienne il y a quelques jours, le constructeur roumain a présenté le restylage de ses deux citadines et de leur grand

Les évolutions de style se concentrent sur la face, avec une signature lumineuse en forme de T inversé, des points blancs (façon pixels) sur la calandre redessinée (rectangulaire) et un nouveau bouclier. On note aussi, sur cette version Stepway, la disparition de son nom.



frère à sept places. Tout en révélant, au passage, d'importantes modifications techniques sur la petite Spring électrique (voir encadré p. 19) et en dévoilant un véhicule inédit et atypique

baptisé Hipster concept (voir p. 20). Mais revenons aux Sandero (sorties en 2020) et Jogger (sortis en 2021), qui profitent de sérieuses évolutions après la mise à jour effectuée simul-

tanément sur toute la gamme en juin 2022. Il s'agissait alors d'un "simple" relooking, avec l'adoption de la nouvelle identité visuelle de la marque, plus moderne. Il en est autrement



## Du neuf côté motorisations

	Sandero	Sandero Stepway	Jogger
1.0 SCe 65 ch	✓		
1.0 TCe 100 ch	✓		
1.0 TCe 110 ch		✓	✓
1.2 Eco-G 120 ch	✓	✓	✓
1.2 Eco-G 120 ch auto.	✓	✓	✓
1.8 hybrid 155 ch		✓	✓

■ Le fait le plus marquant est le remplacement du 1.6 hybrid 140 par le 1.8 155 sur le Jogger et, surtout, au 4<sup>e</sup> trimestre 2026, son arrivée sur la Sandero Stepway. Notable aussi : l'Eco-G, qui passe du 1.0 de 100 ch à un 1.2 de 120 ch sur les trois modèles, avec la possibilité de l'associer à une boîte auto. à 6 rapports.

### L'actuelle Sandero Stepway



N. SOLER

# muscles !



La version Stepway se démarque toujours de la Sandero "classique" par sa ceinture de protection, qui est désormais en Starkle (plastique recyclé à effet moucheté). S'y ajoute la nouvelle signature lumineuse faite de trois traits de leds.



Disponible jusqu'ici uniquement sur les finitions hautes (Extreme/Journey), l'antenne requin arrive de série sur les trois modèles, dès le niveau Expression. Le bandeau arrière, spécifique à la Sandero Stepway, n'est qu'un simple adhésif.

aujourd'hui, avec ce qui s'apparente plus à un restylage de mi-carrière et qui concerne certes le look, mais aussi des évolutions techniques et technologiques. Côté design, donc, les trois >>>



PHOTOS: A. SAUNIER



A bord, on note l'arrivée de compteurs numériques de 7"/17,8 cm (de série selon finition et motorisation), d'un chargeur de smartphone à induction (option ou série sur Extreme et Journey, selon modèle) et d'un volant à méplat, orné du logo "Dacia Link". L'écran central Media Display, de série (sauf sur Essential), passe de 8"/20,3 cm à 10"/25,4 cm, le décor des aérateurs est en T inversé et les sièges, la planche de bord et les contre-portes s'habillent de nouveaux tissus.

### L'actuelle Sandero Stepway



DACIA

» modèles bénéficient des mêmes modifications: une signature lumineuse (formée de trois tirets) identique à l'avant et à l'arrière (sensiblement différente sur les feux verticaux du Jogger), une calandre horizontale qui intègre désormais des pointillés blancs que l'on retrouve aussi en dessous (mais en noir) sur le bouclier avant, redessiné. Tous trois reçoivent de nouvelles jantes alliage ou enjoliveurs (selon les finitions) et une antenne requin de série dès le niveau Expression. En s'installant à bord, on remarque immédiatement les compteurs numériques. Seul le

Jogger hybrid 140 y avait droit jusqu'à présent. Ils seront désormais de série, quel que soit le moteur, sur la Sandero Journey, la Stepway Extreme, les Jogger Extreme et Journey. Sur les versions hybrid 155 des Jogger et Sandero Stepway, le milieu de gamme Expression en sera également pourvu. On note aussi l'introduction du chargeur de téléphone à induction, de série sur les Jogger Extreme et Journey, en option sur ces mêmes finitions des Sandero et Sandero Stepway. A cela s'ajoutent aussi une nouvelle commande de boîte automatique "E-Shifter" (pour les versions



Ne s'agissant que d'un restylage, l'habitabilité est inchangée. Les Sandero/Sandero Stepway offrent un bel espace à l'arrière et l'un des plus grands volumes de coffre de la catégorie (410 dm<sup>3</sup>, selon le constructeur).



Les Sandero et Jogger équipés du 1.2 Eco-G 120 à boîte automatique bénéficieront de palettes au volant, ainsi que de la nouvelle commande E-Shifter (elle sera aussi sur les versions 1.8 Hybrid 155).



Les trois modèles Dacia disposeront d'une caméra, logée dans le montant du pare-brise. Elle a pour fonction de surveiller l'attention du conducteur (système obligatoire à partir de juillet 2026).

Eco-G 120 auto. et hybrid 155), ainsi que, et c'est une première, des palettes au volant (Eco-G 120 auto. uniquement). Signalons aussi un nouveau volant, un écran central de 10"/25,4 cm (8"/20,3 cm auparavant), des habillages en tissu renouvelés, etc. Enfin, le passage automatique en feux de route, une caméra multivue (vue aérienne pour faciliter le stationnement), et des rétroviseurs rabattables électriquement font leur apparition sous la forme d'un pack proposé de série sur le Jogger Journey et en option sur les Sandero/Sandero Stepway Extreme et Journey. Mine de rien, ces trois mo-

dèles franchissent ainsi un sacré cap! Que demander de plus? De nouvelles motorisations? Et bien, c'est effectivement le cas!

#### Du neuf sous le capot

La palette des motorisations se compose désormais de cinq propositions. Mais elles ne concernent pas tous les modèles. Pour la Sandero "classique", on retrouve toujours l'entrée de gamme avec le trois cylindres atmosphérique 1.0 SCe de 65 ch (boîte manuelle à 5 rapports) et son pendant avec turbo, qui gagne 10 ch (100 ch contre 90 ch), vendu uniquement avec une boîte manuelle à 6 rapports.

## Spring : elle gagne jusqu'à 35 ch

Arrivée chez nous en 2021, la minicadine 100 % électrique (fabriquée en Chine) a bénéficié, en 2024, d'une importante métamorphose esthétique, tant extérieure qu'intérieure. Aujourd'hui, excepté la teinte "Seafoam" (photo), son look ne change pas. En revanche, côté technique, les évolutions sont importantes. La plateforme a été renforcée et accueille une batterie lithium-ion LFP de 24,3 kWh utiles, à la place de la NMC de 26,8 kWh. Dacia promet la même autonomie de 225 km. Elle reçoit une barre anti-roulis afin d'améliorer la stabilité en courbe. Les réglages des amortisseurs et les ressorts de suspensions ont aussi été revus, ainsi que le freinage, avec une assistance plus puissante. Enfin, des blocs de 70 et 100 ch remplacent ceux de 45 et 65 ch, le tout sans modifier les tarifs : à partir de 16900 € (Essential 70), 18900 € (Expression 70) et 19700 € (Extreme 100).



La citadine pourra aussi profiter du nouveau 1.2 Eco-G, à bicarburation essence et GPL, qui passe de 100 à 120 ch et qui, grande première, pourra être associé à une boîte auto. à 6 rapports (disponible aussi en boîte manuelle). En outre, le réservoir de GPL a été augmenté (49,6 litres contre 40 litres) pour une autonomie totale plus grande (jusqu'à 1500 km environ en cumulant GPL et essence). Ce bloc équipera aussi la Sandero Stepway et le Jogger. Et si ces deux derniers conservent l'essence TCe 110, ils enrichissent leur gamme du 1.8 hybrid 155, inauguré par le

Bigster. Le premier à en bénéficier sera le Jogger, en remplacement du 1.6 hybrid 140. Mais le vrai événement, c'est l'arrivée de ce moteur sur la Stepway (au quatrième trimestre 2026). Ce sera, en effet, la première fois qu'elle sera dotée d'une mécanique hybride. Avec toutes ces évolutions, on pourrait craindre que les tarifs s'envolent. Le ticket d'entrée de la Sandero devrait rester au prix symbolique de 12990 €. Pour les autres tarifs, il faudra attendre l'ouverture des commandes, prévue en fin d'année, les livraisons étant programmées au premier trimestre 2026.

PHOTOS: N. SOLER



## À BORD DU CONCEPT-CAR DACIA HIPSTER

# Le cube de l'euro-vision

Trois mètres de long, quatre places, 100 % électrique, le Hipster préfigure une microcitadine du futur (proche), un avant-goût de la fameuse "E-car" que l'Europe réclame. Visite guidée de ce concept-car, astucieux et accessible, à la sauce Dacia.

**A**u début du mois de septembre, Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission européenne, a plaidé pour la conception d'une petite voiture électrique, pas chère et fabriquée en Europe. Un véhicule dans l'esprit des *keijidosha* japonaises (les "kei cars", ces autos ne dépassant pas 3,40 m de long et grâce à cela dopées par une fiscalité avantageuse), mais qui nécessiterait la création d'une nouvelle catégorie (voir notre actu p. 12). Et c'est justement ce sur quoi table Dacia pour ce concept-car inédit et qui, pour le moment, ne rentre dans aucune case régle-

mentaire. Il ne s'agit ni d'une voiturette sans permis façon Citroën Ami, ni d'un quadricycle lourd (L7, avec permis), ni d'une minicitadine. La marque roumaine a créé quelque chose qui n'existe pas encore, "avec l'ambition de réinventer la vraie voiture populaire". L'idée est de proposer un véhicule électrique léger (moins de 800 kg), dépourvu de la foule d'aides à la conduite désormais obligatoires (et parfois superflues), à un tarif abordable (de 13000 à 14000 €). Le tout avec une autonomie suffisante (autour de 150 km) pour les déplacements du quotidien, en ville mais aussi sur les routes



Le Hipster soigne les moindres détails comme ce toit orné du logo de la marque, mais surtout partiellement vitré pour plus de luminosité, de visibilité et de sensation d'espace.

périurbaines ou de campagne (le concept-car roule déjà à 90 km/h). Voici donc le Hipster, avec son look attachant de mini 4x4 qui, malgré son gabarit riquiqui (3 m de long, 1,55 m de large, 1,53 m de haut) fait bien robuste. Fidèle à sa tradition, Dacia l'a truffé d'idées pratiques et

peu onéreuses (voir photos). Cela va des feux (évoquant ceux d'une Formule 1!) qui ne nécessitent pas de protection, car placés derrière la vitre du hayon, aux vitres coulissantes (sans mécanisme)... Le plus remarquable réside dans son habitacle particulièrement spacieux (4 places), rappelant



Avec sa forme cubique, le Hipster fait penser à un Defender au format "ultra-small". Pour faire oublier son gabarit mini (3 m de long), les designers l'ont voulu bien costaud en apparence, avec sa ceinture de protection en Starkle (matériau recyclé) et ses boucliers imposants.



Le coffre s'ouvre en deux parties et offre un volume modulable de 70 à 500 dm<sup>3</sup> (dossiers rabattus). Les feux, placés derrière la vitre, n'ont pas besoin de protection.

la première Twingo (3,43 m). Nous avons apprécié tous les détails bien pensés, le confort des sièges, la visibilité, la position de conduite, etc. Reste à savoir si une nouvelle réglementation permettra sa commercialisation, car Dacia est déjà prêt à envisager une production en série. **A. L.**



La planche de bord comporte l'essentiel avec deux airbags (derrière un cache transparent), un sélecteur de vitesse à gauche du volant, une station d'accueil à droite pour le smartphone (qui fera office d'écran multifonction), le tout personnalisable avec les accessoires YouClip.



Ne manquant pas d'astuces, le Hipster permet de loger et de sangler une valise cabine devant le passager, sans condamner l'espace aux jambes. A noter que les sièges, faits d'un fin tissu en maille technique, se révèlent étonnamment moelleux et confortables.



L'espace à bord est vraiment bluffant ! Deux adultes peuvent prendre place à l'arrière sans se sentir à l'étroit, et y accèdent facilement (sans acrobatie), grâce à l'ample bascule du siège avant.



A la manière des 4L d'antan, les vitres coulissent latéralement, évitant tout mécanisme dans les portes. Cela permet de préserver plus d'espace en largeur aux coudes dans l'habitacle.



Parmi les nombreuses astuces malignes et peu coûteuses figurent le plafonnier YouClip (la lampe peut être fixée à d'autres endroits) et cette pochette sur le siège pour ranger un smartphone, des lunettes de soleil, etc.

# Auto Plus À VOS CÔTÉS POUR LA RENTRÉE !



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

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

**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :  
[bit.ly/ap\\_1937](http://bit.ly/ap_1937)

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com

Visuels non contractuels

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1718568

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

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

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

(1)

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

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

(2)

**2** Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com) : [bit.ly/ap\\_1937](http://bit.ly/ap_1937) la boutique officielle d'Auto Plus

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

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

Mme  M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom\*\*:

Prénom\*\*:

Adresse\*\*:

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

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

Email:

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

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)





N. SOLER

- P. 24, FAUT-IL ENCORE ACHETER UN DIESEL ? Avec les **Alfa Romeo Giulia**, **Audi A5**, **BMW X3**, **Fiat Tipo**, **Mazda CX-60**, **Mercedes GLC**, **Mini Countryman**, **Peugeot 308**, **Renault Clio** et **Kangoo**, **Skoda Octavia** et **VW Golf**.
- P. 32, ESSAI PANORAMIQUE: la **Toyota Aygo X** passe à l'hybride.
- P. 36, MATCH: le **Volkswagen Taigo** face à la **Citroën C4**.
- P. 40 ET 42, ON A TOUT ESSAYÉ: le **Ford Ranger PHEV**, premier pick-up hybride rechargeable, et la **Burton Sportscar**, une 2 CV réinterprétée et modernisée.
- P. 44, TEST LECTEURS: ils ont essayé le nouveau **Skoda Kodiaq**.

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 Desmots



Thierry Réaumur



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

**4,2 l/100 km**  
conso sur autoroute



Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)

C. ALBA

Dans ce numéro, nous nous posons la question de la pertinence du diesel et en essayons 12 représentants (voir p. 24). Parmi la (grosse) poignée de modèles "mazout" qui subsistent, lesquels sont les plus sobres sur autoroute? Selon les mesures de notre labo, c'est la Skoda Octavia 2.0 TDI 116 qui mène la danse, avec 4,2 l/100 km seulement! Malgré son petit réservoir (45 litres), elle pourra ainsi parcourir plus de 1 070 km d'une traite. Le podium est d'ailleurs dominé par les Octavia, avec la 2.0 TDI 150 DSG7 qui s'empare de la 2<sup>e</sup> place (4,3 l/100 km), suivie par la version break Combi 2.0 TDI 150 DSG7 (4,4 l/100 km, à l'essai p. 31 dans le dossier en question), elle-même ex æquo à la 3<sup>e</sup> place avec la Mercedes Classe C 220 d. Seule française présente dans ce top 20, la Renault Clio 1.5 Blue dCi 100 se classe 10<sup>e</sup>, avec 5 l/100 km. L'ultime citadine diesel disponible sur le marché français vit par ailleurs ses derniers mois de commercialisation, car sa remplaçante abandonnera ce type de motorisation. **Vincent Desmots**



N. SOLER

**TOP 20**

### Les 20 diesels les plus sobres sur autoroute

#### Consommation sur autoroute (en l/100 km)

1 <sup>re</sup>	Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	4,2
2 <sup>e</sup>	Skoda Octavia 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	4,3
3 <sup>e</sup>	Mercedes Classe C 220 d (200 ch)	4,4
3 <sup>e</sup> ex æ	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	4,4
5 <sup>e</sup>	BMW Série 1 120d (163 ch)	4,7
5 <sup>e</sup> ex æ	Volkswagen Golf SW 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	4,7
7 <sup>e</sup>	Mercedes Classe A 200 d (150 ch)	4,8
7 <sup>e</sup> ex æ	Mercedes Classe B 200 d BVA8 (150 ch)	4,8
7 <sup>e</sup> ex æ	Mercedes GLA 200 d BVA8 (150 ch)	4,8
10 <sup>e</sup>	BMW Série 2 Active Tourer 218d (150 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	BMW Série 3 318d BVA (150 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	Mercedes Classe A 180 d BVA7 (116 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	Mercedes Classe E 220 d (197 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	Renault Clio 1.5 Blue dCi (100 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5
10 <sup>e</sup> ex æ	Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5
18 <sup>e</sup>	Audi A3 Sportback 2.0 TDI S tronic 7 (150 ch)	5,1
18 <sup>e</sup> ex æ	BMW X1 sDrive18d (150 ch)	5,1
20 <sup>e</sup>	Audi Q2 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	5,2

◀ Seule française de ce top 20 – et, pour quelques mois encore, seule citadine diesel du marché –, la Clio 1.5 Blue dCi 100 se classe 10<sup>e</sup> avec 5 l/100 km.



12  
MODÈLES  
À L'ESSAI

# Faut-il encore acheter un diesel ?

Alors qu'il représente près de la moitié des transactions en occasion, le diesel est devenu un carburant marginal sur le marché du neuf. Il reste pourtant intéressant pour les gros rouleurs. A condition de faire le bon choix ! Pour vous guider, nous avons réalisé une petite étude de marché.

**C**arburant préféré des Européens trois décennies durant, le diesel est brusquement tombé de son piédestal, dans la foulée du scandale des moteurs truqués pour se conformer aux normes. Dans le viseur, depuis, d'une Union européenne devenue pro-électrique, chassé des grandes métropoles, le gazole s'efface peu à peu au profit des essence hybrides. Conséquence, en 2025, ce carburant ne représente plus que 5 % des ventes de voitures neuves dans notre pays, au sein duquel on compte sur les doigts d'une main les Blue dCi

et BlueHDi chez Renault et Stellantis... Le diesel reste pourtant, dans bien des cas, une alternative plus économique que l'hybride, à l'achat comme à l'usage. Prix du litre inférieur à celui de l'essence, sobriété des moteurs supérieure, autonomie au long cours, pas de batterie à trimballer (donc un poids contenu) ni à recharger : nombre d'arguments plaident toujours en faveur du gazole. Las, ce carburant est aussi lourdement frappé par le malus. Alors faut-il encore acheter un diesel ? Nos réponses avec l'essai d'une douzaine d'ultimes représentants du genre... ■

## Au sommaire

Alfa Romeo Giulia	P. 25
Audi A5 Avant	P. 25
BMW X3	P. 26
Fiat Tipo	P. 27
Mazda CX-60	P. 26
Mercedes GLC	P. 28
Mini Countryman	P. 29
Peugeot 308	P. 28
Renault Clio	P. 30
Renault Kangoo	P. 30
Skoda Octavia	P. 31
Volkswagen Golf	P. 31

## Alfa Romeo Giulia



F. GROUT

### Diesel d'esthète

Avec la disparition de la Peugeot 508, la belle Giulia est désormais la seule berline familiale du groupe Stellantis à proposer un moteur diesel. Un 2,2 litres "tout alu" et 100 % Alfa Romeo, dont les deux variantes figurant encore au catalogue délivrent 160 et 210 ch (celle de 136 ch a tiré sa révérence). Un bloc un peu trop sonore, mais au couple généreux (respectivement 450 et 470 Nm), qui procure de confortables relances. Ce brio mécanique, la Giulia de 210 ch l'associe d'office à une excellente boîte auto. à 8 rapports et à la transmission intégrale Q4.

