

L'argus

www.largus.fr

Été 2022

VOITURES D'OCCASION



PREMIERS
BILANS

CITROËN C4

VOLKSWAGEN
GOLF 8



LE GUIDE DE LA FIABILITÉ

30 MARQUES / 370 MODÈLES ANALYSÉS

VOITURE ÉLECTRIQUE
FAUT-IL EN ACHETER UNE ?



ENCHÈRES

À SAVOIR AVANT DE SE LANCER

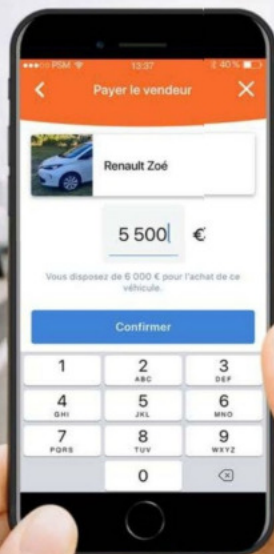
LES COTES OFFICIELLES 2013 > 2021 POUR PLUS DE 9 000 MODÈLES

Acheter un véhicule c'est bien. L'acheter en

 toute sécurité

sur leboncoin, c'est mieux.

Grâce à notre solution de paiement en ligne **100% sécurisée et gratuite pour les acheteurs**, transférez vos fonds dans un environnement de confiance et négociez jusqu'au dernier moment.



Rendez-vous sur notre application ou sur [leboncoin.fr](https://www.leboncoin.fr) pour en savoir plus.


Le bon paiement
sécurisé

leboncoin

ÉDITO



Pourquoi les Français plébiscitent-ils les véhicules d'occasion ? Le marché 2022 (- 11,4 % au premier semestre) ne battra certes pas le record de l'année passée (6 millions de véhicules échangés), mais les automobilistes plébiscitent toujours plus la seconde main. Dans une étude publiée en juin 2022 par le site Heycar, 81 % des personnes interrogées affirment que l'occasion est un bon moyen de faire des économies. Pour 64 % d'entre elles, c'est aussi un achat plus responsable pour l'environnement. Ce succès est dû à plusieurs facteurs : la pénurie de voitures neuves et leur coût galopant, mais surtout l'indécision des automobilistes face aux multiples énergies (thermique, hybride ou électrique). Les vendeurs professionnels le disent : « Nos clients ne savent plus à quel saint se vouer. Par conséquent, soit ils reportent leur achat, soit ils prennent une occasion. » Néanmoins, beaucoup considèrent qu'il est aussi compliqué d'acheter une voiture d'occasion qu'une auto neuve. Une opération même stressante pour 66 % des répondants. La crainte la plus forte est de découvrir

des vices cachés après l'acquisition*. La dernière enquête d'Odopass (société spécialisée dans la lutte contre les arnaques) ne leur donne pas tort : 37,5 % des sondés disent avoir été confrontés à un problème. Face à cela, les professionnels de l'automobile incluent des garanties complètes dans le prix d'achat. Mais mieux vaut prévenir que guérir. Comme son nom l'indique, ce guide occasion-fiabilité a pour vocation de vous informer des défaillances techniques des véhicules. Pas celles engendrées par un défaut d'entretien du propriétaire, mais des problèmes de conception que les constructeurs ont corrigés ou pas sur la chaîne de production. Tel est le cas pour la Citroën C4 et la Volkswagen Golf 8, deux modèles que nos experts ont passés au crible. Et vous pourrez noter que ces véhicules commercialisés au cours des deux dernières années sont loin d'être irréprochables. De précieuses informations qui vous permettront de faire le bon choix. Bonne lecture et bel été.

Grégory Pelletier

* 13,4 % des sondés disent en avoir été victimes. Rappelez-vous qu'il est possible, dans ce cas, de se retourner contre le vendeur dans les cinq années suivant l'achat, y compris s'il s'agit d'un particulier. Mais il faudra alors prouver que le défaut existait bien avant la transaction.

L'argus

ÉDITÉ PAR SNEEP
SAS au capital de 450 000 €
SIÈGE SOCIAL
24, rue des Jeûneurs
75002 Paris
Internet : www.largus.fr
Mail : qualite.fiabilite@largus.fr

PRÉSIDENT
Antoine Jouteau
Principal associé :
Adevinta France
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Antoine Jouteau
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION
Grégory Pelletier
RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE
Géraldine Gaudy

**PREMIÈRE SECRÉTAIRE
DE RÉDACTION**
Delphine Ringuenoire
CONCEPTION GRAPHIQUE
Gilles Fraval
RÉDACTEURS
Johann Leblanc, Grégory Pelletier

PHOTOGRAPHES
ACE Team, Thomas Antoine,
Patrick Bernard, Stéphane
Bonnegent, Clément Choulet,
Adrien Cortesi, Christophe
Hunsicker, Laurent Lacoste,
Denis Meunier, Raymond Papanti
et Grégory Pelletier
ICNODRAPHIE
Gilles Fraval
TRAITEMENT DES DONNÉES
Vernhes Guy

**RESPONSABLE ABONNEMENTS,
GESTIONNAIRE PROCESS ET OUTILS
ÉDITORIAUX**
Frédérique Schiélé
SERVICE ABONNEMENTS
09 70 73 37 29
DÉPÔT LÉGAL À PARUTION
ISSN 1199-254 X
COMMISSION PARITAIRE
1 21 K 92540

La reproduction, même partielle,
d'articles ou de photos publiés
est interdite.
Cafeyn

SOMMAIRE

COURROIE • INJECTEURS • TURBO • DIRECTION • FAP
 EMBRAYAGE • FREINS • AMORTISSEURS • BUGS ÉLECTRONIQUES
370 MODÈLES ANALYSÉS DANS LE DÉTAIL

ALFA ROMEO

159 (2010-2018) 4 portes et Sportwagon	18
Giulia (2016-...)	19
Giulietta (2010-2020)	17
MiTo (2008-2019)	16

AUDI

A1 I (2010-2018) 3 portes et Sportback	20
A1 II (2018-...) Sportback	21
A3 II (2003-2013) 3 portes, Sportback et Cabriolet	22
A3 III (2012-2020) 3 portes, Berlinette, Sportback et Cabriolet	24
A4 III (2008-2015) 4 portes, Avant et Allroad	26
A4 IV (2015-...) 4 portes, Avant et Allroad	27
A6 IV (2011-2018) 4 portes, Avant et Allroad	28
Q2 (2016-...)	30
Q3 I (2011-2018)	31
Q3 II (2018-...)	32
Q5 I (2008-2017)	33
Q7 I (2016-...)	34
Q7 II (2006-2015)	35
TT III (2014-...) Coupé et Roadster	29

BMW

i3 (2013-...)	37
Série 1 F20 (2011-2019) 3 portes et 5 portes	36
Série 1 E87 (2004-2011) 3 portes, 5 portes, Coupé et Cabriolet	38
Série 3 E90 (2005-2012) 4 portes, Touring, CC et Coupé	39
Série 3 F30 (2012-2018) 4 portes, Touring et GT	40
Série 5 F10 (2010-2017) 4 portes et Touring	41

Série 2 Active Tourer (2014-2022)

et Gran Tourer	42
X1 F48 (2009-2015)	43
X1 F48 (2015-...)	44
X3 F25 (2010-2017)	45
X3 G01/X4 G02 (2017-...)	46
X5 E70 (2007-2013)	47

CITROËN

Berlingo II (2008-2018)	63
Berlingo III (2018-...)	64
C1 I (2005-2014)	48
C1 II (2014-2021)	49
C3 II (2009-2017)	50
C3 III (2016-...)	52
C3 Aircross (2017-...)	65
C3 Picasso (2009-2017)	58
C4 II (2010-2018)	54
C4 III (2021-...)	53
C4 Aircross (2012-2017)	66
C4 Picasso I (2006-2013) et Grand C4 Picasso	62
C4 Picasso II (2013-2022) et Grand C4 Picasso	60
CS II (2008-2017) 4 portes et Tourer	56
CS Aircross (2018-...)	67
C-Crosser (2007-2012)	66
C-Zero (2010-2019)	51
Nemo (2008-2017)	59

DACIA

Duster I (2010-2017)	72
Duster II (2018-...)	73
Lodgy (2012-2022)	71
Logan I (2005-2012) 4 portes et MPV	70
Sandero I (2008-2012)	68
Sandero II (2012-2020)	69

DS

DS 3 (2010-2019) 3 portes et Cabrio	74
DS 3 Crossback (2019-...)	80
DS 5 (2011-2018) et DS 4 Crossback	76
DS 5 (2011-2018)	78
DS 7 Crossback (2018-...)	81

FIAT

500 (2007-...) AlfaRm et SDC	82
500L (2012-...) Large, Trekking et Living	86
500X (2015-...) et Panda III (2012-...) et Panda Cross	87
Qubo (2008-2019) avec Citroën-Header	84
Tipo (2016-...) 4 portes, 5 portes et SW	85

FORD

C-Max I (2003-2010)	92
C-Max II (2010-2019) et Grand C-Max	93
Fiesta V (2008-2017)	89
Focus III (2011-2018) 4 portes, 5 portes et SW	90
Ka II (2009-2016)	88
Kuga I (2008-2013)	95
Mondeo III (2007-2014) 4 portes, 5 portes et SW	91
S-Max I (2006-2015)	94

HONDA

Civic VIII (2006-2011) 3 portes, 4 portes et 5 portes	96
Civic IX (2012-2017) 3 portes et Tourer	97
CR-V III (2007-2012)	98
CR-V IV (2012-2018)	99
HR-V II (2015-2022)	98



FICHE
CITROËN C4 III
 Page 53

HYUNDAI

I10 I (2008-2013)	100
I30 I (2007-2012) 5 portes et SW	101
ix20 (2010-2018)	102
ix35 (2010-2016)	103

JAGUAR

XE (2015-...)	104
E-Pace (2018-...)	105

JEEP

Cherokee IV (2014-2020)	107
Renegade (2014-...)	106

KIA

Cee'd II (2012-2018) 5 portes, SW et ProCee'd	108
Cee'd III (2018-...) 5 portes, SW et ProCee'd	109
Niro (2016-...)	111
Picanto II (2011-2017)	110
Picanto III (2017-...)	110
Sportage III (2010-2016)	112
Sportage IV (2016-2021)	113

LAND ROVER

Evogue I (2011-2018) 5 portes, Coupé, et Cabriolet	115
Discovery III (2004-2016)	117
Discovery Sport (2015-...)	116
Freelander II (2006-2015)	114