Une combinaison gagnante qui permet de se faire plaisir en toute sécurité, l'italienne mixant avec maestria adhérence, précision et agilité. Une berline très attachante, au confort de suspension satisfaisant et à la présentation intérieure agréable (accents sportifs en finition Veloce), mais peu "techno" (les écrans XXL, ce n'est pas son truc!). Surtout, elle est plus gourmande (entre 0,5 et 1,2 l/100 km en moyenne) que ses rivales, les Audi A5 2.0 TDI, BMW 320d et Mercedes C 220 d et pâtit d'un malus de 2726 €. Son rapport prix/équipement est, lui, bien plus attractif.



F. GROUT

### LA VERSION CONSEILLÉE

2.2 D AT8 Q4 Veloce - 210 ch  
61 100 € / 56 500 €\*  
**LABO**

#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	470 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	148 g/km / + 2726 €
Accélération 1 000 m D. A.	29s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne	6,7 l/100 km
Coffre	388 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,86 x 1,45

#### À LA LOUPE

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

## Audi A5 Avant



N. SOLER

### L'Avant fait marche arrière...

Successeur du break A4, l'A5 Avant, bâti autour d'une plate-forme inédite, s'allonge de 5 cm (sans progrès en habitabilité ni en volume de coffre), multiplie les écrans à bord (y compris face au passager, en échange de 2780 € !), fait le plein d'équipements sécuritaires et s'alourdit par conséquent d'environ 200 kg. On ne s'étonnera donc pas de voir ses performances, respectables dans l'absolu, au mieux stagner, sinon faire un pas en arrière par rapport à feu l'A4. Le 2.0 TDI de 204 ch à hybridation 48 V ne progresse pas davantage côté sobriété, mais avec sa

consommation moyenne de 6,1 l/100 km, le break A5 se maintient au niveau de ses rivaux originaires de Munich et de Stuttgart. L'honneur est sauf... L'agrément reste, lui, de haut vol, grâce aux 400 Nm de couple, à une boîte S tronic 7 aussi douce que réactive et à une insonorisation irréprochable. Le tableau s'assombrit par contre au chapitre du budget, puisque non contente de coûter près de 10000 € de plus que sa devancière à finition équivalente, cette Audi fait toujours payer en option des équipements aussi basiques que le chargeur à induction ou la clé mains libres.



A. SAUNIER

### LA VERSION CONSEILLÉE

2.0 TDI S tronic Hybride S line - 204 ch  
64 270 € / 62 100 €\*  
**LABO**

#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	132 g/km / + 2905 € <sup>(1)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Coffre	490 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46

#### À LA LOUPE

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

1. Dont 2165 € de malus au poids.




A. CORTESI



A. CORTESI

## LA VERSION CONSEILLÉE

40d xDrive M Sport - 303 ch  
79 100 € / 89 200 €\*  


NOS MESURES	
Moteur turbodiesel	6 cylindres en ligne, 24S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
Couple maxi combiné	670 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	162 g/km / + 10 887 € <sup>(1)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	26s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Consommation moyenne	6,7 l/100 km
Coffre	570 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,66

## À LA LOUPE

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

1. Dont 4 250 € de malus au poids.

## Six cylindres d'agrément... et d'argent !

Chez Audi, BMW et Mercedes, pas question de tourner le dos au diesel, malgré la conjoncture. On retrouve ainsi ce type de motorisation, encore apprécié des gros rouleurs, sur la plupart des modèles commercialisés par ces grands noms de l'industrie allemande. Le nouveau BMW X3 en est un parfait exemple, avec deux blocs à hybridation légère (48 V) dans son chapeau : un quatre cylindres de 197 ch (20d) et un six cylindres de 303 ch (40d). C'est bien sûr ce dernier qui convient le mieux à ce lourd SUV (près de 2,1 tonnes), au souffle un peu

court en présence du 2 litres. Le 3 litres du X3 40d, lui, respire à pleins poumons, avec pas moins de 670 Nm à disposition ! Un couple à décorner les bœufs, redoutable en reprises, mais jamais brutal, la boîte auto. à 8 rapports travaillant en douceur. Rapide, agile et excellent freineur pour un engin de ce gabarit, le X3 joue aussi très bien son rôle de véhicule familial (habitabilité, volume de coffre), malgré un amortissement un peu trop figé. Très économe en raison de sa frugalité, ce SUV est hélas hors de prix à l'achat, et assommé par un malus de près de 11 000 €...




F. GROUT



F. GROUT

## LA VERSION CONSEILLÉE

3.3 e-Skyactiv D Homura - 200 ch  
62 400 € / 60 400 €\*  


NOS MESURES	
Moteur turbodiesel	6 cylindres en ligne, 24S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
Couple maxi	450 Nm à 1 400 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	130 g/km / + 2 975 € <sup>(1)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Coffre	540 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,75 x 1,89 x 1,68

## À LA LOUPE

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

1. Dont 2 435 € de malus au poids.

## L'inconnu au grand cœur

Lancé en 2022, le CX-60 a créé la surprise en se dotant d'un gros six cylindre en ligne diesel de 3,3 litres à hybridation légère (48 V). Celui-ci se décline en deux versions, fortes de 200 ch en propulsion et 254 ch avec les quatre roues motrices. En face, les rivaux se nomment Audi Q5, BMW X3 et Mercedes GLC. Du sérieux ! Sauf que les allemands se contentent de quatre cylindres à ce niveau de gamme. L'exotique CX-60 a donc son mot à dire, sachant qu'en plus de dispenser un agrément de conduite de haut vol (reprises express, souplesse de fonctionnement

remarquable et sonorité très attachante pour un diesel), le modèle de 200 ch ne consomme que 6,2 l/100 km de gazole en moyenne. Une sobriété, exceptionnelle pour un six cylindres, qui lui permet de maintenir ses émissions de CO<sub>2</sub> à 130 g/km et le montant du malus à 540 €. Las, Bercy se rattrape avec sa taxe sur le poids (près de 2 500 €), cet accueillant SUV familial tutoyant les 2 tonnes. Des kilos qui altèrent également son jeu de jambes, plutôt engourdi. On se console avec un prix "raisonnable" pour la catégorie, Mazda accordant actuellement 5 000 € de remise.



PHOTOS: A. SAUMIER

## Moins cher, ça n'existe pas !

**R**etirée du catalogue en 2023, la Fiat Tipo, assemblée en Turquie, a repris du service fin 2024. Mais uniquement avec la carrosserie classique à trois volumes, et en... diesel! Pas bête, sachant que Dacia ne propose plus aucun modèle ainsi motorisé. En revanche, le choix du break eut été plus judicieux, et aurait permis de concurrencer le Jogger Eco-G 100 (GPL). La proposition de Stellantis, qui devrait hélas disparaître de nouveau dans un avenir très proche, suscite néanmoins l'intérêt, le ticket d'entrée s'établissant à 16900 €. Imbattable! Surtout avec un diesel de 130 ch sous le capot. Bruyant, certes, mais frugal: jamais plus de 5,1 l/100 km. Qui dit mieux? Pour ne rien gâcher, ce 1,6 litre assure en

reprises avec ses 320 Nm de couple. Seule contrainte: passer les vitesses "à la pogne" (pas de boîte auto.). Attention aussi à la présentation intérieure datée, aux plastiques bas de gamme et à la dotation aride de l'entrée de gamme. Mieux vaut opter pour la City (19 160 € avec malus), dotée de jantes alu 16", de phares à leds, d'un écran tactile (riquiqui!), de la réplique smartphone sans fil comme de la clim' auto. Des équipements qui s'ajoutent au régulateur de vitesse, à la caméra de recul et aux multiples systèmes de sécurité de série. Seuls manquent les phares et essuie-glaces auto. Côté comportement, ça tangué en virage et ça trépide sur mauvais revêtement, mais à ce prix, difficile de demander la lune...



Look daté et plastiques peu raffinés, mais dotation plus que correcte pour une berline diesel vendue à moins de 20 000 €!



Places arrière accueillantes, coffre immense (602 dm<sup>3</sup>), dossier rabattable: hormis ses suspensions trépidantes, la vieille Tipo se défend.

### LA VERSION CONSEILLÉE

**1.6 Multijet City - 130 ch**  
18900 € / 19 160 €\* 

NOS MESURES	
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	123 g/km / + 260 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s9 
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	6s8/8s4/10s4 
Consommation moyenne	5,1 l/100 km 
Coffre	602 dm <sup>3</sup> 
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,80 x 1,50

### À LA LOUPE

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

 **Mercedes GLC**


## Rechargeable... et Crit'Air 1 !

Alors que le futur GLC 100 % électrique a pointé le bout de son nez lors du salon de Munich, en septembre dernier, le modèle actuel se maintient au catalogue, les versions thermiques et hybrides du successeur n'étant pas attendues avant l'été 2026. Et il n'est pas certain que la version 300 de Hybrid EQ soit reconduite. Or cette mécanique est à l'heure actuelle la seule sur le marché à associer un diesel à un gros électromoteur (156 ch) fourni en énergie par une batterie de 25,3 kWh utiles, rechargeable sur secteur. Une association qui lui donne accès à la vignette Crit'Air 1. Quand

les deux blocs fonctionnent de concert, ce massif SUV familial délivre la très confortable puissance de 333 ch, avec les chronos qui vont avec. Mais, ô miracle, alors qu'il accuse 2,4 tonnes sur la balance, il se contente de 7 l/100 km en moyenne une fois ses accus à plat. Auparavant, ceux-ci auront permis de parcourir 87 km en moyenne sans brûler une goutte de gazole. Plus économique à l'usage qu'à l'achat, hélas. Car ce GLC cumule tarif plaqué or (80 100 € hors remise) et malus au poids de près de 11 000 € ! Le comportement pataud et le coffre riquiqui font aussi grimacer.



### LA VERSION CONSEILLÉE

300 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line +  
333 ch - 80 100 € / 87 000 €\*

#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 156 ch
Couple maxi combiné	750 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	44 g/km / + 10880 € <sup>(1)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	27s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s1
Consommation moyenne	7 l/100 km
Coffre	385 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,89 x 1,65

#### À LA LOUPE

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

1. Malus au poids.

 **Peugeot 308**


## La dernière Peugeot diesel...

La 308 restylée s'apprête à entrer en scène. Avec une gamme remaniée, au sein de laquelle la version 1.5 BlueHDi de 130 ch ne fera pas son retour avant le printemps 2026. Pour assurer l'intérim, la Peugeot propose une version hybride rechargeable, plus puissante (195 ch), mais qui coûte 4 650 € de plus à finition équivalente. Pas rien ! Si vous ne voulez pas attendre l'année prochain, il ne reste donc qu'une étroite fenêtre de tir pour acquérir l'actuelle 308 BlueHDi, encore disponible sur stock et que Sochaux brade généreusement à 13 % en moyenne, et jusqu'à 27 % dans

certaines concessions. Même en y ajoutant un malus de 450 €, la bonne affaire est à portée de main, sachant qu'en plus de brûler très peu de gazole (5,6 l/100 km en moyenne et seulement 5,2 l sur autoroute), la compacte au Lion a fait de la douceur, de la souplesse (la boîte EAT8 n'y est pas étrangère) et du confort ses principaux arguments de vente. Taillée pour dévorer les kilomètres sans fatigue (le 1,5 litre sait rester discret), cette 308 très appréciée des gros rouleurs n'a que deux véritables défauts : son ergonomie perfectible et ses places arrière étriquées.



### LA VERSION CONSEILLÉE

1.5 BlueHDi EAT8 Allure - 130 ch  
37 750 € / 33 300 €\*

#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	129 g/km / + 450 €
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s1
Consommation moyenne	5,6 l/100 km
Coffre	397 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,86 x 1,45

#### À LA LOUPE

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

## Mini Countryman



N. SOLER

PHOTOS: N. SOLER

### La Mini "maxi"

Cousin du BMW X1, le Mini Countryman partage avec lui ses motorisations électriques et thermiques. Parmi ces dernières figure un 2.0 turbodiesel à hybridation légère (48 V) de 163 ch. Intégré à la boîte auto. à 8 vitesses, le petit moteur électrique a deux fonctions: donner un coup de boost aux accélérations et réduire la consommation de carburant. Mission accomplie, le Countryman Cooper D, généreux en couple (400 Nm), se relance vigoureusement dès les plus bas régimes et se contente de 4,7 l/100 km de gazole en moyenne. Taillé pour les longs trajets, cet accueillant et pratique SUV (banquette coulissante, coffre modulable) est d'autant

plus agréable à mener que sa tenue de route est au-dessus de tout soupçon. Excellent maintien de caisse, direction précise (mais pas toujours très informative), freinage facile à doser et tenue de cap verrouillée, le Countryman se joue des grandes courbes et des virages serrés avec dextérité. Prévenant sur un revêtement entretenu, il se montre hélas plus sec sur les ralentisseurs, voire carrément remuant sur route bosselée. On s'agace aussi de son écran central, très original mais fouillis et peu intuitif à utiliser. Enfin, en sus d'un prix déjà coquet à la base, impossible d'échapper aux coûteux packs, sous peine de passer à côté d'équipements type régulateur adaptatif ou clé mains libres.



La présence de matériaux pas très chics détonne à bord d'un SUV se voulant premium. Et que d'équipements optionnels !



Pas de banquette coulissante ni de dossier 40/20/40 sans opter pour le Pack S au minimum. Un "petit" supplément de 3060 €...



### LA VERSION CONSEILLÉE

D Classic Pack L - 163 ch  
45570 €/44000 €\*

#### LES CHIFFRES (1)

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
Couple maxi	400 Nm à 1500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	121 g/km/+ 230 €
Accélération 0 à 100 km/h	8s5
Consommation cycle mixte	4,7 l/100 km
Coffre	460/565 dm <sup>3</sup> (2)
Dim. L x l x h, en m	4,45 x 1,85 x 1,67

#### À LA LOUPE

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

1. Données constructeur. 2. Mesure labo Auto Plus, banquette reculée/avancée.

## Renault Clio



N. SOLER



RENAULT

### Dernière chance !

La seule citadine française roulant au gazole vit ses dernières heures. Renault l'a en effet confirmé: la 6<sup>e</sup> génération, dévoilée le mois dernier, tournera définitivement le dos à ce type de motorisation. Il est donc "urgent de se presser" pour commander l'une des dernières Clio 5 1.5 en version Blue dCi 100 ch, dont les tarifs sont devenus très séduisants. La récente finition Generation d'entrée de gamme s'affiche en effet à 19990 €. Son équipement n'a rien de luxueux mais offre l'essentiel: régulateur de vitesse, clim' manuelle, réplique smartphone, radar

de recul et écran central tactile de 7"/17,8 cm. Elle s'habille même de jantes en alliage de 16"! Une tenue décente pour une citadine ultra-polyvalente, avec sa boîte manuelle 6 vitesses parfaitement étagée, ses reprises agréables, son appétit d'oiseau (5 l/100 km) et sa mécanique discrète, en ville comme sur l'autoroute. De surcroît, cette "bonne vieille" Clio reste une référence en matière de tenue de route, grâce à son châssis agile et à sa direction parfaitement calibrée. Un achat malin, plus sympa à conduire et plus attractif financièrement que l'hybride de 145 ch...

### LA VERSION CONSEILLÉE

1.5 Blue dCi Generation - 100 ch  
19990 € / 19800 €\*  
**LABO**

#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	108 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Coffre	340 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

#### À LA LOUPE

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

## Renault Kangoo



N. SOLER



N. SOLER

### Le beurre et l'argent du labeur

En diesel, le Kangoo laisse le choix entre deux 1.5 Blue dCi de 95 et 115 ch. En toute logique, le plus modeste (à partir de 29 000 €) peine à mouvoir ce grand et lourd ludospace de près de 1 600 kg. Une version peu convaincante qui se contente en outre d'une boîte manuelle comme de la finition de base Evolution, chichement équipée. En optant pour le "gros" dCi, pas plus gourmand, les voyages en famille, coffre chargé, gagnent en sérénité, grâce à de meilleures reprises. Pour une conduite plus zen encore, la boîte automatique s'impose, mais Renault n'en fait

pas cadeau, puisqu'il s'agit d'une option à 3 000 €. De quoi plomber un bon de commande déjà coquet au départ, avant même de parler malus. Il faut dire que le Kangoo "115" s'habille obligatoirement de la finition Techno (à partir de 31 500 € en châssis court, 34 000 € en version longue à 7 places). Cher, le français offre heureusement un niveau de confort élevé, un habitacle très spacieux, une modularité intéressante, une finition correcte, ainsi qu'une tenue de route rassurante. Seul son volume de coffre peut décevoir comparé aux 760 dm<sup>3</sup> du Volkswagen Caddy.

### LA VERSION CONSEILLÉE

1.5 Blue dCi auto Techno - 115 ch  
34 500 € / 34 500 €\*  
**LABO**

#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	139 g/km / + 2076 € <sup>(1)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s3
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Coffre	560 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,86 x 1,84

#### À LA LOUPE

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

1. Dont 690 € de malus au poids.

## Skoda Octavia Combi



N. SOLER

### Un break exemplaire

Si la familiale idéale n'existe pas dans l'absolu, l'Octavia est de celles qui s'en approchent le plus. Sacré sens de l'hospitalité en effet, aux places arrière dignes d'une limousine, comme dans la soute à bagages, dont le volume culmine à 635 dm<sup>3</sup> côté berline et 653 dm<sup>3</sup> à bord du break. La présentation très soignée de la tchèque, son équipement irréprochable, ainsi que son amortissement prévenant la rendent également très attractive. Des suspensions souples qui n'altèrent en rien son comportement routier, même si elle ne fait

pas du dynamisme sa priorité. Break au long cours, l'Octavia Combi prend toute sa mesure avec le 2.0 TDI 150 (le 116 ch est un peu juste côté performances), qui se contente, tenez-vous bien, de 4,4 l/100 km sur autoroute! On tutoie ainsi les 1 000 km avec un plein. Des valeurs sans équivalent pour une auto de ce gabarit. A cette exceptionnelle endurance s'ajoute un remarquable agrément mécanique (vigueur des relances, douceur de la boîte DSG7, insonorisation maîtrisée) que Skoda ne met plus, hélas, à la portée de toutes les bourses.



SKODA

#### LA VERSION CONSEILLÉE

2.0 TDI DSG7 Clever - 150 ch  
42 340 € / 36 600 €\*

NOS MESURES	
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	121 g/km/+ 230 €
Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s7
Consommation moyenne	4,8 l/100 km
Coffre	653 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,83 x 1,47

#### À LA LOUPE

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

## Volkswagen Golf



Y. LEFEBVRE

### Bien sous tous rapports

Liée intimement à l'histoire du diesel et à son évolution technologique, la Golf propose toujours deux déclinaisons du fameux 2.0 TDI. Au menu, 116 ch et boîte manuelle 6 vitesses pour l'entrée de gamme, 150 ch et transmission DSG7 à double embrayage au crédit du fer de lance. Ce dernier n'étant pas vraiment bon marché (42 000 € minimum, hors remise), que risque-t-on à se rabattre sur la proposition la plus modeste? Rien s'agissant de la consommation, le TDI 116 figurant parmi les diesels les plus économiques du marché.