LEXUS

CT 200h (2011-...)	118
NX (2014-2021)	119
RX IV (2015-...)	119
UX (2018-...)	118

MAZDA

2 II (2007-2015)	121
2 III (2015-...)	120
3 II (2009-2013)	121
3 III (2013-2019)	122

6 II (2008-2013) 5 portes et FAP	125
6 III (2013-...) 5 portes et Wagon	124
CX-3 (2015-...)	126
CX-5 I (2012-2017)	127
CX-5 II (2017-...)	125
MX-5 III (2005-2015) Cabriolet et Roadster Coupé	123
MX-5 IV (2015-...) Cabriolet et Roadster Coupé	123

MERCEDES

Classe A IV (2012-2018)	128
Classe A IV (2018-...)	130
Classe B II (2011-2018)	135
Classe C III (2007-2014) 4 portes, Coupé et SW	131
Classe C IV (2014-2021) 4 portes, Break, Coupé et Cabriolet	132
Classe E III (2009-2016) 4 portes, Break, Coupé et Cabriolet	133
Classe E IV (2016-...) 4 portes, Break, Coupé et Cabriolet	134
GLA (2014-2020)	136
GLC (2015-...) 5 portes et Coupé	138
GLK (2008-2015)	137
ML III/GLE (2013-2018) 5 portes et Coupé	139

MINI

Countryman I (2010-2016)	142
Countryman II (2017-...)	143
Mini II (2007-2014) 3 portes, Cabrio, Coupé et Roadster	140
Mini III (2014-...) 3 portes, 3 portes et Cabrio	141

NISSAN

Juke (2010-2019)	144
Leaf I (2011-2017)	146
Micra IV (2010-2016)	145
Note II (2013-2018)	145
Pulsar (2014-2020)	146



FICHE
VOLKSWAGEN GOLF VIII
 Page 258

DOSSIER ACHETER UNE VOITURE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

Page **12**



Qashqai I (2007-2014)	147
et Crosshatch II	
Qashqai II (2014-2021)	148
X-Trail III (2014-...)	149
OPEL	
Adam (2013-2019)	150
Antara (2007-2015)	163
Astra IV (2009-2017)	155
5 portes, GTC et et Sports Tourer	
Astra V (2015-2022)	156
5 portes et Sports Tourer	
Corsa IV (2006-2014)	151
3 portes et 5 portes	
Corsa V (2015-2019)	152
3 portes et 5 portes	
Corsa VI (2019-...)	153
Crossland X (2017-...)	163
Grandland X (2017-...)	162
Insignia I (2008-2017)	157
4 portes, 5 portes et Sports Tourer	
Meriva II (2010-2017)	158
Mokka/Mokka X (2013-2019)	161
Zafira II (2005-2015)	159
Zafira Tourer (2011-2019)	160
PEUGEOT	
107 (2005-2014)	164
108 (2014-2021)	165
206/206+ (1998-2012)	171
3 portes, 5 portes, SW et CC	
207/207+ (2006-2014)	166
3 portes, 5 portes, SW et CC	
208 I (2012-2019)	168
208 II (2019-...)	170
308 I (2007-2014)	174
3 portes, 5 portes, SW et CC	
308 II (2013-2021)	172
3 portes et SW	
508 I (2011-2018)	176
4 portes et SW	

508 II (2018-...)	175
4 portes et SW	
2008 I (2013-2019)	178
2008 II (2020-...)	180
3008 I (2009-2014)	182
3008 II (2016-...)	184
4007 (2007-2012)	186
4008 (2012-2017)	187
5008 I (2009-2017)	188
5008 II (2017-...)	190
Bipper (2008-2017)	59
Voit Citadis Bionis	
Partner Tepee (2008-2018)	63
Voit Citadis Berlingo II	
RCZ (2010-2015)	191
Rifter (2018-...)	64
Voit Citadis Berlingo III	
RENAULT	
Captur I (2013-2019)	210
Captur II (2020-...)	212
Clio III/Collection (2005-2014)	194
3 portes, 5 portes et Estate	
Clio IV (2012-2020)	196
5 portes et Estate	
Clio V (2019-...)	198
5 portes	
Espace V (2015-...)	209
Kadjar (2015-...)	214
Kangoo II (2008-2021)	208
et Grand Kangoo	
Koleos II (2016-...)	215
Mégane III (2008-2016)	200
5 portes, Coupé, Estate et Coupé-Gabriel	
Mégane IV (2016-...)	202
5 portes et Estate	
Scénic III (2009-2016)	204
et Grand Scénic	
Scénic IV (2016-...)	206
et Grand Scénic	

Talisman (2015-2022)	203
4 portes et Cabrio	
Twingo II (2007-2014)	192
Twingo III (2014-...)	193
Zoe I (2012-2019)	199
SEAT	
Alhambra II (2010-2020)	221
Arona (2017-...)	219
Ateca (2016-...)	220
Ibiza IV (2008-2017)	216
SC, 5 portes et ST	
Ibiza V (2017-...)	217
Leon III (2013-2020)	218
SC, 5 portes et ST	
Mii (2012-2021)	250
Voit Volkswagen up!	
SKODA	
Citigo (2012-2021)	250
Voit Volkswagen up!	
Fabia II (2007-2014)	222
5 portes et Combi	
Fabia III (2014-2021)	223
5 portes et Combi	
Kamiq (2019-...)	227
Karoq (2017-...)	230
Kodiaq (2017-...)	231
Octavia III (2013-2020)	224
5 portes, Combi et Scout	
Superb II (2008-2015)	225
5 portes et Combi	
Superb III (2015-2019)	226
5 portes et Combi	
Yeti (2009-2017)	229
SMART	
Fortfour II (2014-2021)	233
Fortwo II (2007-2014)	232
Coupé et Cabrio	

Fortwo III (2014-...)	233
Coupé et Cabrio	
SUZUKI	
Ignis (2016-...)	235
S-Cross (2013-2021)	237
Swift III (2010-2017)	234
Swift IV (2017-...)	235
Vitara (2015-...)	236
TOYOTA	
Auris I (2007-2012)	240
Auris II (2013-2018)	241
5 portes et Hybride Sports	
Aygo I (2005-2014)	48
Voit Citroën C1 I	
Aygo II (2014-2021)	49
Voit Citroën C1 B	
C-HR (2016-...)	245
Corolla XII (2019-...)	242
Land Cruiser (2010-...)	249
Prius III (2009-2014)	243
Prius IV (2016-...)	243
RAV4 III (2006-2013)	246
RAV4 IV (2013-2018)	248
RAV4 V (2019-...)	247
Verso (2009-2018)	244
Yaris II (2005-2011)	238
Yaris III (2011-2020)	239
VOLKSWAGEN	
Coccinelle III (2011-2018)	255
3 portes et Cabriolet	
Golf VI (2008-2013)	254
3 portes, 5 portes, SW et Cabriolet	
Golf VII (2013-2020)	256
3 portes, 5 portes et SW	
Golf VIII (2020-...)	258
5 portes et SW	
Golf Sportsvan (2014-2021)	261

Passat VIII (2014-...)	259
4 portes, SW et Alltrack	
Polo V (2009-2017)	252
Polo VI (2017-...)	251
Scirocco (2008-2017)	260
Sharan II (2010-2021)	221
Voit Seat Alhambra	
Tiguan I (2007-2016)	266
Tiguan II (2016-...)	268
Touran II (2010-2015)	262
Touran III (2015-...)	263
T-Cross (2020-...)	264
T-Roc (2017-...)	265
up! (2011-...)	250
VOLVO	
C30 (2006-2012)	270
XC60 I (2008-2017)	271
XC90 I (2003-2014)	272

COTATION
9000 COTES
ARGUS® DE
2013 À 2021

Page **273**

PRATIQUE

NOS FICHES EN 5 POINTS

1 NOTRE AVIS

D'un coup d'œil, ce pictogramme vous permet de connaître notre appréciation sur la fiabilité du modèle. En essence



et en diesel, car ce qui vaut pour des VTI ou des TCE, par exemple, ne se vérifie pas forcément sur des HDi ou des dCi. Nous attirons aussi votre attention sur les versions à surveiller et les problèmes le plus couramment rencontrés.

2 LES DÉFAUTS

Nous avons répertorié ici l'ensemble des anomalies observées sur le modèle, en les regroupant sous cinq bannières : moteur, transmission, châssis, habitacle et carrosserie. Chaque fois, nous vous indiquons le type d'anomalie et la plage de production des voitures concernées, suivis du signe «>», puis la solution préconisée ou l'élément à remplacer.

3 LES MOTEURS

Retrouvez dans ce tableau les versions les plus diffusées sur le marché, en essence et en diesel, avec notre avis sur leurs prestations en termes de performances, d'agrément ou de consommation. Information exclusive : un code couleur, identique à celui détaillé plus haut, vous permet d'apprécier la fiabilité de chacune.

4 LE BUDGET

Nous vous donnons, pour la version la plus représentative, le prix d'une quinzaine de pièces, les unes relevant de l'entretien courant (filtres, plaquettes de frein), les autres étant des éléments plus sensibles (turbo, vanne EGR). Est aussi mentionné le tarif horaire moyen (TTC) de la main-d'œuvre dans le secteur.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

DEPUIS 2015
Ce grand SUV joue la carte de la polyvalence pour draguer les familles en mal d'aventure. Sur ce point, il n'a pas froid aux yeux.

ESSENCE **DIESEL** **Hybride**

Toutes les versions sont équipées de la boîte automatique à 8 rapports.

Équipement de série : 17000 km de garantie sans limite de kilomètres.



LES DÉFAUTS RELEVÉS

- HYBRIDE** : Dysfonctionnement du logiciel (2015-2017) > Replug.
- 2.2D** : Bruit anormal.
- Moteurs** : Problèmes de réaction des performances (2015-2016) > Capteur de pression de l'air.
- 2.0D** : Tendons moteur abîmés (2016) > Mise à jour du capteur de MCR.
- Vanne de laquille de refroidissement** (2016) > Duit.
- Perte de puissance** (2017) > Vanne EGR non calibrée (2017).
- TRANSMISSION** : Faible fluide de l'huile (2017) > Audit.
- Retard** : Retard à l'accélération (2017) > 2^e et 3^e vitesses.
- Message** : erreur de transmission > allumage > filtre de détection de transmission.
- Message** : 2 zones mortes indépendamment de la vitesse (2015-2016), au boîtier de transfert.
- CHÂSSIS** : Trébuchement du véhicule (2016) > Réajustement du réglage de la suspension.
- Amortisseurs** : Amortisseurs en carrosserie.
- Différentiel** : Différentiel de l'arbre arrière (2015-2016) > Réajuster.
- Tendons de frein de parking abîmés** (2016-2017) > Reprogrammation du calculateurs ABS.
- PROBLÈMES DE TRANSMISSION** : Déclinaison des performances de la circulation > Soupape de pression (2015-2016) au joint du compresseur (2016).
- Mauvaise** : Mauvaise réaction de la garniture de frein (2015-2017) > À remplacer > joint de porte.
- Cloquage** : du guidon (retour du volant) > à remplacer.
- Différentiel** : Différentiel de l'arbre avant (2015-2016) > Achèvement de fonction à distance (2015-2016) au pédales de frein (2015-2017).
- Bruit** : Bruit de roulement au volant (2015-2017) > À changer.
- Dysfonctionnement** : des vitres électriques (2015-2017) > À changer.
- Carrosserie** : Gouffrage à l'intérieur (2015-2017) > Fine à la modification.
- Séjourne** : Séjourne de l'air de la climatisation (2015-2017) > Filtrage de l'air de la climatisation.
- Différentiel** : Différentiel de l'arbre avant (2015-2016) > Achèvement de fonction à distance (2015-2016) au pédales de frein (2015-2017).