Avec 5 l/100 km en moyenne et son réservoir de 50 litres, cette Golf peut relier Paris à Nice avec un seul plein. Et avec assez de brio pour assurer des relances sécurisantes, le couple maxi (300 Nm) étant obtenu dès 1 600 tr/mn. Polyvalence et homogénéité préservées, donc, pour cette compacte à l'habitabilité généreuse, au coffre de belle capacité, à la finition soignée et à l'amortissement prévenant. La série spéciale VW Edition offre, elle, une dotation plus riche que celle de la Life Plus, pour 200 € de moins. Tablez sur 31 400 €, grâce à une généreuse remise de 17 %.



VOLKSWAGEN

#### LA VERSION CONSEILLÉE

2.0 TDI VW Edition - 116 ch  
37 600 € / 31 400 €\*

NOS MESURES	
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	300 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	119 g/km/+ 190 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	8s8/11s3/15s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Coffre	431 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,50

#### À LA LOUPE

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



HYBRIDE ESSENCE

## Toyota Aygo X

1.5 Hybride Air Collection - 116 ch

28000 €<sup>(1)</sup>

## PREMIER TEST DE L'AYGO X RESTYLÉE

# Une mini-Yaris hybride

Toyota modernise sa minicitadine. Trois ans après sa profonde évolution (et l'ajout d'un X), l'Aygo abandonne son trois cylindres de 72 ch au profit de la mécanique hybride de la Yaris, entre autres changements...

Les deux premières générations d'Aygo ont cheminé aux côtés de leurs clones, les Citroën C1 et Peugeot 107/108. En 2022, ces dernières jettent l'éponge, la petite japonaise poursuivant seule sa route avec une troisième génération, au nom agrémenté d'un "X" (prononcez "Cross"). Elle s'apprête à connaître un nouveau tournant dans son histoire:

son peu démonstratif moteur essence trois cylindres atmosphérique de 72 ch est remplacé par une mécanique hybride de 116 ch reprise à la Yaris, sa grande sœur. Avec 44 ch de plus, l'Aygo X gagne un sacré tonus. Toyota annonce 9s2 pour passer de 0 à 100 km/h (contre 14s8 avec le bloc 1.0 de 72 ch). Cette minicitadine est ainsi plus polyvalente et se conduit plus sere-

nement sur route, permettant aussi de suivre facilement le flux de la circulation sur les grands axes. On retrouve néanmoins la transmission à variation continue typique des hybrides Toyota, et qui fait mouliner le moteur à haut régime à la moindre accélération franche...

### Un faible appétit

Autre gros progrès, la consommation (en cycle mixte WLTP) chute de 4,9 à 3,7 l/100 km selon Toyota. En attendant le verdict des mesures de notre labo, l'ordinateur de bord indiquait 4,2 l/100 km en moyenne à la fin de notre parcours d'essai. Celui-ci, effectué sur des routes variées, nous a permis de relever les progrès côté comportement. Car pour digérer ce surcroît de puissance, les ingénieurs ont modifié les trains roulants. Diamètre des barres anti-roulis majoré et suspensions raffermies apportent plus de rigueur en tenue de route. En revanche,

l'amortissement manque encore de douceur sur les chaussées dégradées. De son côté, la direction recalibrée améliore la précision dans les trajectoires. Et le freinage optimisé, avec désormais quatre disques (et non plus des tambours à l'arrière), la rend plus sûre. Mais de toute évidence, la ville reste son terrain de prédilection. Maniable, grâce à son excellent diamètre de braquage, elle se faufile partout. Dans cet environnement, le système hybride offre de longues phases de conduite silencieuses, en 100% électrique. Et même si la mise en route du bloc thermique s'entend, les transitions entre les deux modes sont fluides. La conduite reste douce en toutes circonstances. Sur le plan technique, pour loger cette mécanique dans la petite Aygo X, les ingénieurs ont rallongé le porte-à-faux avant de 76 mm. A cette occasion, les phares, la calandre, le bouclier et le capot ont été redessinés.

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix:** Toyota communiquera les tarifs officiels mi-novembre, à l'ouverture des commandes. Seules certitudes: l'Aygo X hybride échappera au malus et profitera de LOA et LLD compétitives.

**L'entretien:** chaque année ou tous les 15000 km.

**L'équipement:** dans cette version haut de gamme Air Collection, il vaut celui de véhicules de la catégorie supérieure (caméra de recul, sellerie mi-cuir avec sièges AV chauffants, GPS, conduite semi-autonome...).

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	172 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s2
Consommation cycle mixte	3,7 l/100 km
Diamètre de braquage	9,4 m
Poids	1 090 kg

### LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	116 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO <sub>2</sub> /Malus	85 g/km/0 €
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	91 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	120 Nm à 3 800 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	80 ch
Couple maxi	141 Nm
Batterie lithium-ion	0,8 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, à variation continue
Pneus	175/60 R18
Réservoir	30 litres
Dim. L x l x h, en m	3,78 x 1,74 x 1,53
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

### À LA LOUPE

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

### L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Toyota Aygo X 1.5 Hybride Air Collection (28 000 €, 116 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines hybrides d'environ 110 ch, qui comprend notamment : Citroën C3 1.2 Hybride Max (22 100 €, 110 ch), Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid La Prima (22 400 €, 110 ch), Toyota Yaris 1.5 Hybride Design (23 300 €, 116 ch).

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



En adoptant le moteur hybride 116 ch de la Yaris, l'Aygo X progresse en agrément et consomme moins. Mais il a fallu augmenter le porte-à-faux pour faire rentrer la mécanique.



Etroite, l'ouverture ne facilite pas l'accès. Une fois assis sur la banquette souple, deux adultes de taille moyenne manqueront de place pour caser les jambes... voire la tête.



Le hayon vitré est léger à manier, mais la découpe tarabiscotée pénalise l'accès. Le volume n'évolue pas.



Sur ce haut de gamme, on bénéficie d'un grand toit en toile. Un équipement désormais rare.

### L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse.

**Agrément :** • Bluetooth • Caméra de recul + aide au stationnement AV/AR • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran 10,5"/26,6 cm • GPS • Jantes alu 18" • Peinture bicolore • Sellerie mi-cuir • Sièges AV chauffants • Toit ouvrant en toile.

**En option Agrément :** • Hi-fi JBL (450 €).



L'arrière, inchangé, inclut toujours une grande lunette vitrée qui fait office de hayon. La rétrovision reste excellente, même par temps de pluie, grâce à la présence d'un petit essuie-glace.

La batterie prend place sous la banquette, sans diminuer l'habitabilité, ni le volume de coffre qui restent modestes. Autre nouveauté à bord, la clim' auto. de-

vient bizona et le système multimédia profite d'une nouvelle interface. Subsiste l'épineuse question des tarifs. Toyota les publiera à l'ouverture des com-

mandes mi-novembre. D'après nos estimations, ils débiteront à 22 000 € environ, soit 2 600 € de moins que sa grande sœur, la Yaris hybride premier prix. Mais

il faudra déboursier 28 000 € pour cette version haut de gamme super-équipée, qui n'a pas d'équivalent chez ses rivales.

SUITE PAGE 34



## POSTE DE CONDUITE



Bien que le volant ne soit toujours réglable qu'en hauteur, il est facile de trouver la bonne position de conduite. Les sièges, à l'assise longue et à la

garniture souple, sont confortables. Mais leurs renforts latéraux insuffisants ne maintiennent pas assez dans les virages. A noter une meilleure lisibilité des compteurs, désormais 100 % numériques.

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

## AIDES À LA CONDUITE



Regroupées dans le "Toyota Safety Sense", toutes les aides à la conduite sont présentes dès la finition de base, y compris la conduite semi-autonome (niveau 2). Celle-ci

s'active à partir des boutons sur la branche gauche du volant, dont le mode d'emploi réclame un petit temps d'adaptation. L'Aygo X présente la particularité de proposer de série un panel d'aides à la conduite rare, voire unique, dans cette catégorie des minicitadines.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série

## ÉCRAN TACTILE



La dimension de l'écran tactile central ne change pas. Il mesure toujours 10,5"/26,6 cm, comme sur l'opus précédent. Mais une nouvelle interface rend les menus plus clairs et intuitifs qu'auparavant, ce qui facilite l'usage en conduisant.

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

**BIEN VU**

L'excellent diamètre de braquage facilite les manœuvres. C'est plaisant en ville, au moment de stationner.

**RATÉ**

Les vitres arrière ne font que s'entrebâiller. Bien moins pratique et confortable que des vitres classiques.

**FINITION**

L'habitacle présente bien dans l'ensemble, mais les nombreux matériaux recyclés ne sont pas d'une grande qualité: beaucoup de plastiques durs, d'aspect quelconque. Ils sont solidement fixés, mais pas toujours assemblés avec rigueur et précision.

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

**CHAUFFAGE/CLIM'**

Entièrement nouvelle, la clim' auto. comprend désormais un réglage bizona. Elle se règle via des boutons sans passer par l'écran. Pratique!

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

**SYSTÈME AUDIO**

Notre modèle était équipé d'un système audio optionnel, au son correct. Mais les bruits mécaniques perturbent l'acoustique...

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	450 €
Bluetooth/USB	Série/Série

**RANGEMENTS**

Ils ne sont pas très nombreux mais tous sont faciles d'accès. Contrairement à la boîte à gants, petite, les bacs dans les contre-portes (à l'avant seulement) sont volumineux. Même remarque pour les rangements sur la console centrale.

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

**Le verdict** **Auto Plus****Intéressant**

Toujours maniable et facile à conduire en ville, l'Aygo X hybride se montre plus à l'aise sur la route et consomme moins. Mais l'habitabilité et le volume de coffre inchangés limitent la polyvalence. Et le tarif (estimé) fait réfléchir!

**LES PLUS**  
Excellente maniabilité  
Consommation faible  
Équipement très complet

**LES MOINS**  
Qualité des plastiques  
Agrément moteur sur route  
Confort ferme/Prix



ESSENCE

## Volkswagen Taigo

1.0 TSI DSG7 VW Edition<sup>(1)</sup> - 116 ch30520 € / 28600 €\*  


1. Modèle photographié en finition Style.

## LE VOLKSWAGEN TAIGO FACE À LA CITROËN C4 HYBRIDE

# Le match des outsiders

Berline surélevée, SUV coupé... Les VW Taigo et Citroën C4 ne sont finalement pas si éloignés en matière de style et de gabarit. Tous deux affichent aussi des tarifs très proches et plutôt attractifs. Lequel de ces modèles originaux en offre le plus ?

Certains vivent en marge, à l'écart des spotlights. C'est le cas de la Citroën C4 qui, malgré son récent restylage, se vend moitié moins bien qu'une Peugeot 308. Même topo pour le Volkswagen Taigo, deux fois moins populaire que ses cousins les T-Cross et T-Roc. Un dé-samour étonnant, car ces deux modèles s'affichent à des prix raisonnables (autour de 28000 €\*  
 dans ces versions d'entrée de gamme) et leurs styles les démarquent du tout-venant automobile. D'allure plus classique depuis son restylage, la C4 n'en conserve pas moins un profil de cross-berline original. De son côté, le Taigo reste le seul "coupé" dans la catégorie des SUV citadins. Mais ne vous fiez pas aux apparences : la Citroën est 1 cm plus haute que le Volkswagen ! Le monde à l'envers...

De fait, la C4 offre une position de conduite surélevée comparable à celle d'un SUV. Mais les sièges standards de cette finition de base You (privée de la sellerie Advanced Comfort) manquent de maintien, que ce soit au niveau du buste ou des cuisses. Et si la planche de bord adopte un dessin atypique, l'instrumentation minuscule fait "cheap", et la qualité des matériaux est juste correcte.

**Un Taigo mieux équipé**  
Avec ses plastiques de meilleure facture, des sièges mieux dessinés et une ergonomie sans faille, le Taigo donne le sentiment d'en avoir plus pour son argent. D'autant qu'il possède de série des équipements tout sim-

plement indisponibles sur la C4, comme la conduite semi-autonome, la caméra de recul, la clé mains libres ou encore la dalle de recharge à induction pour smartphone. Voilà qui compense assez largement le supplément tarifaire de 1200 €\* qu'il réclame. Et s'il rend quelques centimètres en longueur aux jambes et en largeur aux coudes à la C4 à l'arrière, le Taigo compense par une banquette mieux dessinée et à l'assise plus longue, ainsi que des poches aumônières au dos des sièges avant que la Citroën refuse pingrement à ses passagers ! En échange, celle-ci dispose de buses de ventilation aux places arrière. Côté coffre enfin, on accordera un



HYBRIDE ESSENCE

## Citroën C4

1.2 Hybride You - 110 ch

29650 € / 27400 €\*

PHOTOS: F. GROUT

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix:** environ 8% de ristourne sur ces deux autos, mais le Taigo, dépourvu d'hybridation, écope de 400 € de malus (zéro pour la Citroën).

**L'entretien:** la C4 devra passer à l'atelier plus souvent que le Taigo, tous les ans ou tous les 25000 km, contre tous les deux ans ou tous les 30000 km.

**L'équipement:** l'essentiel est là dans les deux cas, mais le Taigo affiche une dotation de série plus riche, avec notamment la conduite semi-autonome, la caméra de recul, le chargeur de smartphone à induction, la clé mains libres ou encore les jantes alliage.



Plus fermement suspendu – mais préservant tout de même un bon niveau de confort –, le Taigo offre un train avant plus incisif et une direction plus précise.

léger avantage au Volkswagen, qui propose 19 dm<sup>3</sup> de volume en plus, mais surtout un plancher mobile bien pratique, qui permet de dégager une surface plane une fois la banquette rabattue. Sur le plan mécanique,



La C4 mise tout sur le confort, avec des suspensions très souples qui gommant très efficacement les plus grosses inégalités, mais tolèrent aussi un roulis important.

le Taigo s'en remet à des solutions largement éprouvées, avec le désormais bien connu trois cylindres 1.0 turbo, dépourvu de toute électrification, revendiquant ici 116 ch. La C4 adopte pour sa part le 1.2 turbo

assisté d'un moteur électrique de 28 ch, pour une puissance maxi combinée de 110 ch. Son hybridation profite surtout à la sobriété en ville, où la Citroën creuse l'écart avec 0,7 l/100 km de moins que le VW Taigo. >>>



### Volkswagen Taigo

Ne vous laissez pas abuser par la présentation pimpante de cet exemplaire en finition Style: le Taigo VW Edition, lui, arbore une planche de bord uniformément noire et fait l'impasse sur la clim' auto. (option à 455 €) et le GPS (indisponible), tandis que son instrumentation est moins perfectionnée que ce "Digital Cockpit Pro" (420 €). Mais la finition reste plus flatteuse qu'à bord de la C4, et on est mieux installé (sièges plus ergonomiques, meilleure position de conduite).



### Citroën C4

La planche de bord, au dessin original, ne se distingue pas par la qualité de ses matériaux, et l'instrumentation apparaît vraiment riquiqui. Mais on apprécie les rangements nombreux et plutôt spacieux, tandis que l'écran tactile va à l'essentiel, ce qui sert la simplicité d'usage. Côté équipement, il faudra se contenter du minimum syndical: Mirror Screen sans fil et clim' auto. bizona. Hélas, impossible d'améliorer l'ordinaire par le biais des options: il n'y en a pas!

» Un avantage qui s'amenuise sur route (0,3 l/100 km) et disparaît totalement sur autoroute. Par ailleurs, les redémarrages de son moteur thermique s'accompagnent de vibrations peu agréables, tandis que la boîte auto. à 6 rapports manque de réactivité. Dommage, car la C4 se montre par ailleurs plutôt douce et assez bien insonorisée. Reste que le 1.0 TSI du Taigo est

l'un des meilleurs moteurs de sa catégorie, avec son absolue discrétion et sa grande douceur: un sacré client! Heureusement pour la C4, il est affublé lui aussi d'une boîte auto. lente, qui s'obstine à passer le rapport supérieur, tarde à rétrograder et impose des décollages franchement indolents. Si bien qu'en dépit de son poids inférieur de 71 kg, le Taigo ne creuse pas d'écart sur le

1000 m départ arrêté (32s6 pour les deux). Il sauve l'honneur en reprises, où il devance la C4 de 0s7 au moment de passer de 80 à 120 km/h. Des performances qui, dans les deux cas, se révèlent suffisantes au quotidien.

#### Le confort avant tout!

Et puis le sport, la Citroën s'en contrefiche! Son truc à elle, c'est le confort avant tout. Elle est

ainsi équipée des fameuses suspensions à butées hydrauliques progressives, très souples et dotées d'importants débattements. Avantage: elle digère avec une aisance peu commune les ralentisseurs, dos d'âne et autres nids-de-poule. Une filtration qui fonctionne curieusement moins bien sur les petites inégalités abordées à basse vitesse: la C4 secoue davantage dans les rues



**1.** Un peu plus étriquées que celles de la C4, les places arrière du Taigo bénéficient en contrepartie d'une banquette mieux dessinée. **2.** Le coffre est spacieux et doté d'un plancher mobile. **3.** Plutôt riche, l'équipement du Taigo inclut même la conduite semi-autonome ! Rare à ce niveau de tarif.



**1.** Espace correct aux places arrière, mais si l'on y trouve des buses de ventilation, on y manque de rangements (pas de poches aumônières). **2.** Le coffre ne dispose pas d'un plancher mobile. **3.** Les sièges maintiennent mal les cuisses et le buste : d'autant plus gênant que la C4 est sujette au roulis...

étroites des villages. Surtout, ses suspensions "Chamallow" tolèrent un roulis important qui nuit à la précision de conduite et à l'agilité, comme d'ailleurs au confort des occupants, obligés de se cramponner dans les virages ! Le comportement routier reste parfaitement sain, mais une impression de paresse domine sur parcours sinueux. Plus conventionnel dans son

approche, le Taigo adopte des suspensions certes plus fermes, mais pas inconfortables pour autant. Il en résulte un meilleur contrôle des mouvements de la caisse, ainsi qu'un train avant plus volontaire à l'inscription en courbe. Le Volkswagen ne se montre pas plus efficace pour autant, mais au moins offre-t-il de meilleures sensations à son conducteur.



NOS MESURES	Volkswagen Taigo	Citroën C4
Vitesse maxi	191 km/h	181 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s6	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s1	7s8
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,2/6,8 l/100 km	5,7/6,2/6,1 l/100 km
Poids	1 245 kg	1 316 kg
Diamètre de braquage	10,7 m	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m

LA TECHNIQUE	Volkswagen Taigo	Citroën C4
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Hybridation	Aucune	Moteur électrique 28 ch
Puissance fiscale	6 CV	5 CV
Puissance maxi	116 ch à 5 500 tr/mn	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	128 g/km / + 400 €	108 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Pneus	205/55 R17	215/65 R16
Réservoir	40 litres	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,27 x 1,76 x 1,52	4,35 x 1,80 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	8 ans ou 160 000 km <sup>(1)</sup>

1. Si l'entretien est assuré dans le réseau. 2 ans (km illimités) dans le cas contraire.

#### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

- Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)<sup>(1)</sup> • Freinage d'urgence auto. • Lecture panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régul/limit. de vitesse.
- Agrément :** • Aide au démarrage en côte • Aide au stationnement AR • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Instrumentation numérique • Mirror Screen sans fil • Palettes au volant • Prises USB à l'arrière • Vitres AV/AR électriques • Volant cuir multifonction réglable en hauteur/profondeur, etc.