ON AIME

Polyvalence : Raccourci sur route, le Discovery Sport s'aventure aisément dans des zones plus inhabituelles grâce à son système 4x4 Terrain Response, qui adapte la motricité à tous les types de sols.

Habitabilité : Spacieux à l'intérieur, il fait encore plus à l'avance avec un espace aux jambes remarquable. Coffre facile à utiliser, belle habitacle vous invite à se la jouer **Modulable** : le plus de pouvoir individuel en option, la banquette arrière déclinée en 3 positions pour former un plancher plat. **Pratique** : **Confort** : les suspensions sont efficaces sur route, mais les gros rousers, qui provoquent des oscillations, se laissent vite.

ON REGRETTE

Finition : Le Discovery Sport présente bien, mais certains matériaux démontrent le manque d'assemblage aggrave des inconvénients sur les premiers modèles produits. (Bruit de roulement).

Version 5+ : Proposée en option, cette configuration est à réserver à des enfants, car l'espace est limité et l'accès, embêtant.

Autonomie : Sur un plein, les capacités de stockage de carburant sont limitées. Les capacités de stockage de carburant sont limitées. Les capacités de stockage de carburant sont limitées.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MATÉRIEL	PUISSANCE (kW)	INDICATEUR DE PERFORMANCE	PLAGE DE PRODUCTION	NOTES (en 5 points)	FIABILITÉ
2.0iHD 4x4	150	4,7	10/15-09/20	Petit du système 4x4 à 16000 km/hour. Il n'en fait pas un mal.	+
2.2TD4 4x4	150	5,7/60	03/15-10/15	Le plus fiable avec le meilleur des moteurs.	+
2.2TD4 4x4	150	5,1/51	10/15-09/20	Comme le 2.2, mais avec un moteur moins performant.	+
2.2TD4 4x4	196	6,1/61	03/15-10/15	Plus de puissance, mais moins fiable.	+
2.5TD4 4x4	180	5,3/53	10/15-09/20	Plus puissant, plus agréable à conduire.	+

LE BUDGET

PIÈCE	PRIX MOYEN (€)	PRIX MOYEN (€)	
Filtre à air habitacle	30,07 €	Embrayage complet	752 €
Filtre à huile/turbo	16,54 €	Injecteur 4 boîtes	553,740 €
Papierettes/filtres AV	14,027 €	Turbo	1.807 €
Papierettes/filtres AR	11,918 €	Vanne EGR	456 €
Amortisseurs AV/AR	381,524 €	Filtre à particules	2.390 €
Kit de freins (avant)	116 €	Tout le pack de pièces	7.940 €

BILAN

Spacieux, confortable, modulable, agréable à conduire, le Discovery Sport est l'outil idéal des familles. Surtout celles qui apprécient les itinéraires en forêt, dans les chemins, sur les bords, ou à l'arrêt en valeur ses capacités.

5 ON AIME/ON REGRETTE

Ce modèle est-il sûr, maniable, agréable à conduire, spacieux ou encore confortable ? Peut-on y loger un grand nombre de bagages ? Trouve-t-on suffisamment d'espaces de rangement ? La manipulation des sièges est-elle simple ? La déclinaison break est-elle plus intéressante que la berline ? Nous vous faisons partager notre sentiment sur les qualités et les défauts de chaque véhicule.

Des sources incontestables

Si certains se contentent d'avis subjectifs, incomplets, voire les deux à la fois, nos experts vont chercher l'info à la source. En l'occurrence, dans les notes techniques confidentielles adressées par les constructeurs aux réparateurs. Ce sont autant d'informations précieuses que nous récupérons auprès des chefs d'atelier pour ensuite les analyser. Nos concurrents peuvent-ils en dire autant ?

Tous les modèles phares font l'objet d'un traitement approfondi. C'est pourquoi nous leur consacrons une double page.

Bulletin d'abonnement à *L'argus*

Assurez-vous de ne rien manquer de l'actualité du monde automobile et de bénéficier de toute l'information utile pour votre activité professionnelle.