LES DIFFÉRENCES	Volkswagen Taigo	Citroën C4
Climatisation auto. bizona	455 €	Série
Conduite semi-autonome	Série	Indisponible
Aide au stationn. AV/caméra recul	Série/Série	Indisponible/Indisponible
Jantes alliage	Série	Indisponible

1. Plus un airbag central sur Taigo.

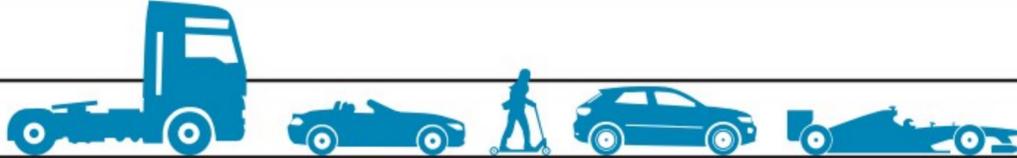
LES NOTES DU	Volkswagen Taigo	Citroën C4
Comportement routier	14	13
Équipements de sécurité	14	11
Agrément/performance	13	13
Confort/insonorisation	16	16
Équipements de confort/garantie	16	15
Habitabilité/coffre	11	12
Aspects pratiques	13	10
Présentation/ finition	14	12
Consommation	14	15
Prix	10	12
	<b>1<sup>er</sup> 135/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 129/200</b>



## Le verdict

**Victoire : Volkswagen Taigo**  
La C4 prend un léger avantage sur le Taigo en habitabilité, sobriété (surtout en ville) et prix. Mais elle affiche un équipement moins fourni et une finition plus sommaire, sans compter qu'elle n'est pas aussi plaisante à conduire. Le SUV Volkswagen remporte une victoire sans appel, car ce qu'il perd en originalité, il le gagne en cohérence.

PHOTOS : F. GROU



## Ford Ranger PHEV Le premier pick-up hybride rechargeable

2.3 EcoBoost Wildtrack - 281 ch **68 328 € / 68 328 €\***



PHOTOS: N. SOLER

# (Re)charge utile

En 2018, en France, les pick-up représentaient 23 000 ventes, avant que le malus CO<sub>2</sub> n'étrangle les dérivés double cabine, pourtant appréciés pour leur polyvalence. Mais Ford secoue le marché en dotant son Ranger cinq places de la technologie hybride rechargeable: une première mondiale! Sur la forme, il demeure un solide gaillard de 5,37 m de long (et 2,02 m de large). La batterie de 11,9 kWh, parfaitement intégrée au plancher de la benne, n'entraîne qu'une discrète surélévation de 3 cm de sa surface. La charge utile reste, quant à elle, proche de la tonne. Sous le capot, on trouve le très éprouvé quatre cylindres 2.3 EcoBoost, couplé à une boîte auto. à 10 rapports. Il est ici épaulé par un moteur électrique de 102 ch, le tout permettant de délivrer une puissance maxi combinée de 281 ch, et un couple de 697 Nm. De quoi garantir des performances étonnantes

pour un pick-up, même si la batterie n'autorise qu'une autonomie limitée en électrique: 32 km en moyenne selon nos mesures. Au-delà, en mode hybride, le Ranger PHEV se contente de 10,8 l/100 km: pas mal pour un moteur essence de cette puissance capable de tracter près de 2,7 tonnes. Avec sa masse supplémentaire (environ 200 kg) au niveau de la benne, son comportement routier est plus équilibré, le train arrière gagnant en motricité sur route comme en hors-piste! Affiché à 68 328 € en haut de gamme Wildtrack, ce Ranger a aussi le bon goût d'esquiver tout malus CO<sub>2</sub> (faibles émissions dues à l'hybridation rechargeable), mais aussi malus au poids, pour l'instant du moins...<sup>(1)</sup>

Thomas Riaud

*1. Le Ranger profite encore d'une homologation en tant que véhicule utilitaire, mais il pourrait subir ensuite un malus au poids, selon les dispositions de la loi de finances 2026.*



Sièges électriques chauffants en cuir, grand écran 12" (30,5 cm), dotation contemporaine, loin d'un pick-up rustique. La position de conduite est bien étudiée et les rangements sont nombreux.



La batterie de 11,9 kWh, intégrée à la benne, offre seulement 32 km d'autonomie électrique. Elle se recharge en 4 h sur Wallbox 3,7 kW, et peut alimenter des appareils extérieurs jusqu'à 6,9 kW.



### NOS MESURES

Vitesse maxi	172 km/h
Accélération 1 000 D. A.	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Poids	2 685 kg
Diamètre de braquage	13,5 m
Consommation moyenne	10,8 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	32 km
Recharge Wallbox 3,7 kW	4 h
Freinage 130 à 0 km/h	77 m

### LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	281 ch
Couple maxi combiné	697 Nm
Puissance fiscale	9 CV
CO <sub>2</sub> /Malus	72 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	2 261 cm <sup>3</sup>
Puissance	186 ch
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents, 102 ch
Batterie lithium-ion	11,9 kWh
Transmission	4x4 (avec boîte transfert)
Boîte	Auto., 10 rapports
Pneus	255/65 R18
Réservoir	70 litres
Dim. L x l x h, en m	5,37 x 2,02 x 1,89
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

**Le verdict** Une référence!

**Auto  
Plus**

**PRIX  
MEILLEURS  
DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES  
2026**



**PARTICIPEZ  
AU SONDAGE  
NATIONAL**

**Donnez-nous  
votre avis  
en répondant  
au questionnaire  
sur [autoplus.fr](https://autoplus.fr)**

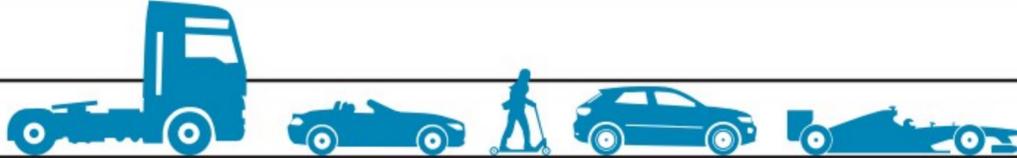
**VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL  
ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE  
RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES  
« Meilleurs Distributeurs de France » ?**

**Transmettez-nous directement  
vos coordonnées  
à [autoplusevents@reworldmedia.com](mailto: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](https://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>



## Burton Sportscar Une version roadster de la 2 CV homologuée en France!

Classic - 29 ch - 27 900 €

# Attention, voilà la belle Deuche!



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Difficile de reconnaître la 2 CV sous les traits de ce qui semble être un roadster anglais... Certains y verront une évocation de Morgan ou de Jaguar. Ce kit-car nous vient pourtant des Pays-Bas. Au départ, il s'agit d'une carrosserie en fibre installée sur un châssis Citroën, le flat twin étant reconduit dans sa version 602 cm<sup>3</sup>. Désormais homologuée en France grâce au concours du Mehari Club Cassis, la Burton peut être livrée clé en main contre un chèque d'environ 30 000 € incluant la fourniture de la "donneuse". La transformation ne s'arrête pas à l'esthétique, puisque le faisceau électrique, la planche de bord, la banquette (avant) et la tringlerie de boîte sont fournis. Tant mieux: ce serait dommage de déboursier une telle somme pour être assis sur un tissu déchiré et galérer avec un levier de vitesses dont la précision n'a jamais été la qualité première... Mais avant d'aller jouer du trombone à coulisse, un petit tour du propriétaire s'impose. D'emblée, l'absence de porte interpelle. Tant pour l'accès à bord que pour le risque d'intrusion. Pour monter dans une Burton, il faut prendre appui sur le dossier de la banquette, glisser sa jambe droite sous le volant puis espérer que la

gauche suivra le mouvement. Le tout sans se tenir au pare-brise, qui ne supporterait pas la manœuvre. Pas facile, mais on finit par y arriver. Une fois assis, surprise: le volant Citroën détonne dans un univers plutôt cossu et sportif. Compte-tours, témoin de non-bouclage de ceinture (à enrouleur), sellerie bordeaux accueillante... On est loin de la rusticité d'une Deuche, et c'est tant mieux! L'ensemble fait sérieux, confirmant l'impression laissée par la carrosserie. Dommage, la partie située sous la planche de bord semble avoir été négligée: Neiman caché et peu accessible, fils apparents et baladeurs, c'est le seul point qui trahisse le côté artisanal de l'engin. Enfin, l'absence de réglages de banquette risque de gêner les moins grands, la pédale d'embrayage étant loin de l'assise.

### 2 CV de course(s)?

Avec 100 kg de moins sur la balance, des suspensions abaissées d'une dizaine de centimètres et une tringlerie spécifique, la conduite diffère nettement de celle d'une "simple Deuche". La bande-son reste pourtant la même, aucun insonorisant ne venant contenir les vocalises du flat twin. La première, courte, offre un semblant



Le coffre apparaît étonnamment vaste, mais affiche des contours torturés. Il est complété par un espace sous le capot avant, derrière le moteur, devant le tablier.



Plutôt accueillante, la banquette en skaï rouge est pourvue de deux ceintures trois points à enrouleurs. Mais elle ne dispose ni d'appui-tête ni de réglages (la position de conduite est fixe !).



Hormis le volant, conservé sur la version Classic, la planche de bord diffère totalement de celle d'origine. On a droit à un compte-tours et à des témoins de non-bouclage de ceinture.



Le meilleur moyen d'apprécier la Burton ? Trouvez une journée ensoleillée, une belle départementale, et profitez de sensations uniques à 80 km/h. A cette allure, les 5 l/100 km annoncés paraissent crédibles : tant mieux, car le réservoir n'est pas bien grand !

## Vos papiers, s'il vous plaît !

L'homologation du kit Burton permet de rouler en France en toute légalité — soit en achetant un engin monté, soit en confiant sa Citroën 2 CV 6 (type AZKA) à un atelier agréé pour la faire transformer (kit à partir de 11 900 € hors pose). Dans ce cas, l'auto "donneuse" doit être pourvue d'un contrôle technique valide de moins de deux ans. Intéressant pour ceux possédant une "Deuche" saine, mais à la carrosserie et à l'habitacle fatigués. Les propriétaires de Burton plus anciennes, non homologuées chez nous, donc, peuvent également obtenir une carte grise pour leur engin après une mise en conformité dans les ateliers du MMC à Cassis. La carte grise modifiée fait apparaître plusieurs différences avec celle d'une "deux-pattes" restée d'origine. Ainsi, le type mine devient AZ-KA MOD, la désignation commerciale 2 CV Burton, tandis que le numéro de réception d'homologation change. Enfin, le nombre de places assises passe de quatre à deux.



Y. LEFEBVRE

de nervosité, le débattement réduit du levier de vitesses permettant d'enchaîner les rapports plus rapidement qu'avec les autres bicylindres Citroën. Les non-initiés seront surpris de constater que le moulin doit être maintenu en permanence dans les tours pour suivre le flot de la circulation. A 3000 tr/mn, considérez que vous êtes en léger sous-régime. Et ne soyez pas étonné de passer fréquemment 5000 tr/mn, dans un vacarme assourdissant. Cela posé, on prend vite plaisir au volant. Ce poids lourd m'a-t-il réellement vu (l'auto mesure moins de 1,20 m de haut, décapotée) ? A quelle vitesse vais-je finir la côte qui se profile au loin ? Va-t-il pleuvoir ? Autant de questions existentielles qui viennent pimenter chaque trajet. Les caprices de la météo peuvent être anticipés en fixant le "tonneau cover" sur la partie dédiée au passager, voire

en installant une des trois capotes ou le hard-top (pour les téméraires souhaitant rouler toute l'année) proposés en supplément. Utile même par beau temps, tant les remous se révèlent gênants dès 90 km/h. Une allure à laquelle tenir une conversation devient difficile... S'agissant d'un engin ludique, la présence d'un grand coffre à l'arrière (et d'un bel espace derrière le moteur, sous le capot) est un plus qui permet d'envisager un week-end à deux. Mais pour arriver à ce miracle, il a fallu supprimer les places arrière. Et renoncer à tout rangement, ou presque ; dans l'habitacle, seules deux aumônières permettant de glisser un objet à bord. Reste une question délicate : la Burton mérite-t-elle 30000 € ? Vu le nombre de sourires déclenchés par son passage, je serais tenté de dire oui...

Pierre-Louis Champeaux



### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	120 km/h
Consommation cycle mixte	5 l/100 km
Coffre arrière	430 litres
Poids	480 kg

### LA TECHNIQUE

Moteur essence	2 cylindres à plat, 4S
Cylindrée	602 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	29 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi	39,2 Nm à 3500 tr/mn
Alimentation	Carbu double corps Solex
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 4 rapports
Pneus	135 R15
Réservoir	25 litres
Dim. L x l x h, en m	3,83 x 1,48 x 1,25
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant



# Le nouveau Skoda Kodiaq

**HYBRIDE RECHARGEABLE**

1.5 TSI PHEV

Selection (5 places)

 204 ch - 7,4 l/100 km - 89 km<sup>(1)</sup>

 52 590 € / **49 800 €\***


PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Skoda Kodiaq à trois propriétaires de véhicules équivalents. Pierre-Yves, Claire et Olivier nous livrent leurs impressions.

**PIERRE-YVES** Technicien, Chartres (28)


Il possède un **Renault Espace 6**  
1.2 E-Tech full hybrid Iconic  
50 300 € - 200 ch - 6,2 l/100 km

La douceur de conduite du Kodiaq fait la différence

### Le design

Avec sa grosse calandre, le Kodiaq me semble un peu sortir du même moule que l'Espace! Le profil est également très typé SUV familial. Mais il est plutôt élégant. Et, malgré un côté passe-partout, je trouve le dessin des feux arrière assez réussi.

### La vie à bord

Le coffre est très profond. L'aisance aux places arrière est pourtant équivalente à celle de mon Espace. En revanche, l'aspect des contre-portes me paraît trop "plastoc". A l'avant, je regrette que l'écran central ne soit pas mieux intégré à la planche de bord. Les boutons de clim' manquent, eux, de cachet. Enfin, la répartition des zones de rangement sur la console n'est pas très judicieuse. Un élément positif, toutefois: la forme du siège conducteur cale vraiment bien la zone lombaire du dos.

### Au volant

Premier constat: la vision périphérique est idéale (photo). La phase de conduite "tout électrique", remarquablement silencieuse, révèle la maîtrise des bruits de roulement. Le confort s'en trouve plus ouaté. Et dès que le moteur thermique entre en action, sa douceur contraste avec le fonctionnement rugueux de celui de l'Espace. J'attribue donc le point de l'agrément au Kodiaq!


**CLAIRE** Commerciale, Saint-Prest (28)


Elle possède un **Skoda Kodiaq**  
1.5 TSI ACT DSG7 Laurin & Klement  
49 480 € - 150 ch - 8,5 l/100 km

Les évolutions bien choisies du Kodiaq m'ont convaincue

### Le design

J'apprécie le style de mon Kodiaq. Vu ses traits communs avec le nouveau venu, je ne suis pas perdue! Sa silhouette reste aussi plaisante à regarder. L'arrière évolue davantage, avec cette ligne de feux continue (photo) que je trouve de bon goût.

### La vie à bord

L'ambiance reste proche mais gagne en modernité. La tablette s'agrandit, les boutons de clim' ont un toucher plus agréable et la commande de boîte de vitesses, déplacée vers le volant, libère de l'espace sur la console. A l'arrière, bien que je retrouve une banquette ferme, l'espace est toujours aussi adapté à la famille. Seul petit bémol: Skoda ne juge toujours pas nécessaire de proposer les tablettes aviation aux passagers arrière du Kodiaq...

### Au volant

L'optimisation du confort, tant au niveau du siège que de la suspension, est assez nette. Idem pour le punch de ce moteur hybride rechargeable. Je note d'ailleurs le passage imperceptible de l'électrique vers le thermique, ainsi que la douceur de la boîte automatique. En revanche, la sensation de manque de mordant au freinage est assez déroutante. L'évolution globale de ce nouveau Kodiaq reste néanmoins positive.


**OLIVIER** Ingénieur commercial, Trappes (78)


Il possède un **Peugeot 5008**  
1.2 Hybrid e-DCS6 GT  
47 170 € - 136 ch - 6,6 l/100 km

Ce Kodiaq est pratique, mais oublie trop son conducteur...

### Le design

J'avoue ne pas être partisan du style baroque de l'avant de ce Kodiaq. Quant à l'effet camionnette du profil, c'est un point commun avec celui de mon 5008 [de deuxième génération, NDLR]. L'arrière serait, lui, plutôt sympa si le traitement du pare-chocs n'était pas aussi basique, voire cheap...

### La vie à bord

Domage que les batteries logées sous le coffre dans cette version hybride rechargeable empêchent la configuration sept places. Cela dit, le coffre est très spacieux (photo). Je note aussi l'espace disponible, et le confort supérieur à celui de mon 5008, à l'arrière. La planche de bord est moderne et bien finie. Et j'apprécie que les commandes n'aient pas cédé à la mode du "tout tactile". Les rangements sont nombreux, mais celui sous l'accoudoir aurait mérité d'être réfrigéré.

### Au volant

Le moteur est très discret, et la boîte auto., à la fois douce et réactive. Le Kodiaq offre un démarrage plus prompt que le 5008, mais une fois lancé, j'attendais davantage de pêche du duo thermique-électrique. Un autre détail me gêne plus: la sensation de lourdeur en virage. Loin du dynamisme de mon 5008!



# J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

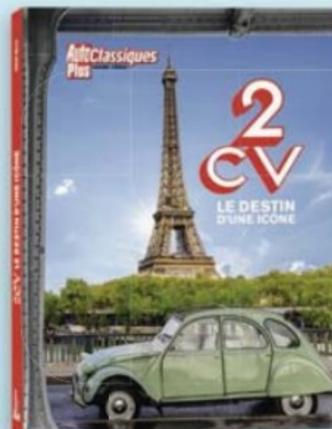
**+** DES ENTRÉES GRATUITES  
À MES SALONS PRÉFÉRÉS

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

**+** UN ACCÈS À UN GUIDE  
JURIDIQUE EN LIGNE

**+** DES OFFRES DE RÉDUCTION  
AUPRÈS DE PARTENAIRES

**2€  
,67**  
SEULEMENT\*  
par mois



**EN +  
EN CADEAU**  
un hors-série 2CV,  
le destin d'une icône  
(176 pages, valeur 15.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR [CLUB.AUTOPLUS.FR](http://CLUB.AUTOPLUS.FR)\*\*



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

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

### Je souscris au Club Auto Plus\*

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

### Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE  
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

### Je complète mes coordonnées

Nom\*\* : ..... Prénom\*\* : .....

Adresse\*\* : .....

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

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

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

E-mail : .....

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

#M047 #D1674738

Dater et signer obligatoirement

À : .....