1^{ER} MOIS
GRATUIT

Inclus dans la formule LIBERTÉ numérique :

- ✓ Abonnement à *L'argus* édition Pro
- ✓ Abonnement à *L'argus*
- ✓ Abonnement aux suppléments thématiques
- ✓ Inscription à la Newsletter Pro

En + dans la formule LIBERTÉ+ :

- ✓ Trimestriels Voitures d'occasion en numérique



A retourner dûment complété et accompagné de votre RIB à :
GROUPE ARGUS - Service Relation Client Professionnel - 11/13 rue des Petits Hôtels - 75010 PARIS
Téléphone : 09 70 73 37 29 - Courriel : abonnement@l'argus.fr

OUI je souhaite bénéficier de l'ABONNEMENT LIBERTÉ sans aucun engagement*

Je choisis la formule
LIBERTÉ
12,73 € HT** / mois

Nb d'abonnements souhaité :

Je choisis la formule
LIBERTÉ +
16,13 € HT** / mois

et je reçois en + mes trimestriels

Nb d'abonnements souhaité :

J'indique mes coordonnées :

Société :

Mme M Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél :

Adresse e-mail du lecteur : @

Adresse e-mail de facturation (comptabilité) : @

Avec le prélèvement automatique mensuel, **mon premier mois d'abonnement est offert.**

Je n'avance pas d'argent et je reçois chaque mois une facture.

Je reste libre d'interrompre mon abonnement, quand je le souhaite, par simple courrier*.

Pour bénéficier de l'ABONNEMENT LIBERTÉ, je remplis le mandat de prélèvement SEPA :

IDENTIFIANT CREANCIER SEPA :
FR92ZZ462111

NOM ET ADRESSE DU CREANCIER :
SNEEP, 11-13 RUE DES PETITS
HOTELS, 75010 PARIS
SAS au capital de 450.000 €
Immatriculée au RCS Paris :
B 572 214 591

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez la société SNEEP à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte conformément aux instructions de la société SNEEP. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Une demande de remboursement doit être présentée dans les B semaines suivant la date de débit de votre compte pour un prélèvement autorisé.

N'oubliez pas de joindre un relevé d'identité bancaire (RIB)

NOM DU CLIENT (adresse de facturation) :

Société :

Nom : Prénom :

N° : Voie :

Code postal : |_|_|_|_| Ville :

N° SIRET obligatoire :

COORDONNÉES DU COMPTE À DÉBITER :

Titulaire du compte :

N°IBAN : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Code BIC : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| TYPE DE PAIEMENT : paiement récurrent

Fait à : le : / /

Signature du titulaire et cachet obligatoires

.....

C'est nouveau

Peugeot, Citroën et DS lancent une solution dédiée aux véhicules d'occasion : Flex & Free V0. Cette offre de location longue durée sur 48 mois, sans option d'achat, se rapproche d'un système d'abonnement. Au début, seules quelques concessions la proposeront.



Illustration : iStock

Le saviez-vous ?

Bricoler sa voiture, c'est possible... à condition de le faire chez soi, en silence et sans polluer. Chaque manquement équivaut à une amende ou contravention. Attention, la plupart des départements et communes interdisent ce qui est qualifié de mécanique « sauvage ».

en bref

RAPPEL DS 4 II POUR LES AIRBAGS DE TÊTE

Encore rare sur nos routes, la DS 4 doit pourtant déjà effectuer un petit passage par l'atelier. En effet, 1 143 exemplaires de cette compacte premium produits entre le 1^{er} mars et le 6 avril 2022



pourraient être victimes d'une mauvaise installation de leurs airbags de tête (ou « rideaux »), ce qui impose une vérification. Dans certains cas, la fixation des airbags devra être modifiée, mais une vingtaine de minutes suffiront pour cette rectification. Les clients sont avertis par courrier recommandé.

CAPOTS CAPRICIEUX SUR LA TESLA MODEL S

La plus grande des berlines Tesla fait l'objet d'une campagne de rappel. Certaines Model S produites entre 2014 et 2021 pourraient en effet voir leur capot de coffre avant s'ouvrir inopinément, au risque d'enlever la visibilité.



C'est la conséquence d'un système de déverrouillage susceptible d'être positionné trop en arrière, empêchant ainsi le loquet secondaire de s'engager dans la butée prévue à cet effet. La marque a envoyé un email aux propriétaires les invitant à prendre rendez-vous en atelier.

FIABILITÉ

UNE PEUGEOT 307 DÉCROCHE LE MILLION

Pour une auto, atteindre le cap des 500 000 kilomètres n'est déjà pas courant. Mais la Peugeot 307 SW de Fabrice Gommé a, elle, carrément doublé la mise. Elle a en effet franchi la barre du million de kilomètres durant le week-end de l'Ascension 2022... même si son compteur est resté bloqué à 999 999 kilomètres. Une sacrée revanche pour la compacte sochaliennaise, qui avait connu des débuts entremêlés en matière de fiabilité. D'autant que le moteur Diesel 1.6 HDi 92 n'a jamais eu besoin d'être changé, pas plus que le turbo ou les injecteurs.

HOMMAGE AUX OUVRIERS

Comme prévu, Fabrice Gommé s'est rendu à l'usine de Sochaux pour atteindre ce seuil symbolique. Avec une idée en tête : rendre hommage aux ouvriers qui ont assemblé sa 307 restylée, en 2006. « Jamais personne n'est venu leur dire merci », avait-il déploré lorsque nous nous

étions entretenus avec lui au sujet de cette expédition programmée de longue date. Avec un groupe de proches venus en 309 et en 405, il en a profité pour visiter les chaînes de fabrication voisines de Trémery, puis le musée de l'Aventure Peu-

geot. C'est d'ailleurs devant cet établissement que le millionième kilomètre a été parcouru, le vendredi 27 mai. L'acte de naissance de sa voiture, entrée au montage le 16 juin 2006, lui a été remis par la même occasion.



Après ce road trip, Fabrice envisageait de céder sa compacte aux laboratoires Peugeot pour qu'ils analysent les dessous d'un tel exploit.

MERCEDES

UN FREINAGE À CONTRÔLER

Mercedes vient de lancer un rappel pour un million de véhicules dans le monde, dont 35 000 en France. D'anciennes générations de ML (type 164 vendu de 2005 à 2011), de GL (type 164 de 2006 à 2012) et de Classe R (type 251 de 2006 à 2014) pourraient en effet souffrir de corrosion dans le système de freinage. La marque procède d'abord à une vérification, puis remplace le servofrein si nécessaire. Comptez alors 2 heures à 2 h 30 d'intervention. Comme il s'agit d'une campagne officielle liée à la sécurité, vous n'aurez bien sûr rien à déboursier. Le constructeur a contacté les clients potentiellement concernés.



Une Renault Clio Williams neuve

Une Renault Clio Williams de 1994 n'affichant que 15 kilomètres a été adjudgée aux enchères 75 880 euros le 26 juin dernier par la maison Aguttes. C'est environ trois fois la cote des modèles actuellement en vente. La voiture, entièrement d'origine, est dans un état visuel impeccable. Seul son quatre-cylindres 2.0 150 ch nécessitera quelques soins avant de pouvoir s'exprimer de nouveau.



81% POUR 4 PERSONNES interrogées sur 5*, l'achat d'une voiture d'occasion

est un bon moyen de faire des économies. Elles sont aussi 64 %, et même 79 % chez les moins de 35 ans, à considérer la seconde main comme plus responsable pour l'environnement.

* Étude Harris Interactive pour Hecycar.

MÉCANIQUE AUTOMOBILE

PREMIER BAROMÈTRE DU « DO IT YOURSELF »

Pour beaucoup d'automobilistes, la mécanique est une discipline qui rebute. Mais bon nombre de Français continuent d'entretenir eux-mêmes leur voiture, parfois par contrainte économique, parfois par goût. Un phénomène que le site internet de vente de pièces Mister Auto, propriété du groupe Stellantis, a voulu analyser en créant le premier baromètre de la réparation « do it yourself ». Les produits les plus commandés en ligne ont notamment été décorchés, et ce sont sans surprise les différents filtres qui se classent en tête. Des éléments peu onéreux et faciles à changer. L'huile moteur et les plaquettes de frein complètent le podium. Le palmarès des modèles les plus bricolés n'est pas étonnant non plus. On y retrouve des voitures à la fois anciennes – donc de faible valeur désormais – et extrêmement répandues sur nos routes. La Peugeot 206 est en tête devant la Renault Clio 2 et une autre lionne, la Peugeot 207.



Logiquement, cette pratique concerne peu les voitures modernes.

En revanche, du côté des régions où la mécanique est la plus pratiquée, les pronostics étaient plus difficiles à établir. C'est finalement dans le quart nord-est de la France que Mister Auto a recensé le plus d'adeptes du « fais-le-toi-même », la première place revenant à la Haute-Saône. La Haute-Corse se classe deuxième. Tout le contraire de Paris, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, qui terminent en queue de peloton.

Il est vrai que dans ces zones densément peuplées il n'est pas facile de trouver un endroit où bricoler sa voiture en toute légalité. Quant aux femmes (12 % des clients du site), elles sont plus nombreuses à entretenir leur véhicule sans passer par le garage dans le Centre et le Sud-Ouest. Néanmoins, le département des Ardennes regroupe le plus de mécaniciennes et figure également dans le top 5 tous sexes confondus.

LEBONCOIN-L'ARGUS

NOUVEAU SERVICE LE BON SOURCING

Pour vendre leur voiture à un particulier, 89 % des Français utilisent Leboncoin. Avec son nouveau service « Le bon sourcing », le leader de la petite annonce en ligne veut à présent faciliter la reprise par les pros. Une offre lancée en partenariat avec L'argus et disponible sur les deux sites. Après avoir fourni diverses informations de base : kilométrage, immatriculation, état du véhicule, usure des pneus... vous serez contacté par trois professionnels proches de chez vous pour vous faire une offre d'achat personnalisée. Attention, si votre automobile dépasse les 150 000 kilomètres, il vous faudra déposer une annonce classique.



en bref

OPEL : DES ÉMISSIONS DE NOX À CORRIGER

Depuis que le scandale du dieselgate a éclaté, en 2015, de nombreux rappels ont eu pour objet les émissions polluantes. En France, 19 680 véhicules diesel de marque Opel doivent ainsi passer à l'atelier pour une amélioration du système de post-traitement de leur piège à NOx à mélange pauvre. Dans le monde, cela concerne plus de 400 000 véhicules. Les modèles en question, fabriqués entre 2013 et 2018, sont tous animés par un moteur 1.3 ou 1.6 CDTI conforme à la norme Euro 6. La liste comprend



la Corsa E (de 5^e génération), les Astra K et J, ainsi que l'Insignia A. L'intervention n'impose pas de changement de pièces à l'accessibilité complexe. Seule la mise à jour de trois modules électroniques, les ECM, BCM et TCM, est prévue au programme. Les propriétaires ont reçu des courriers recommandés depuis début mai.