Date :  /  /

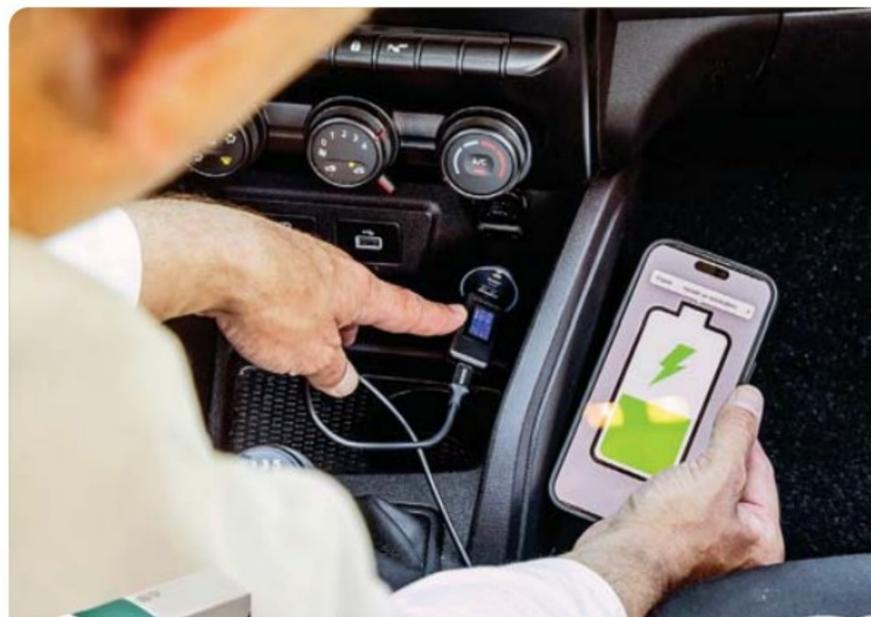
Signature : \_\_\_\_\_

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 43405Z. \* Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). \*\*À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à [cdpd@reworldmedia.com](mailto:cdpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>\*\*\* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

## Chargeur allume-cigare ultrarapide USB-C 130 W d'Ugreen



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

UGREEN 130 W, chargeur voiture USB-C,  
34,50 € sur Ugreen.com

Le port USB-C est devenu la norme et s'est généralisé à bord des voitures. Face à cette évolution, les fabricants de chargeurs allume-cigare doivent se réinventer et proposer une vraie valeur ajoutée. C'est le cas d'Ugreen, qui mise sur la puissance avec un modèle annonçant jusqu'à 130 W cumulés sur trois ports : de quoi recharger un smartphone à grande vitesse ou alimenter un ordinateur portable.

**Comment ça marche ?**

L'Ugreen 130 W propose trois sorties : un port USB-A (ancien format), compatible Quick Charge 3.0, ainsi que deux ports USB-C. Le premier peut délivrer jusqu'à 30 W, tandis que le second est prévu pour atteindre les 100 W annoncés. Ugreen fournit un cordon, certifié

5 A, conçu pour ne pas limiter la puissance délivrée par le chargeur. Un liseré lumineux entoure chaque port et s'allume dès que l'accessoire est branché dans la prise allume-cigare.

**Au final** ●●●

C'est la première fois qu'un chargeur allume-cigare testé par notre labo surpasse une charge effectuée à domicile. Le gain est net, avec une vitesse environ deux fois plus rapide que celle d'un chargeur secteur standard et que les meilleurs chargeurs 12 V testés jusqu'ici. Le liseré lumineux qui entoure les ports facilite les branchements de nuit sans éblouir. Doté d'un système d'évacuation thermique, ce modèle Ugreen ne surchauffe pas et tient toutes ses promesses.

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

## La distribution à calage variable

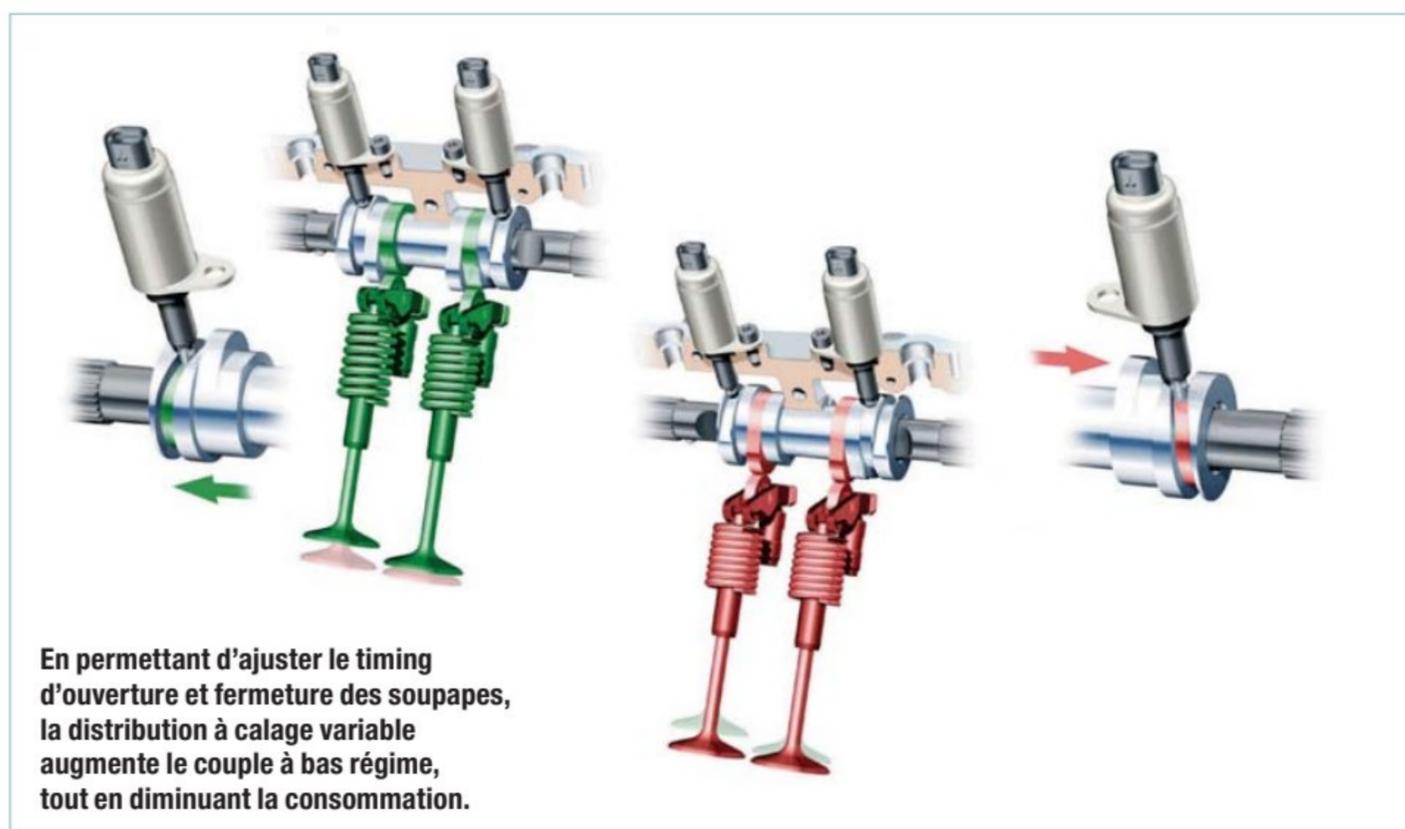
La plupart des moteurs à essence modernes en disposent, mais à quoi donc peut bien servir cette fameuse distribution à calage variable ?

**Comment ça marche ?**

Les moteurs thermiques de nos autos fonctionnent selon un cycle à quatre temps : admission, compression, détente et échappement.

Au fil de ces quatre temps, les soupapes d'admission et d'échappement s'ouvrent et se ferment selon des schémas précis de manière à laisser rentrer l'air frais et à expulser les gaz brûlés.

Le timing ("calage") de ces ouvertures et fermetures est crucial : c'est lui qui conditionne l'efficacité de la mécanique, mais aussi son agrément, notamment dans les bas régimes. Or, il n'existe pas de réglage unique qui puisse satisfaire à toutes les situations. C'est pourquoi les motoristes ont mis au point des systèmes



En permettant d'ajuster le timing d'ouverture et fermeture des soupapes, la distribution à calage variable augmente le couple à bas régime, tout en diminuant la consommation.

permettant d'ajuster ce calage, grâce à des déphaseurs situés en bout d'arbre à cames. Ces déphaseurs peuvent décaler dans un sens ou dans l'autre le timing d'ouverture/fermeture des soupapes : plus tard à bas régime,

pour améliorer la souplesse, ou au contraire plus tôt à haut régime, pour dégager plus de puissance.

**A l'usage**

Les premiers systèmes n'offraient que deux réglages, mais les

dispositifs actuels permettent une variation en continu pour davantage de finesse. Ils s'appellent VVT-i chez Toyota, Vanos chez BMW ou encore VarioCam chez Porsche.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

**PRATIQUE**

Par Soufyane Benhammouda

# Faites vos niveaux comme un pro !

Le contrôle du niveau des liquides est important pour une voiture. Quel que soit le fluide, l'opération est simple, à condition de prendre quelques précautions. Voici notre guide.

Vérifier les niveaux est essentiel pour préserver son auto. Avant de vous lancer, stationnez sur un sol plat, moteur coupé. Si possible, opérez à froid : les liquides ont alors eu le temps de redescendre dans les circuits, ce qui permet une lecture plus précise. Une précaution d'autant plus importante

avec le liquide de refroidissement : à chaud, la pression projette du liquide brûlant dès l'ouverture du bouchon ! Hormis l'AdBlue ou le lave-glace, les autres ne sont pas censés descendre sous le mini. Si cela se produit, une fuite ou une défaillance est probable. Une visite en atelier est alors impérative !

N. SOLER



## Huile moteur

- Moteur arrêté et froid, tirez la jauge. Essuyez-la avec un chiffon et réinsérez-la complètement. Patientez 1 minute, puis tirez-la à nouveau pour lire le niveau. Celui-ci doit se situer entre les deux repères. Si le niveau est bas, ajoutez entre 0,5 et 1 litre d'huile (suffisant pour passer du mini au maxi). Répétez ensuite la première étape pour revérifier le niveau.
- Complétez uniquement avec une huile moteur du même type (composition, viscosité...). Un mélange risquerait d'altérer les propriétés de l'huile et d'endommager le moteur.
- Evitez absolument les trop-pleins, surtout avec les diesels. Cela peut entraîner un emballement puis une casse moteur.

A. SAUNIER



## Liquide de refroidissement

- Attendez que le moteur soit froid (après 30 à 45 mn si vous venez de rouler) avant d'ouvrir le bouchon. Le niveau doit être ajusté jusqu'au maxi, sans le dépasser : un trop-plein peut entraîner une surpression dans le circuit, causant des détériorations.
- Les liquides de refroidissement ont des compositions spécifiques selon leur couleur. Le bleu et le vert indiquent un liquide d'origine minérale, le jaune, rose ou orange une origine organique. Ne mélangez pas les deux types (risque de réactions chimiques nuisibles).
- L'usage d'eau seule est à éviter, surtout l'hiver : elle peut geler, s'évaporer, déposer du calcaire et accélérer la corrosion.

F. GROUT



## Lave-glace

- Identifiable grâce au pictogramme dessiné sur le bouchon, le bocal peut être complété par des produits spécifiques, des pastilles antigel à diluer avec de l'eau, voire une solution maison. Attention au trop-plein qui pourrait déborder sur l'alternateur ou des fils électriques.
- Les mélanges sont possibles dans la mesure où ils n'endommagent pas le système. Néanmoins, ils réduisent parfois l'efficacité du produit. Evitez dans tous les cas l'eau du robinet : le calcaire et le gel peuvent casser la pompe et les conduits.
- Si vous réalisez une préparation maison, utilisez de l'eau déminéralisée, que vous complétez par 30 à 50 % d'alcool ménager.

A. SAUNIER



## Liquide de frein

- Le niveau de liquide de frein diminue naturellement à mesure que les plaquettes s'usent. Tant qu'il reste au-dessus du mini, il n'y a pas de risque et aucun appoint n'est nécessaire.
- En revanche, un niveau trop bas signale des plaquettes en fin de vie ou une fuite. Dans ce cas, il est recommandé de ne pas ajouter de liquide vous-même, mais de consulter un professionnel pour une vérification du circuit.
- Si un appoint s'impose, ne mélangez pas les différentes normes (DOT) et ne dépassez pas le repère médian.

N. SOLER



## Direction assistée

- Un volant devenu dur ou des bruits inhabituels peuvent indiquer un manque d'huile de direction assistée. Repérez le bouchon par le pictogramme représentant un volant. Après avoir ajusté le niveau, démarrez, puis tournez le volant de butée à butée. Coupez le contact et vérifiez à nouveau le niveau.
- Ce liquide est spécifique et ne doit pas être remplacé par une autre huile (moteur, transmission, etc.), ni complété par une huile de direction d'un autre type (composition, couleur...).

L. LACOSTE



## AdBlue

- Le réservoir d'AdBlue, identifiable par un bouchon bleu, se situe souvent derrière la trappe à carburant ou, plus rarement, dans le coffre. Le témoin au tableau de bord indique l'autonomie restante.
- Si un moteur diesel peut techniquement continuer à rouler sans AdBlue, il refusera de démarrer une fois le niveau minimal atteint. Afin d'éviter la panne, 5 à 10 litres suffisent pour éteindre le voyant sans aller jusqu'au trop-plein.
- Les différents produits d'AdBlue sont compatibles entre eux et peuvent être mélangés sans risque.



Encore en nombre dans les annonces, ces ex-reines des ventes continuent de faire le bonheur des budgets serrés.

Mais pour garder le contrôle des dépenses, mieux vaut viser juste : la décennie fut compliquée côté fiabilité chez de nombreux constructeurs...

# Stars des années les bonnes versions

## Citroën C3 (2002-2012)



PH. TISSIER / PLOU

Si la bouille rondouillarde de la première C3 a plutôt bien vieilli, son intérieur peut afficher le poids des ans (plastiques écaillés, bruits et vibrations...), surtout sur les autos non restylées. Ses prix attractifs et son faible coût d'utilisation en font toutefois une excellente première voiture.

### À ÉVITER : la boîte Sensodrive

Les joints d'embase des porte-injecteurs du 1.4 HDi 70 ayant été modifiés en après-vente, le principal souci restant est la faiblesse de l'actionneur des Sensodrive, responsable de difficultés de passage des rapports et d'allumage de voyants (de 1 200 à 3 000 €).

### LE BON CHOIX : un 1.4 essence restylé

Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 162 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre : 305 dm<sup>3</sup>



Moins sobre que le 1.1 de 60 ch, le 1.4 permet d'envisager les grands trajets plus sereinement, même s'il faut surveiller la température (joints de culasse défectueux, surtout jusqu'en 2004). Ce moteur se trouve en outre couramment associé à des finitions moins pingres. En Pack Clim, on dispose de la clim' (logique), de rétros électriques et d'un accoudoir avant. Malgré des progrès réalisés lors du restylage de fin 2005, les plastiques peuvent aujourd'hui être fatigués, et les selleries de couleur claire défraîchies. Le confort et le comportement routier sont, eux, toujours dans le coup.

**Vu une Pack Clim de 2006 avec 151 000 km à 2 400 €**

## Citroën Xsara Picasso (1999-2012)



G. CHARONNAT

Cet ex-chouchou des familles continue de séduire par son sens de l'accueil intact et ses tarifs attractifs. Surveillez toutefois l'état de l'habitacle, parfois soumis à rude épreuve. Si sa fiabilité globale est rassurante, sa gamme cache un vilain petit canard, hélas très répandu.

### À ÉVITER : le 1.6 HDi 110

Sur le papier, c'est le bloc le plus séduisant. Mais c'est aussi, de très loin, le plus capricieux. Injecteurs fuyards (et parfois grippés), turbo défaillant, volant moteur fragile... les avaries sont aussi fréquentes que coûteuses (de 1 400 à 2 000 € pour chaque).

### LE BON CHOIX : un 1.6 HDi 92

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 166 km/h ■ 7 l/100 km ■ Coffre : 500 dm<sup>3</sup>



Pour profiter de trois sièges arrière indépendants et coulissants, visez le haut de gamme Exclusive, arrêté courant 2007. Avec radar de recul, ESP + AFU, phares et clim' auto., il profite en outre d'une dotation riche pour l'époque. Au volant, le 1.6 de 92 ch n'affole pas le chrono, mais permet de voyager en famille sans faire exploser le budget carburant. La belle habitabilité et le coffre généreux séduisent d'autant plus que le Citroën reste compact (4,28 m de long). Enfin, contrôlez le mobilier (plastiques, tissus), la vocation familiale de l'auto pouvant avoir laissé des traces.

**Vu un Exclusive de 2007 avec 145 000 km à 3 990 €**

## Dacia Logan (2005-2012)



N. SOLER

Pionnière du low cost, la Logan berline a rapidement été reléguée au second plan par sa version break MCV et sa petite sœur la Sandero. Elle reste un excellent choix pour aller d'un point A à un point B sans trop dépenser, y compris en famille.

### À ÉVITER : les 1.5 dCi 70/85

Les grippages de la pompe à injection sont courants jusqu'en 2008, voire 2010. A la clé, de la limaille dans tout le circuit et une facture pouvant dépasser 2 500 €. Soit le prix de nombreuses Logan en état de rouler en seconde main...

### LE BON CHOIX : un 1.6 MPI

Essence ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 163 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre : 408 dm<sup>3</sup>



Si le 1.4 n'est pas un mauvais choix, le 1.6 montre plus de tonus sans consommer davantage. Surtout, il fait l'impasse sur les chiches finitions d'entrée de gamme (sans nom) et Ambiance. En Lauréate, la dotation inclut antibrouillards, direction assistée, vitres avant électriques et siège conducteur réglable en hauteur. Bref, le minimum pour profiter de la polyvalence de cette petite familiale à la soute géante. Ce "haut de gamme" a par ailleurs plus de chances d'avoir été ménagé. Tant mieux : sellerie, volant, pommeau et plastiques peuvent vite paraître usés.

**Vu une Lauréate de 2006 avec 149 000 km à 2 000 €**



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

# nées 2000 et celles à éviter



SHUTTERSTOCK

## Peugeot 206 (1998-2012)



G. DALLA SANTA

Plus gros succès de l'histoire de la marque, la 206 est logiquement très présente en seconde main, faisant le bonheur des jeunes en quête d'une première voiture. Sa vaste palette de moteurs cache toutefois de grosses disparités de fiabilité.

### À ÉVITER: le 1.6 HDi

Apparu tardivement (2004), ce tonique 1.6 souffre, hélas, de problèmes de volant moteur (entraînant l'usure prématurée de l'embrayage) et de turbo. Mieux vaut viser les HDi 70 ou 90, malgré quelques soucis d'injection en début de carrière.

### LE BON CHOIX: un 1.4 16V

Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 169 km/h ■ 6,5 l / 100 km ■ Coffre: 264 dm<sup>3</sup>



Lancé après les retouches de 2003, ce 1.4 16V se montre aussi sobre que ses petits frères tout en offrant plus de pep. Autre atout: moins sujet à la surchauffe (et donc aux soucis de joint de culasse), il permet d'envisager de longs trajets sans arrière-pensée. Ce bloc fait l'impasse sur les finitions d'entrée de gamme, sans clim'. Vous devrez toutefois composer avec des plastiques se rayant facilement. Enfin, comme sur toute la gamme, méfiance avec les autos présentant un fort carrossage à l'arrière, les roulements de train étant faiblards et difficiles à démonter.

Vu une XT 5 portes de 2004 avec 168000 km à 1900 €

## Peugeot 307 (2001-2008)



N. SOLER

Pas forcément plus chère qu'une citadine contemporaine, la 307 berline peut être un bon choix pour les budgets limités, à condition de viser un modèle restylé. La même précaution vaut pour les versions SW, très appréciées pour leur modularité digne d'un monospace.

### À ÉVITER: le 2.0 HDi 110

Assez performant et sobre, ce bloc fut hélas le symbole de la fragilité des volants moteur bi-masse. Remplacé par un 1.6 de même puissance (pas beaucoup plus fiable), il a de plus connu les débuts chaotiques de la 307 au chapitre électronique (boîtier COM 2000, connectique).

### LE BON CHOIX: un 1.6 HDi 90

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 174 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ Coffre: 378 dm<sup>3</sup>



Ne vous fiez pas à sa puissance modeste: le 1.6 diesel de 90 ch fait preuve d'un réel dynamisme et, grâce à un étagement de boîte judicieux, offre de bonnes relances sans trop consommer. Il se montre aussi et surtout très robuste, ce dont les HDi plus puissants ne peuvent se targuer... Apparu au restylage, il évite les soucis électroniques et profite d'une finition moins cheap, avec une dotation enrichie. Sur les Sport et Executive, vendues au même prix, les jantes, les phares, essuie-glaces et clim' auto. sont ainsi de série.

Vu une Sport de 2006 avec 162000 km à 2990 €

## Renault Twingo (1993-2007)



RENAULT

Alors que les tout premiers modèles (clignotants avant orange) attirent les collectionneurs, les Twingo "phase 2" (1998-2000) et surtout "phase 3" (2000-2007) continuent d'exceller dans le rôle de petite bonne à tout faire.

### À ÉVITER: la version Easy

Son embrayage piloté est d'une fragilité chronique et passe rarement 50000 km. Il a souvent été remplacé par un système manuel... Sur toutes, jetez un œil au berceau moteur, aux bas de caisse et au contour de la trappe à carburant.

### LE BON CHOIX: un 1.2 16V

Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 160 km/h ■ 6 l/100 km ■ Coffre: de 181 à 258 dm<sup>3</sup>



Apparu fin 2000 sur les "phases 3", le 1.2 de 75 ch élargit le champ d'action de la Twingo tout en lui garantissant l'accès aux grandes villes avec sa pastille Crit'Air 3, voire Crit'Air 2 pour les derniers modèles. A l'usage, les relances sont nettement plus vives sans que la consommation en souffre. On le trouve associé aux séries spéciales basées sur l'Expression (qui profite déjà de l'ABS et de la direction assistée), telles que la Kiss Cool, qui ajoute une clim' et une radio-CD. Toujours avec la banquette coulissante, qui permet d'optimiser l'espace dans cette puce de 3,43 m.

Vu une Kiss Cool de 2004 avec 159000 km à 2000 €

# Acheter une voiture d'occasion

## Renault Clio 2 (1998-2012)



RENAULT

L'ex-reine des ventes s'affiche couramment à moins de 3000 € dans les annonces. Mais mieux vaut se focaliser sur les modèles restylés (à partir de la mi-2001), largement modernisés.

**À ÉVITER:** le 1.5 dCi 65

Vilebrequin fragile sur les autos de 2001, fréquents soucis de pompe d'injection (grippage) jusqu'en 2005: le dCi d'entrée de gamme peine à convaincre. C'est mieux sur les Clio Campus (depuis 2006).

**LE BON CHOIX:** un 1.2 16V

Essence ■ 4 CV ■ 75 ch ■ 161 km/h ■ 6,5 l/100 km ■ Coffre: 281 dm<sup>3</sup>



Rebaptisée Clio Campus à partir de 2006, la deuxième génération joue dès lors la carte du prix d'appel, récupérant au passage des plastiques intérieurs moins flatteurs qu'auparavant. Elle se rattrape avec une fiabilité difficile à prendre en défaut en essence, notamment sur ce 1.2 de 75 ch. Moins mou que le 1.2 de 60 ch, plus sobre (surtout en ville) que le 1.4 16V, il représente le meilleur compromis. Ce qui explique sa forte diffusion: profitez-en pour viser une auto dotée de la clim' (de série sur les Campus.com et Dynamique), avec moins de 150 000 km.

**Vu une Campus Dynamique de 2007 avec 137 000 km à 1900 €**

## Renault Megane et Scenic 2 (2002-2009)



N. SOLER

Faisons simple: fuyez les autos d'avant 2006. Moteur, boîte de vitesses, tableau de bord, climatisation... tout ou presque peut tomber en panne! C'est nettement mieux ensuite. Ouf!

**À ÉVITER:** le 1.9 dCi 120

Boîte à six rapports fragile, turbo défectueux à l'origine de casses moteur, le 1.9 dCi symbolise la période noire de Renault dans sa déclinaison de 120 ch, remplacée début 2006.

**LE BON CHOIX:** un Scenic 1.9 dCi 130

Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 183 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ Coffre: 435 dm<sup>3</sup>



Le passage du 1.9 dCi de 120 à 130 ch coïncide avec le restylage et la fin des ennuis, sur les Megane comme sur les Scenic. Dans les deux cas, c'est une aubaine pour l'acheteur, tant l'image catastrophique des deux Renault maintient les prix à un niveau très bas. Sur le monospace, il permet de profiter sans crainte de son sens de l'accueil. Sièges arrière individuels et escamotables, coffre accessible: il offre une modularité intéressante et un beau volume intérieur au regard de ses 4,26 m de long. Et, dès le premier niveau de finition Expression, le siège passager est rabattable.

**Vu un Carminat de 2007 avec 148 000 km à 3490 €**

## Volkswagen Polo 4 (2001-2009)



N. SOLER

La quatrième Polo séduit par ses prestations dignes du segment supérieur: finition exemplaire, douceur de conduite, polyvalence. Mais ses trois cylindres (1.2 essence et 1.4 diesel) déçoivent.

**À ÉVITER:** le 1.4 TDI 75

Abandonnée au restylage, cette déclinaison du bruyant 1.4 TDI est dotée d'un turbo fragile. On recense aussi des soucis de pompe d'assistance de direction, communs à toute la gamme.

**LE BON CHOIX:** un 1.4 16V

Essence ■ 5 CV ■ 80 ch ■ 164 km/h ■ 7,5 l/100 km ■ Coffre: 257 dm<sup>3</sup>



Modernisées côté look et enrichies côté équipement, les Polo restylées (printemps 2005) présentent l'avantage d'une pastille Crit'Air plus favorable sans grosse majoration de prix. Mais mieux vaut laisser les 1.2 (de 55 à 70 ch), petits trois cylindres essence peu performants. Le 1.4 fait nettement mieux sur route, sans boire davantage. Dommage, son passage de 75 à 80 ch fait un peu augmenter son appétit. Cette version apparue en 2006 reste la plus courante dans les annonces, avec une dotation très correcte dès la Confort (clim' manuelle, régulateur de vitesse...).

**Vu une Confortline de 2007 avec 131 000 km à 3490 €**

## Volkswagen Golf 5 (2003-2008)



PH. TISSIER / PLOU

Construite avec soin, habitable et proposant une séduisante palette de moteurs, la Golf 5 semble avoir bien traversé les années. Hélas, certains TDI se révèlent des nids à problèmes.

**À ÉVITER:** les 2.0 TDI 136/140

Culasse poreuse ou fissurée, volant moteur faiblard (à l'origine d'usures précoces de l'embrayage), encrassements de vanne EGR: ce moteur séduit autant sur le papier qu'il coûte à l'usage.

**LE BON CHOIX:** une 1.9 TDI 90

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 178 km/h ■ 5,4 l/100 km ■ Coffre: 365 dm<sup>3</sup>



Entre un 2.0 SDI asthmatique et des TDI 105/136/140 performants mais fragiles, le 1.9 TDI s'impose sans conteste grâce à sa robustesse et à sa bonne volonté. Très sobre, il permet de rouler beaucoup en dépensant peu. Dans cette optique, visez une Confort pour profiter de l'indispensable clim', des phares et essuie-glaces automatiques ainsi que du régulateur de vitesse. A bord, l'habitabilité généreuse et la finition sérieuse font oublier une présentation austère. Mais pas le niveau sonore élevé, défaut habituel des TDI à injecteurs-pompes.

**Vu une Pack Clim de 2006 avec 151 000 km à 2400 €**

## BMW Série 1

Stéphanie Poncelin d'Echevannes (en photo ci-contre, son conjoint) a perdu confiance en BMW. Pour elle, il est inadmissible de connaître une panne aussi grave alors que sa Série 1 a si peu de kilomètres.



A. SAUNIER

# 10 627 € pour changer un moteur à 61 900 km !

L'année 2020 reste dans les mémoires comme une période particulièrement troublée. Au sortir de cette phase difficile, de nombreux Français ont décidé d'apporter quelques changements à leur vie. Pour Stéphanie Poncelin d'Echevannes, de Thorigny-sur-Marne (77), cela passe par l'achat d'une nouvelle voiture à la rentrée 2020. C'est donc désormais une BMW 118i de 2019, dont le compteur affiche, à la date de l'acquisition, 12 000 km, qui investit le garage

de notre lectrice. Durant quatre années, la compacte allemande tient ses promesses. Pour Stéphanie, rien de plus normal car elle roule assez peu avec son auto et prend toujours soin de respecter les échéances d'entretien.

### Tombée de haut

Aussi, lorsqu'un jour, quelque chose lui semble ne plus fonctionner correctement, elle prend immédiatement rendez-vous chez un concessionnaire afin qu'il identifie la cause du problème. Mais le diagnostic

dépasse de loin ce qu'elle imaginait. En effet, après des investigations poussées, le professionnel conclut à la nécessité de remplacer le moteur. Alors que sa voiture n'a que 61 900 km, Stéphanie ne s'attendait certainement pas à se retrouver avec un devis de 11 489 €. Estimant que cette panne est bien trop précoce, elle sollicite une prise en charge auprès de BMW France. Mais la réponse du constructeur se limite à un geste commercial de 8%.

Pierre Audemar

## Notre stratégie de défense

Lorsqu'elle a appris que BMW ne lui accordait que 862 € de rabais sur un devis de presque 11 500 €, Stéphanie a jugé que le constructeur se moquait d'elle. Notre lectrice a d'ailleurs totalement raison de considérer que le geste de la marque est très insuffisant. En effet, au vu du faible kilométrage de cette Série 1, mais également compte tenu du fait que celle-ci a 6 ans, nos experts sont affirmatifs : BMW doit prendre à sa charge 80 % du devis initial et rembourser 8 329 € à Stéphanie.

## LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

DS 4

### Coussin clignotant

Ma DS 4 1.2 PureTech 130 de 2023 est victime d'un problème étrange : la sellerie du siège passager avant présente un défaut qui entraîne le clignotement de l'alerte de bouclage de ceinture.

La réparation est chiffrée à 325 €, mais DS Automobiles refuse de la payer.

Didier Léger, 83700 Saint-Raphaël

**NOTRE CONSEIL** Aussi inhabituel soit-il, ce problème doit, au vu de l'âge et du faible kilométrage de votre DS 4, être en totalité pris en charge par le constructeur. Utilisez le modèle paru p. 53 de notre n° 1901 pour adresser à DS Automobiles une mise en demeure par lettre recommandée avec AR.

Nissan Qashqai

### Démarrateur à changer

Bien que mon Qashqai 1.3 DIG-T 140 de 2019 n'ait que 55 400 km, le démarreur vient de rendre l'âme. Sur le devis de 1 024 €, Nissan ne m'a accordé que 16 % de rabais, ce qui me semble très insuffisant.

Régis Turpin, 31100 Toulouse

**NOTRE CONSEIL** Votre impression est la bonne puisque la durée de vie normale de ce composant est de 150 000 km. Toutefois, votre Qashqai ayant dépassé la barre des 50 000 km et ayant plus de 5 ans, il est logique que Nissan applique un double taux de vétusté dans votre dossier. Vous êtes néanmoins en droit d'exiger une participation à hauteur de 70 % du devis initial.

## AFFAIRE RÉGLÉE!

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

### Dacia a payé 100 % du capteur de point mort

Nos experts font souvent plier les constructeurs, comme a pu récemment le constater Carine Jammes, de Saint-Pierre (974). Cette propriétaire d'un Dacia Jogger 1.0 TCe 110 de 2022 (36 600 km) devait faire remplacer le capteur de point mort haut. Une panne plus que prématurée au vu de l'âge et du kilométrage de l'auto de notre lectrice. Pourtant, Dacia refusait de payer la facture de 399 €. Jusqu'à ce que le constructeur apprenne que nous avions pris le dossier en main. Au final, Carine n'a rien déboursé pour cette intervention.



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

PHOTOS : PH. TISSIER / PILOU



BIEN CHOISIR UN...

## BMW X5 "F15" diesel (2013-2018) à moins de 25 000 €

La troisième génération du BMW X5 s'affiche désormais en occasion au prix d'un petit SUV urbain neuf. De quoi mettre la main sur une référence premium et motorisée par de costauds diesels.

Le BMW X5 est devenu une véritable référence dans une catégorie où il a été le pionnier. Lancée fin 2013, cette troisième génération, répondant au nom de code F15, a fait un bond en avant en matière de finition à bord. Tiré à quatre épingles avec des matériaux de qualité et une construction sérieuse, le poste de conduite ne prête pas le flanc à la critique, même à ce jour. Mais il faudra viser les finitions les plus huppées et les modèles bardés d'options pour profiter du meilleur des confort dans l'habitacle. Il

faut dans ce cas compter 1000 € de plus en moyenne entre une Lounge Plus et une Exclusive. Les écarts sont plus anecdotiques entre cette dernière et les xLine et M Sport, qui ne se différencient que par quelques équipements spécifiques. A l'arrière, le plancher plat et la large banquette permettent de voyager confortablement. A noter, le X5 peut aussi recevoir deux strapontins de plus dans le coffre pour accueillir jusqu'à sept passagers. La place y est comptée, mais cette version apporte d'office la banquette coulissante et inclinable,

ainsi que la suspension pneumatique arrière à correcteur d'assiette. Représentant moins de 20% de l'offre, cette très chère option en neuf (2450 €) n'occasionne pas de surcoût significatif en occasion.

### La force tranquille

En raison de son gabarit pénalisant et d'une vanne EGR qui s'encrasse vite, le BMW X5 ne raffole pas des parcours urbains. Il préfère naturellement les routes dégagées et autoroutes, où il fait preuve d'un dynamisme bluffant. Prestation bonifiée avec la suspension adaptative de la finition M Sport. Douce et réactive, sa boîte automatique ZF à 8 rapports, livrée d'office sur tous les moteurs, distille un agrément satisfaisant. Mais le X5 peine à s'exprimer correctement avec

le quatre cylindres de 218 ch, notamment avec la version sDrive25d propulsion, moins intéressante et pas forcément plus abordable que son homologue xDrive à transmission intégrale. De plus, ce bloc N47 a fait couler beaucoup d'encre au chapitre fiabilité. Visez plutôt la version de 231 ch (code B47), nettement plus fiable. C'est le choix de la raison... Mais il ne faudrait pas oublier les six cylindres, épatants de douceur malgré leur punch en accélération et reprises. Et si ce bloc N57 a longtemps traîné une mauvaise réputation, il a été fiabilisé pour de bon dès la sortie de ce X5 en 2013. Dans tous les cas, vérifiez l'historique d'entretien de la transmission xDrive, et méfiez-vous des fausses bonnes affaires avec des kilométrages aguicheurs.

Par Soufyane Benhammouda

L'intérieur est fidèle aux habitudes de BMW avec une présentation moderne, une ergonomie judicieuse du poste de conduite et une fabrication plutôt solide.



Nombre de places : 5



Volume : 645 dm<sup>3</sup> (1)

La banquette, accueillante, peut coulisser sur 8 cm. Utile avec les 7 places : dans ce cas, le coffre contient de 534 à 609 dm<sup>3</sup>, voire 216 dm<sup>3</sup> avec le 3<sup>e</sup> rang. Le hayon est en deux parties mais la tablette inférieure manuelle peu pratique.

1. Volume en 5 places.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

## Côté équipements

La dotation de base Lounge est déjà bien fournie, mais la Lounge Plus se montre davantage à la hauteur du standing du X5 avec la sellerie cuir et les sièges électriques. La xLine est plus pratique avec sa banquette coulissante. Elle est en option sur l'Exclusive 5 places, qui joue la carte du confort avec les sièges Advanced Comfort aux réglages multiples. Enfin, la M Sport se veut plus dynamique autant par son style que par son châssis.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Lounge:** • ABS + ESP • Banquette 40/20/40 • Bluetooth • Capteurs pluie et lumière • Clim' auto. bizona • Direction variable • Hayon électrique • Limiteur/régulateur • Phares bi-xénon • Rails de toit noirs • Rétro électrochrome.

**Lounge Plus:** • Eclairage intérieur à leds • GPS • Sellerie cuir • Sièges à mémoire et volant électriques.

**xLine:** • Banquette coulissante • Boîte sport avec palettes.

**Exclusive:** • Accès et démarrage sans clé • Connectivité smartphone • Hi-fi Harman Kardon 16 haut-parleurs • Toit ouvrant.

**M Sport:** • Direction ActiveDrive variable • Pack full led • Phares directionnels • Suspension adaptative.



## Côté moteurs

LES CHIFFRES	xDrive25d - 218 ch	xDrive25d - 231 ch	xDrive30d - 258 ch	xDrive40d - 313 ch
Vitesse maxi	207 km/h	214 km/h	221 km/h	223 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s2	29s7	28s4	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s3	5s9	5s	4s5
Consommation moyenne	8,6 l/100 km	8,3 l/100 km	9 l/100 km	9,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8,3/8/9,6 l/100 km	8,1/7,8/9,1 l/100 km	8,6/8,7/9,7 l/100 km	8,9/8,7/9,9 l/100 km
Poids	2 109 kg	2 135 kg	2 273 kg	2 370 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m	65 m	67 m
Moteur turbo diesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en ligne, 24S	6 cylindres en ligne, 24S
Cylindrée	1 995 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>	2 993 cm <sup>3</sup>	2 993 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	218 ch à 4 400 tr/mn	231 ch à 4 400 tr/mn	258 ch à 4 000 tr/mn	313 ch à 4 400 tr/mn
Couple maxi	450 Nm à 1 500 tr/mn	500 Nm à 1 500 tr/mn	560 Nm à 1 500 tr/mn	630 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air	154 g/km/2	146 g/km/2	162 g/km/2	157 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Le X5 a été proposé avec plusieurs diesels, à quatre ou six cylindres, tous deux déclinés en deux niveaux de puissance et associés à la boîte auto. hydraulique à 8 rapports (ZF8HP).

**25d 218 ch:** en dépit de sa disponibilité qui distille un bon agrément au quotidien, ce moteur est un peu juste. Surtout, la fiabilité perfectible de ce bloc N47 incite à la vigilance. Les premiers prix démarrent autour de 18 000 € pour des modèles de 2014 avec plus de 200 000 km. Mais avec 130 000 km, un Lounge Plus s'affiche à 22 000 €.

**25d 231 ch:** s'il porte la même dénomination, ce bloc de 231 ch (code B47), lancé fin 2015, n'a pas fait parler de lui côté fiabilité, hormis des cas isolés d'injecteurs défectueux. Il se révèle aussi un peu plus volontaire et sobre. Mieux représenté, on le trouve en Lounge Plus affichant 160 000 km à 24 000 €.

**30d 258 ch:** ce six cylindres rend ses lettres de noblesse au X5. L'écart en matière de performances est sensible et il brille par son élasticité (couple généreux). Cela permet de tracter jusqu'à 3 500 kg, contre 2 700 kg.

Surtout, ce bloc N57 est sans histoires et inépuisable sur autoroute. Son surcoût est très modéré: il se déniche autour de 24 000 € en finition Lounge Plus avec 180 000 km.

**40d 313 ch:** le bloc gagne un turbo, et la puissance fait un bond phénoménal! Mais le surpoids limite un peu les gains en matière de performance par rapport au 258 ch. En revanche, la surconsommation est très modérée. Côté prix, comptez 24 000 € pour un Lounge Plus avec plus de 200 000 km. Mais les modèles sont rares.

## Côté fiabilité

### A surveiller

**Moteur N47.** Ce 4 cylindres diesel de 218 ch est touché par de nombreux soucis: pannes du turbo, usure prématurée du volant moteur... Surtout, les tendeurs défectueux entraînent la casse de la chaîne de distribution, et donc du moteur (7 000 € minimum)! Vérifiez l'historique et soyez attentif aux bruits suspects.

**Multimédia.** Bugs d'affichage ou de fonctionnement de l'écran central, corrigés par une reprogrammation en concession (150 €).

**Transmission xDrive.** Une fuite d'huile du pont arrière risque de fragiliser les pignons qui finissent par casser. La boîte de transfert peut aussi se montrer fragile et lâcher. Scrutez les traces d'huile à l'arrière et tendez l'oreille. La facture peut être salée (4 000 €).

**Vanne EGR.** Sur tous les diesels, des à-coups ou pertes de puissance trahissent l'encrassement de la pièce (600 €), surtout si la voiture roule peu sur autoroute.

## Nous vous conseillons

### Un xDrive30d 258 ch Exclusive de 2015

Avec des prix très proches du 25d, le six cylindres est taillé pour le X5 et se plie à tous les usages, surtout si vous tractez.

En Exclusive, au prix de 24 000 € avec 180 000 km et sept places, la dotation est moderne et le confort à bord, soigné.



BMW



RONDS-POINTS, PARKINGS,  
VOIES SANS ISSUE...

# Priorités

## Connaissez-vous vraiment les règles ?

Le permis en poche, on se croit incollable sur les priorités : à droite, mais aussi dans les giratoires... Pourtant, entre les subtilités du code de la route et les mauvaises habitudes, on s'aperçoit que, sur le terrain, ces basiques ne sont pas toujours bien maîtrisés, même chez les conducteurs aguerris.

**P**as facile de se remettre en question quand on conduit depuis des lustres, et qu'on a pour ainsi dire jamais eu d'accident. Selon une récente étude Ipsos\*, 96% des Français sont convaincus d'avoir une conduite exemplaire au volant. Et que les mauvais conducteurs sont les autres. Sur la route pourtant, les fondamentaux sont de toute évidence loin d'être toujours acquis ou appliqués. A commencer par les règles de priorité et celles des carrefours giratoires. Qui peut d'ailleurs affirmer, en toute objectivité, ne jamais avoir été perplexe face à une situation ambiguë ? Ou être toujours en phase avec la loi ? Un petit rappel ne peut pas faire de mal.

### Priorité à droite : une règle pas si évidente que ça

Définie par l'article R.415-5 du code de la route, c'est l'une des premières réglementations que l'on apprend à l'auto-école. Mais aussi surprenant soit-il, c'est également celle que l'on zappe sans s'en rendre compte. Or, à moins d'une signalisation spécifique sur votre axe, type losange

jaune (panneau AB6), ou triangulaire avec fond blanc et une bordure rouge (AB2), qui vous donne la priorité, celle à droite s'impose. A défaut, l'infraction est passible de 135 € d'amende et d'un retrait de quatre points. La prudence est donc de mise à l'approche des intersections, a fortiori dans les communes où la priorité à droite est si bien ancrée que certains locaux tendent à en abuser. Quitte à forcer le passage sans s'assurer qu'ils peuvent le faire sans danger. Ceux-là oublient que la priorité n'est pas un droit absolu et qu'ils s'exposent aussi à 135 € d'amende (article R.415-1). Dans tous les cas, pour éviter un carton, mieux vaut ralentir à l'approche d'une telle intersection et vérifier qu'on a le champ libre. Notez que la priorité à droite bénéficie aussi aux véhicules débouchant d'une voie sans issue (ou cul-de-sac) goudronnée, dépourvue d'une signalisation marquant l'arrêt ou un cédez-le-passage. Par ailleurs et notamment hors des agglomérations, rappelez-vous que ce n'est pas parce que vous circulez sur une voie large que vous êtes toujours prioritaire.



### Et la priorité des piétons ?

■ On le sait, mais c'est mieux de le répéter : tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton engagé ou manifestant clairement son intention de traverser la chaussée (article R.415-11 du code de la route). Dans une aire piétonne ou une zone de rencontre, l'automobiliste n'est pas non plus prioritaire sur les usagers vulnérables.

■ Ne pas respecter cette règle fondamentale coûte cher : 135 € d'amende (minorée à 90 €), et un retrait de six points depuis fin 2018 contre quatre auparavant, soit le même tarif que pour une conduite sous "petite" alcoolémie. Notez que cette infraction est contrôlable à distance (vidéoverbalisation).

■ Rappelons qu'un piéton doit emprunter les passages protégés s'ils sont situés à moins de 50 m (article R.412-37 du code de la route). Sans quoi il s'expose à un PV à... 4 € (art. R49 du code de procédure pénale).

**Et en cas d'accident ?** Le conducteur non prioritaire sera tenu 100% responsable, sauf à prouver que la partie adverse a commis une faute (témoignages, rapport de police, vidéo d'une dashcam). Auquel cas, les torts seront partagés ou à la charge du tiers.

### Chemins et voies privés : pas évident à repérer

Le code de la route est clair. Tout véhicule qui débouche d'une chaussée non ouverte à la circulation publique doit impérativement laisser la priorité à tout autre véhicule. Encore faut-il les identifier ! Les voies privées se distinguent par une entrée carrossable, nommée communément "bateau", un chemin de terre ou encore une aire de stationnement par exemple. Il peut s'agir aussi d'une impasse séparée de la voie par un trottoir. Mais là aussi, mieux vaut ralentir

et redoubler de prudence à leur approche, afin d'éviter tout malencontreux accrochage.

**Et en cas d'accident ?** La responsabilité du conducteur débouchant d'une voie privée (ou d'un parking) serait totale.

### Carrefour giratoire : entrée et sortie, des règles strictes

On les trouve partout, en et hors agglomération, ils remplacent allègrement les feux rouges aux intersections pour fluidifier le trafic et vous forcer à ralentir. Ils peuvent être parfois doubles, ou triples dans certaines villes et surprendre un conducteur non averti. A fortiori lorsque les enfilades d'anneaux incluent une voie cyclable, de tramway et des passages piétons. Dans tous les cas, les règles de priorité sont toujours identiques : à chaque approche, vous devez ralentir et laisser passer l'utilisateur engagé



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



**Docteur Romaric Pagnard**  
Médecin généraliste



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

sur votre gauche. Exit la priorité à droite, au contraire du méga rond-point place de l'Etoile, à Paris. A défaut, vous risquez 135 € d'amende et quatre points (six s'il s'agit d'un piéton). Gare aussi une fois à l'intérieur de l'anneau. Vous n'êtes pas prioritaire sur le véhicule circulant sur la file de droite, quand bien même vous auriez à en sortir. **Et en cas d'accident?** En pratique l'assureur applique souvent le 50/50. A charge pour la victime de lui prouver la faute de l'auteur de l'accrochage (témoignage, capture de vidéo, etc.).

### Changement de voie : le clignotant ne fait pas tout

Cela ne vous aura pas échappé, en particulier lorsque vous circulez sur le périphérique parisien, une rocade ou une autoroute. Certains automobilistes, sous prétexte qu'ils ont actionné leur clignotant pour prévenir les autres usagers de la route, pensent ainsi avoir priorité pour se déporter sur une autre file ou changer de direction. Ceux-là oublient qu'ils doivent aussi impérativement vérifier, à l'aide de leurs rétroviseurs, qu'ils peuvent manœuvrer sans danger. Une faute passible de 35 € (135 € s'il s'agit d'un dépassement) et d'une perte de trois points (articles R.412-10 et R.414-4 du code de la route). **Et en cas d'accident?** Ces autos ne sont en aucun cas prioritaires. Attention cependant, en

l'absence d'un constat "amiable" ou de preuves illustrant l'accrochage, l'assureur prononcera des torts partagés. A la victime de contester en invoquant le code de la route.

### Et sur les parkings des supermarchés ?

C'est paradoxal, mais si les centres commerciaux sont des lieux privés, l'usage de leurs parkings est, lui, bien public. A l'instar de celui d'un hôpital (ou d'une copropriété dont l'accès n'est pas fermé). Qu'il soit gratuit ou payant. A ce titre, le code de la route s'applique pleinement. Et, de fait, les forces de l'ordre ont le pouvoir de vous contrôler. Cela reste néanmoins rare, et les PV portent surtout sur les stationnements réservés aux personnes à mobilité réduite indûment utilisés.

**Et en cas d'accident?** Là encore, le code de la route fait foi. Ainsi, une personne qui vous aurait refusé la priorité à droite, embouti votre auto en reculant ou n'aurait pas respecté un stop, sera tenue comme entièrement responsable. Par précaution, veillez malgré tout à immortaliser les lieux en prenant des photos ou une vidéo (où apparaissent panneaux, marquage au sol, etc.). Car, dans un tel contexte, les assureurs ont en effet tendance à imputer la moitié des torts à chacune des parties.

Par Pascale Gétin

1. Enquête Ipsos-CESI Ecole d'ingénieurs pour la Fondation d'entreprise Vinci Autoroutes menée du 11 février au 11 mars 2025 "Moins d'incivilités et de comportements dangereux".



V. MICHEL / OUEST-FRANCE / MAX PPP



N. SOLER

Dans un carrefour giratoire, la priorité est à l'usager déjà engagé, c'est-à-dire venant de la gauche. Ci-contre, le panneau AB1 indique une priorité à droite à 50 m dans une ville et à 150 m hors agglomération.

## VOS QUESTIONS

### Loi Permis seniors

**"Je suis assailli de messages affirmant que la visite médicale est obligatoire dès 70 ans. C'est vrai?"**

Jean-Marc C., par e-mail

**Pascale Gétin.** Toujours pas, mais il est vrai que l'Europe envisage d'harmoniser les règles de renouvellement du permis à l'horizon 2030. Quatorze pays ont déjà adopté un dispositif médical pour la conduite, tels que l'Espagne, la république tchèque et la Grèce (65 ans), l'Italie (50 ans), ainsi que la Suisse (75 ans). En France, une proposition de loi a été examinée à l'Assemblée nationale au printemps dernier\*. Elle préconise, entre autres, d'instaurer une visite médicale obligatoire (vue, réflexes, état de santé général...) tous les cinq ans à partir de 70 ans. Mais rien n'est acté et ne devrait pas l'être de sitôt. Donc pas de panique, les messages alarmistes sur le sujet veulent surtout faire du "clic" et du buzz.

\* Proposition de loi n° 147, déposée le 18 mars 2025.



SHUTTERS TOCK

### Assurance Voiture sans permis

**"Je rebondis sur votre article\*. Pour éviter de payer une énorme prime pour notre adolescent, ne peut-on couvrir la voiture au nom d'un des parents?"**

Bernard X., par e-mail

**Pascale Gétin.** Votre fils étant mineur, l'un des parents doit être, de par la loi, le souscripteur de l'assurance. En revanche, si la voiturette lui est destinée au quotidien, il est impératif de le déclarer comme conducteur principal ou secondaire selon l'assureur. Le montant de la prime sera fixé, il est vrai, selon les risques encourus et de facto, fonction de l'inexpérience du conducteur, en sus de ceux liés à la voiturette, mais vous serez en règle. A défaut, si vous assurez la voiturette à votre nom seul, alors qu'il la conduit régulièrement, et notamment en cas d'accident, vous seriez accusé de fausse déclaration. L'indemnisation serait réduite, le contrat sûrement rompu à terme et vous seriez inscrit durant cinq ans sur le fichier de l'Agira.

\* "Combien ça coûte vraiment d'assurer une voiturette" Auto Plus du 26/09/2025.



QUEST FRANCE / MAX PPP

### Expertise Conciliation

**"J'ai entendu dire qu'un expert judiciaire allait pouvoir concilier les parties. Vrai?"**

Damien L., par e-mail

**Antoine Jacquot.** Oui, un décret paru le 18 juillet dernier renforce notablement les modes amiables de règlement des différends (MARD). Il abroge l'article 240 du code de procédure civile qui interdisait à l'expert judiciaire de concilier les parties. Celui-ci se devait de rester dans son strict rôle de technicien indépendant et impartial, désigné exclusivement pour apporter un éclairage technique au juge chargé de trancher le litige. Désormais, l'expert missionné par ce magistrat pourra tenter de rapprocher les parties lors de l'expertise ou à son issue. Il s'agit là d'un rôle exclusivement de conciliateur. L'expert doit se garder de toute appréciation d'ordre juridique\*. Cette avancée devrait accélérer le dénouement des dossiers techniquement peu compliqués.

\* Article 238 du code de procédure civile.



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



FORMULE 1

## Dernières luttes avant la révolution 2026

Six Grands Prix restent à disputer pour attribuer le titre pilotes. Derrière McLaren, déjà couronnée chez les constructeurs, de nombreuses équipes se battent pour améliorer leur classement, tout en ayant basculé tous les moyens techniques vers 2026, où une révolution réglementaire pourrait bouleverser la donne. La hiérarchie va-t-elle se figer pour la fin de saison ?

**S**acrifier 2025 pour réussir 2026. C'est la stratégie qu'a adoptée l'équipe Alpine depuis de nombreux mois. Dernière du championnat en cours, l'écurie française mise tout sur la nouvelle réglementation attendue la saison prochaine. "Si on ne décroche pas des podiums en 2026, on pourra tous aller chercher un autre travail", a même déclaré Flavio Briatore, le patron d'Alpine. En ce mois d'octobre, nul ne peut prévoir quelle sera sa position dans un championnat qui vivra la plus grande révolution technologique de son histoire. "Nous partons tous d'une feuille

blanche, affirme James Vowles, le directeur de Williams. Il s'agira du plus grand changement de règlement jamais vu en Formule 1, avec en même temps une refonte des moteurs et des châssis. C'est à la fois une incroyable opportunité et un défi majeur qui nous oblige à oublier tout ce qu'on faisait depuis dix ou quinze ans." Le règlement étant ensuite stabilisé pour plusieurs années, il est inconcevable de débiter cette nouvelle ère en retrait, car, en F1, un retard technique ne se rattrape que rarement. Si Alpine a opéré très tôt ce choix radical, les autres écuries lui ont emboîté le pas au cours de l'été, délaissant leur monoplace 2025

pour mobiliser toutes leurs forces vives sur la voiture de 2026. "Seules les cent personnes qui se déplacent sur les courses travaillent encore sur la voiture de cette année, nous confie Andy Cowell, le directeur d'Aston Martin. Tout le personnel à l'usine se concentre exclusivement sur la prochaine monoplace. On ne ferait une exception que si l'on venait à manquer de pièces détachées pour finir la saison à cause d'une série d'accidents." Ce week-end, pour son Grand Prix à domicile, l'écurie américaine Haas apportera sa dernière évolution à la monoplace de 2025. Des pièces imaginées et dessinées il y a plusieurs semaines, mais

FORMULE 1

### Grosjean de retour dans la Haas

■ Il avait quitté la Formule 1 en sautant de l'épave de sa Haas en feu. Près de cinq ans après son terrible accident à Bahreïn, Romain Grosjean est remonté dans une F1 de l'écurie américaine à l'occasion d'une journée d'essais. Sur la piste humide du Mugello (en Italie), il a pris le volant d'une voiture de 2023. Il n'était pas question d'envisager un retour dans la catégorie, mais juste d'offrir un moment d'émotion au pilote français et à toute l'équipe dont il a défendu les couleurs de 2016 à 2020, afin qu'il puisse descendre d'une monoplace avec un grand sourire.



@GROSJEANROMAIN / INSTAGRAM





L'écurie McLaren s'est déjà assurée à Singapour du titre de champion du monde des constructeurs alors qu'il reste encore six Grands Prix à disputer.



Russell s'impose à Singapour devant Verstappen, lui-même vainqueur des deux Grands Prix précédents: les rivaux de McLaren reprennent des couleurs.

dont les délais de fabrication ont repoussé l'introduction. Avant même leur utilisation en piste, les ingénieurs avaient depuis longtemps concentré toute leur attention sur la voiture qu'Esteban Ocon et Oliver Bearman piloteront en 2026. Haas ne doit pas rater la transition vers l'an prochain, mais a encore beaucoup à gagner à l'occasion des six derniers Grands Prix de l'année. C'est le dilemme auquel ont dû faire face toutes les équipes. Actuellement neuvième du championnat constructeurs, l'écurie américaine ne compte que 9 points de retard sur Sauber et 22 sur Aston Martin. Sachant que chaque position rapportera environ 12 millions d'euros supplémentaires en fin d'année, on peut comprendre cette volonté



Voici le modèle d'une monoplace 2026 selon la FIA\*: taille légèrement réduite, pneus plus petits, mais, surtout, aérodynamique mobile et tout nouveau type de moteur hybride.

de développer la voiture plus longtemps que les équipes rivales.

Plus haut dans le classement, Red Bull a profondément modifié sa voiture après l'été. L'effet a été immédiat: deux victoires et deux deuxièmes places pour Max Verstappen en quatre Grands Prix. L'écurie autrichienne est même revenue à seulement 8 points de Ferrari, actuellement troisième. Mercedes ayant aussi progressé dernièrement – comme l'a montré le succès de Russell à Singapour –, la Scuderia va peut-être passer en quelques semaines de la deuxième à la quatrième position au championnat constructeurs. Mais l'équipe des Rouges ne peut plus réagir techniquement, car son travail est désormais concentré sur 2026. "On n'était pas si loin de Mercedes il y a quelques courses, constate Charles Leclerc, mais ils ont fait un pas en avant, contrairement à nous. Maintenant, on est clairement derrière les trois autres top teams. J'ai peu d'espérance qu'on réussisse à progresser comme eux, car le focus est à présent sur 2026. La fin de saison va être compliquée."

### La fin de la domination de McLaren ?

Ce statu quo de la hiérarchie actuelle pourrait contrarier les ambitions de Ferrari et inquiéter les pilotes McLaren, Oscar Piastri et Lando Norris. L'écurie britannique a beau avoir décroché le titre constructeurs à six Grands Prix de la fin de saison, égalant le record de précocité établi par Red Bull en 2023, elle a récemment perdu son statut d'intouchable. McLaren n'a remporté aucune des trois dernières courses, après avoir gagné douze des quinze premières! La grande question est de savoir si Verstappen, qui compte encore 63 points de retard sur Piastri et 41 sur Norris, pourra profiter de ce nouveau rapport de force pour arracher une cinquième couronne consécutive.

Après les tracés atypiques de Monza, Bakou et Singapour, le circuit d'Austin ce week-end sera un révélateur clé de la crédibilité de la quête du Néerlandais. Par ailleurs, malgré ses deux titres constructeurs obtenus consécutivement, McLaren n'a aucune garantie de succès en 2026 avec la remise à plat du règlement. "Nous avons un gros défi à relever l'an prochain pour confirmer nos titres, mais nous sommes prêts", affirme Andrea Stella, le directeur de l'équipe. Il serait toutefois étonnant que l'écurie orange maintienne sa domination, tant il paraît improbable qu'une équipe dispose à la fois du meilleur châssis et du meilleur moteur dans ce nouveau contexte. McLaren devra défendre sa couronne face à dix équipes qui espèrent profiter de la refonte de la réglementation pour faire un bond au classement. Alpine en fait partie, tout comme Aston Martin, qui a investi de manière démesurée et recruté le génial concepteur multi-champion du monde Adrian Newey. Même avec un tel atout, Andy Cowell mesure l'ampleur de la tâche: "2026 est un énorme défi, avec un nouveau moteur, une répartition à 50/50 entre puissance thermique et électrique, un carburant de synthèse, et un châssis à aérodynamique mobile. Toutes les équipes apprennent de nouvelles choses chaque semaine dans les simulateurs. La gestion de l'énergie sera déterminante. Nous devons aussi comprendre et optimiser l'aérodynamique entre le mode ligne droite et le mode virage. Il faut tout concevoir dans les temps, en poussant les limites de l'innovation pour trouver de la performance." Les voitures de nouvelle génération prendront la piste pour les premiers essais hivernaux officiels le 26 janvier à Barcelone. D'ici là, il reste six Grands Prix à disputer pour clore l'exercice 2025. ■

## F1 ACADEMY

### Finale à Las Vegas

■ Dépassée dans le dernier tour à Singapour par sa rivale Maya Weug, Doriane Pin (photo) ne cachait pas sa frustration de laisser échapper une quatrième victoire cette saison en F1 Academy. Néanmoins, la Française conserve la tête de ce championnat féminin de monoplaces et abordera la dernière manche de l'année avec une avance réduite à 9 points sur Weug. Cette grande finale aura lieu sur le circuit de Las Vegas fin novembre, un cadre parfait pour décrocher un titre.



E. ALONSO / DPPI

## LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

### Formule 1 : Grand Prix des Etats-Unis

#### Vendredi 17 octobre

19h15	Essais libres	CANAL+ SPORT
23h15	Qualifs Sprint	CANAL+ SPORT

#### Samedi 18 octobre

18h45	Sprint	CANAL+ SPORT
22h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

#### Dimanche 19 octobre

19h55	La Grille	CANAL+ SPORT 360
21h00	Grand Prix	CANAL+ SPORT 360
22h50	Formula One, le débrief	CANAL+ SPORT 360

### WRC: rallye d'Europe centrale

#### Vendredi 17 octobre

8h30	Spéciales 3 et 4	CANAL+ SPORT 360
14h45	Spéciale 6	CANAL+ SPORT 360

#### Samedi 18 octobre

10h30	Spéciales 10 et 11	CANAL+ SPORT 360
14h00	Spéciales 12 et 13	CANAL+ SPORT 360
18h25	Spéciale 14	CANAL+ SPORT 360

#### Dimanche 19 octobre

8h25	Spéciales 15, 16 et 17	CANAL+ SPORT 360
13h00	Power Stage	CANAL+ SPORT 360



**Moteur:** 12 cylindres à plat, tout alu, 2 doubles arbres à cames en tête, 3 carbus triple corps  
**Cylindrée:** 4942 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 360 ch à 6600 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 290 km/h  
**Production:** 2323 exemplaires (1971-1984)  
**Cote actuelle:** autour de 360 000 €

Superbe ligne Pininfarina : des proportions idéales, des galbes merveilleux et, malgré cette douceur visuelle, une physionomie qui en dit tout de suite long sur ses aptitudes sportives. Car la bête est du genre... rageur.



IL Y A 54 ANS, FERRARI SORT LA 365 GT4 BB

## Une des plus belles sculptures roulantes

Sa ligne reste inspirée par celle des Dino 206 sorties en 1967. Mais sa technique apporte une révolution chez Ferrari : le moteur passe à l'arrière ! Et pas n'importe lequel : un 12 cylindres Boxer.

**C**ette Ferrari est exceptionnelle ! Même pour un constructeur qui propose un catalogue restreint, ce n'est pas juste un modèle de plus. C'est une révolution qui a été engendrée dans la douleur. Tout part d'un drame : un certain Ferruccio Lamborghini, fabricant de tracteurs et ex-client de Ferrari déçu, a créé avec insolence sa propre marque en 1963. Enzo Ferrari le regarde de haut et méprise ses autos. Mais en 1966, Lamborghini lance la Countach : une V12, première italienne à moteur arrière, architecture prometteuse qui permet d'avoir un maximum d'appui sur les roues postérieures, motrices. Un gage de sportivité et d'agilité en virage, alors que les Ferrari V12 sont "lourdes du nez". Le Commandatore est vert de jalousie. Il va lui falloir cinq ans pour répliquer avec cette "BB" qui, enfin, sort avec la même architecture.



Sur les premières 365 GT4 BB, il y avait trois feux ronds par côté. Et les échappements étaient triples ! Sur cette seconde série, apparue en 1976 et appelée BB 512, il y a davantage de sobriété visuelle. Mais vue de dos, la bête reste racée. Et prometteuse...

"BB", c'est l'acronyme naturel du modèle : "Berlinetta Boxer". Boxer, pour la disposition de ses 12 cylindres : à plat et opposés.

### Quelle vigueur !

Pour rétorquer à son récent rival, Ferrari emploie les grands moyens : un 12 cylindres aussi, mais issu de la compétition. Un fauve. Une furie. Dérivé d'un bloc né en 1969 sur les Formule 1, il sait de quoi il cause. Il s'étale sous le vaste capot, à l'arrière. Et il va vous propulser avec une rare vigueur vers des sommets de vitesse et de sensations ! Imaginez : 5s4 pour passer de 0 à 100 km/h, 24s5 pour abattre le 1000 m départ arrêté, c'est

du violent ! Les douze pistons qui s'agitent fort sont avides de titiller la zone rouge à 7000 tr/mn, le tout dans des stridences fouguesusement envoûtantes... A chaque pression sur l'accélérateur, vous êtes ébahi par la vigueur du répondant. Plus que la puissance brute, c'est le couple qui impressionne : le moteur reprend sur un filet de gaz au régime du ralenti, avec une force totalement incroyable.

Pour faire passer au sol les 360 ch, la BB offre des trains roulants sophistiqués. Mais les pneus de faible largeur (215 mm à l'avant, 225 à l'arrière) et aux flancs très hauts ne favorisent pas la performance. Malgré les



Garnie d'un cuir magnifique, la planche de bord fait dans le classicisme délectable. Mais tout est à sa place, avec des cadrans lisibles. 330 km/h inscrits au tachymètre et une aiguille de jauge à carburant qui baisse vite...



Merveilleux 12 cylindres Boxer, dérivé du moteur de F1 qui gagnera avec Niki Lauda en 1975. Normalement, les culasses sont noires. Admirez au passage les carburateurs triple corps. De redoutables avaleurs de carburant... délicats à régler.



Belle symétrie dans la cinématique d'ouverture des ouvrants. Classique, la cellule centrale habillée d'un pare-brise au galbe travaillé adopte l'acier. Au contraire, les capots sont taillés en matériau composite, pour réduire le poids.

PHOTOS: C. DUBUISSON

## 1971, cette année-là



BMW

Deux japonais commencent à étudier un système pour passer des films enregistrés sur les téléviseurs. Ce sera la future cassette VHS, visualisable sur magnétoscope. Elle sortira en 1976 au Japon et deux ans plus tard en Europe. BMW innove côté carrosserie. Sa Série "02" à deux portes reçoit une variante Touring avec pan arrière incliné doté d'un hayon. Original et sans suite.

quatre disques ventilés, les freins ne sont pas ultrapuissants. Côté boîte de vitesses, c'est cinq rapports, avec une grille métallique et un guidage parfait. Juste... la seconde ne passe pas à froid. Mais c'est normal. Et la pédale d'embrayage est dure comme du bois. Normal aussi. Quant à l'ambiance intérieure: délectable, avec un luxe omniprésent. Que ce cuir est beau! Et vous avez même une clim'... elle aussi redoutablement puissante!

Ce coupé fantastique était vendu l'équivalent de 149 000 € à l'époque. Ultra-cher! Mais en collection, il cote deux fois et demi plus. Dommage...



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

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

- **Nouveauté: premier comparatif statique pour la Renault Clio 6, face aux Peugeot 208 et Toyota Yaris.**
- **Essais: consos, perfs... les françaises tiennent-elles leurs promesses? La réponse de notre labo.**
- **Guide d'achat: trois moteurs, quatre finitions... Quelle version du Dacia Bigster choisir?**

**En kiosque le vendredi 24 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<sup>er</sup> secrétaire de rédaction: Lydia Mas

**Maquette**

Chef de studio:

Nathalie Barribaud (5018)

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

**Photo**

Chef de service, responsable des photographes:

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo: Sébastien Besse (5239)

Photographes: Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

**Illustrateurs**

Cirebox, Christophe Igoumet

**Attachée de presse**

Agnès Lasbarrères (5109)

**Ont collaboré à ce numéro**

En rédaction: Pierre Audemar, Vincent Desmonts,

Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Arnaud Murati, Thierry Réaubourg, Thomas Riaud,

François Stagnaro

En SR: Danielle Molson, Sophie Pertus

En maquette: Patrick Cœur

### Autoplus.fr

Responsable audience: Ricardo Trindade

Responsable éditorial: Thibaut Austruy

### Hors-série

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160)

### Direction - édition

Co-directeur de la publication: Gautier Normand

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

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 Fontailles (5634)

Directrice commerciale pôle automobile:

Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile:

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

### Marchés directs

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

### Fabrication

Chef de fabrication: Didier Biron

### Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social: 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

### Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

### Directeur de la publication

Gautier Normand

### Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

### Imprimeur: Rotofrance, Lognes (77)

Numéro ISSN: 0992-8154 -

Commission paritaire: 1029 K 85544 -

Dépôt légal: 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](http://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 1er juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

Table MALUS showing CO2 emissions and weight-based tax amounts.

Table BONUS showing tax amounts based on environmental score and vehicle type.

Table listing car models and prices for ALFA ROMEO, ALPINE, ASTON MARTIN, and AUDI.

Table listing car models and prices for BENTLEY, BMW, and other brands.

Main table listing car models, prices, bonuses, and environmental scores for various brands.

Main table listing car models, prices, bonuses, and environmental scores for various brands.

Main table listing car models, prices, bonuses, and environmental scores for various brands.

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>DS AUTOMOBILES</b>				
<b>DS 3</b>				
1.2 Hybrid 145 Pallas	36150	0	5%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Edition France	36050	0	5%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Etolie	39200	0	5%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec
<b>N°4 (nouvelle)</b>				
1.2 Hybrid 145 Pallas	39300	+125	nc	FHEV
1.2 Hybrid 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Pallas	48200	0	nc	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Jules Verne	50400	0	nc	PHEV
E-Tense Pallas	46900	-3100	nc	Elec
E-Tense Jules Verne	49100	0	nc	Elec
<b>DS 7</b>				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	68610	0	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	69510	nc	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	85710	nc	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	85710	nc	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etolie AWD	70260	+360	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	70260	+850	7%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	61250	+2205	29%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France	61950	nc	24%	D
<b>N°8 (nouveau)</b>				
FWD 230 Pallas	69200	0	0%	Elec
FWD 230 Etolie	66490	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etolie	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etolie	74800	0	0%	Elec
<b>FERRARI</b>				
Roma Spider	248524	+70000	nc	E
12Cilindri	395000	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV
296 GTS	315390	+3784	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+28413	nc	PHEV
SF90 Spider	485729	+6637	nc	PHEV
Purosangue	390000	+70000	nc	E
<b>FIAT</b>				
<b>Panda</b>				
1.0 70 Hybrid Pop	16500	nc	nc	E
1.0 70 Hybrid Icone	16100	nc	nc	E
<b>500e</b>				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	19%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	19%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41900	-3100	17%	Elec
Abarth	38900	-3100	26%	Elec
Abarth Pack	38900	-3100	13%	Elec
<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-3100	7%	Elec
<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh (RED)	33900	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	19%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	8%	Elec
<b>600</b>				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	11%	FHEV
e (RED)	35900	-3100	15%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3100	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
<b>Tipo (nouvelle)</b>				
1.6 Multijet 130	18900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
<b>FORD</b>				
<b>Puma</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31890	+400	13%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33900	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
<b>Focus</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	16%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	16%	E
ST	40200	+4068	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	16%	D
<b>Focus Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	6%	D
<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	18%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	41400	+4068	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid AWD Titanium	41490	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	7%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
<b>Explorer</b>				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53990	0	9%	Elec
<b>Capri (nouvelle)</b>				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49490	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56490	0	9%	Elec
<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	69300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63900	+70000	0%	E
<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	62990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	68990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	68990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
<b>Tourneo Connect</b>				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
<b>HONDA</b>				
<b>Jazz</b>				
eHEV Advance	30100	0	6%	FHEV
<b>Jazz Crosstar</b>				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
<b>HR-V (nouveau)</b>				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
<b>e:Ny1</b>				
Advance	47700	0	28%	Elec
<b>Civic (nouvelle)</b>				
eHEV Executive	36870	nc	nc	FHEV
eHEV Sport	38170	nc	nc	FHEV
<b>ZR-V</b>				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
<b>CR-V</b>				
eHEV Executive	40990	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	7%	PHEV
<b>HYUNDAI</b>				
<b>i10</b>				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15%	E
<b>Instar (nouveau)</b>				
42 kWh (5 places)	25000	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
<b>Instar Cross (nouveau)</b>				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	10%	Elec
<b>i20</b>				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21600	+150	7%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDI 100 Creative	24300	+150	7%	E
<b>Bayon (nouveau)</b>				
1.0 T-GDI 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
<b>Kona</b>				
1.0 T-GDI 100 Intuitive	28100	+400	8%	E
1.0 T-GDI 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDI 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDI 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	13%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	9%	Elec
<b>i30 (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDI 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDI 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
<b>i30 SW (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDI 100 Creative	30200	+540	14%	E
<b>Ioniq 5</b>				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	62400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
<b>Tucson</b>				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	PHEV
<b>Ioniq 6</b>				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
<b>Nexo</b>				
Executive	80800	0	0%	Hyd
<b>Santa Fé</b>				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	10%	PHEV
Plug-in 253 Executive	66700	+4800	10%	PHEV
<b>Ioniq 9 (nouveau)</b>				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	86900	0	nc	Elec
<b>Staria (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
<b>Jeep</b>				
<b>Avenger</b>				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	26550	+450	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+240	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	39150	+240	7%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	19%	Elec
<b>Renegade</b>				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PHEV
<b>Compass (nouveau)</b>				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	4%	Elec
100% électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
<b>Wrangler Unlimited</b>				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11090	6%	FHEV
<b>Grand Cherokee (nouveau)</b>				
4xe 380 Summit II Reserve	99500	+18170	12%	PHEV
<b>KIA</b>				
<b>Picanto</b>				
1.0 DPl 63 Mction	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	6%	E
<b>Stonic</b>				
1.0 T-GDI 100 Motion	22790	+260	10%	E
<b>EV3</b>				
204 58,3 kWh Air	35990	0	nc	Elec
204 58,3 kWh Earth	38990	0	12%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43290	0	12%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	46390	0	7%	Elec
<b>Ceed</b>				
1.0 T-GDI 100 Active	27990	+360	14%	E
1.0 T-GDI 100 GT-Line	30790	+360	11%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	31990	+740	11%	E
<b>Ceed SW</b>				
1.0 T-GDI 100 Active	28990	+540	10%	E
1.0 T-GDI 100 GT-Line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
<b>ProCeed</b>				
1.5 T-GDI 140 GT-Line	33250	+818	8%	E
<b>XCeed</b>				
1.0 T-GDI 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDI 140 Active	31050	+1761	10%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line Premium	34050	+1761	15%	E
<b>EV4 (nouvelle)</b>				
204 58,3 kWh Air	38290	-3100	nc	Elec
204 58,3 kWh Earth	40590	-3100	nc	Elec
204 81,4 kWh Earth	45190	-3100	nc	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	48990	-3100	nc	Elec
<b>EV4 Fastback (nouvelle)</b>				
204 58,3 kWh Earth	42290	0	nc	Elec
204 81,4 kWh Earth	46890	0	nc	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	48890	0	nc	Elec
<b>Niro</b>				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	7%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	7%	PHEV
<b>Sportage</b>				
1.6 T-GDI 210 Hybride Active	40190	+850	12%	FHEV
1.6 T-GDI 210 Hybride 30 Years	42790	+850	10%	FHEV
1.6 T-GDI 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53890	+1050	5%	FHEV
<b>EV6 (nouveau)</b>				
170 63 kWh Air	43950	0	nc	Elec
229 84 kWh Air	47450	0	nc	Elec
229 84 kWh GT-Line	60550	0	nc	Elec
325 84 kWh GT-Line AWD	64550			

MINI (suite) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Aceman, Countryman, Cooper.

MITSUBISHI table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Colt, ASX, Grandis.

NISSAN table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Micra, Juke, X-Trail, Townstar Combi.

OPEL table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Corsa, Frontera, Mokka, Astra, Cayenne Coupé.

PEUGEOT table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like 208, 308, 308 SW.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Megane E-Tech, Scenic E-Tech, Austral.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Rafale, Kangoo, Rolls-Royce.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like SEAT Ibiza, Arona, León, Taycan.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Porsche 718, 911, Taycan, Macan.

RENAULT table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Clio, Captur, 4 E-Tech.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Smart #1, #3, #5.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Subaru Solterra, Suzuki Swift, Vitara.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Tesla Model 3, Model Y.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Toyota Aygo X, Yaris, Corolla.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Skoda Fabia, Kamiq, Karoq, Enyaq.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Volvo EX30, EX30 Cross Country.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Volvo XC40, XC40 Recharge.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Volvo EX40, EX40 Recharge.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Volvo EX90, EX90 Recharge.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like XPeng G6, RWD Long Range.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Renault Clio, Captur.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Renault 4 E-Tech.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Renault Clio, Captur.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Renault Clio, Captur.

Table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Includes models like Renault Clio, Captur.



★★★★★  
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](http://www.retro.fr)

# Faites le plein d'énergie à moitié prix.

**-50%**

sur le prix du kWh<sup>(1)</sup> en rechargeant votre voiture électrique pendant les heures creuses.



Jusqu'à  
**100€**

offerts<sup>(2)</sup> pour la souscription à l'offre Elec'Car, du 13/09 au 31/10/2025.

Plus d'infos sur [mobilite-elec.engie.fr](https://mobilite-elec.engie.fr) ou au 3443<sup>(3)</sup>

J'agis  
avec  
**ENGIE**

**ENGIE**

En savoir plus



**L'énergie est notre avenir, économisons-la!**

(1) Offre à prix de marché Elec'Car 1 an : bénéficiez de -50% sur le prix du kWh hors toutes taxes (HTT) pendant les heures creuses (identifiées par le gestionnaire de réseau de distribution. Pour connaître les horaires des heures creuses sur votre commune, par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 1 an d'ENGIE, consultez le site d'Enedis). Offre d'électricité indexée sur le tarif réglementé d'électricité, réservée aux clients particuliers propriétaires d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable (ENGIE se réserve le droit de demander la preuve de la possession du véhicule électrique ou hybride rechargeable) et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation par le gestionnaire de réseau. (2) Offre valable jusqu'au 31/10/2025. Montant total obtenu au bout d'un an, sauf résiliation du contrat. Conditions sur particuliers.engie.fr. (3) Service et appels gratuits. Crédit photo : Getty Images.