SOS LECTEURS

Vous êtes victime d'un problème technique ? Votre voiture fait l'objet d'une campagne de rappel ? Nos experts sont à votre disposition. Vous pouvez leur écrire à L'argus, rubrique occasion, 24, rue des Jéuneurs, 75002 Paris, ou par mail à qualite.fiabilite@l'argus.fr

ACHAT AUX ENCHÈRES

CE QU'IL FAUT SAVOIR

Pour parvenir à faire des affaires et ne pas repartir déçu d'une enchère, il est nécessaire de connaître ce type de vente. Provenance des véhicules, informations préalablement disponibles, frais ou encore garanties sont des éléments auxquels il faut être particulièrement attentif.



Acheter un véhicule aux enchères est un acte souvent grisant tant l'ambiance et la concurrence font monter l'adrénaline. Toutefois, il est important de connaître ce type de vente avant de s'y rendre pour éviter les déconvenues. Organisées et réalisées par des commissaires-priseurs ou des sociétés commerciales agrémentées, ces ventes publiques permettent d'acquérir des véhicules à des prix parfois très intéressants. Il en existe de deux sortes. Les premières, les enchères volontaires, concernent majoritairement des véhicules provenant de flottes d'entreprises, de sociétés de location ou de crédit. Les secondes se rapportent à des véhicules saisis dans le cadre d'une faillite ou à la suite d'une décision de justice.

UNE AFFAIRE DE PRÉPARATION

Une vente aux enchères réussie, c'est avant tout une affaire de préparation. Les annonces de ventes aux enchères, souvent regroupées en catalogues, contiennent des informations utiles sur les véhicules (mise à prix, date de première mise en circulation, kilométrage, finition...). Sauf exception, les voitures ont préalablement fait l'objet d'un contrôle technique dont le procès-verbal est disponible sur simple demande. Ces annonces comportent en outre des photos des véhicules, voire de leurs principaux défauts esthétiques. Vient ensuite

l'indispensable inspection du modèle visé. Elle peut être réalisée la veille ou dans les heures précédant la tenue des enchères au sein même de la salle des ventes, qui ouvre ses portes à cet effet. Les véhicules peuvent alors être mis en route, mais aucun essai routier n'est possible. Être accompagné d'un professionnel ou d'un amateur averti est incontestablement un plus.

RECOURS ET RESPONSABILITÉS EN CAS DE PROBLÈME

Des recours existent si des problèmes surviennent après achat. Dans le cadre d'une vente volontaire, la société commerciale qui l'organise n'est que le mandataire du propriétaire du véhicule. L'acquéreur dispose des mêmes recours contre le vendeur que dans le cadre d'une vente amiable. Il est donc possible d'agir en cas de vices cachés ou de défauts de conformité afin de demander la résolution (annulation) de la vente ou la diminution du prix, voire l'indemnisation de préjudices complémentaires. En revanche, la loi interdit toute action pour cause de vices cachés dans le cadre des ventes judiciaires. Il existe cependant un recours potentiel. Le commissaire-priseur qui organise la vente est en effet civilement responsable des manquements éventuellement commis dans le cadre de l'exécution de sa mission s'ils causent un préjudice à l'adjudicataire. Tel sera le cas si le véhicule adjudgé n'a pas été correctement décrit ou s'il a été

présenté de manière trompeuse et n'est pas conforme à ce qui figure dans le catalogue de la vente. Malgré tout, ce type d'action en responsabilité contre le commissaire-priseur n'offre pas la possibilité de solliciter l'annulation de la vente. Seuls des dommages et intérêts en réparation des préjudices subis pourront être demandés. En outre, l'action devra être lancée dans les cinq années suivant la vente. Un délai qui laisse le temps de faire expertiser le véhicule avant d'agir pour démontrer la non-conformité, donc la moindre valeur, de la voiture achetée.

Cambio



Acheter sa voiture aux enchères peut être un bon moyen de faire des affaires. Mais ne vous engagez pas sans avoir recueilli un maximum d'informations sur le véhicule visé. Les organisateurs proposent des descriptifs en ligne pour découvrir les lots.



VOITURE ÉLECTRIQUE

FAUT-IL EN ACHETER UNE ?

Face à la flambée des prix du carburant, vous aimeriez passer à la voiture électrique, mais votre budget ne vous permet pas d'envisager un achat neuf ? *L'argus* vous donne cinq bonnes raisons de vous tourner vers un modèle d'occasion... et cinq bonnes raisons de rester prudent.

Même si la Dacia Spring est venue donner un grand coup de pied dans la fourmillière en 2021, la plupart des voitures électriques restent chères. Bonus déduit, rares sont les modèles à passer sous la barre des 25 000 euros. Mais, sur les sites de petites annonces, il est possible de trouver des Renault Zoe 1 et Fluence Z.E., des Citroën C-Zero et Peugeot iOn ou

bien encore d'anciennes Nissan Leaf ou Smart Fortwo ED peu kilométrées pour largement moins de 10 000 euros. La facture peut en outre être fortement réduite grâce à diverses aides. De quoi donner envie d'effectuer sa « transition énergétique », surtout lorsque le prix du carburant est au plus haut. Mais gare à la précipitation, sous peine que votre achat ne se transforme en désillusion.

Johann Leblanc



La petite entreprise Labelbatterie
un diagnostic du précieux organe su



La prime à la conversion est plus généreuse pour les voitures électriques que pour les modèles thermiques.



La plupart des accumulateurs sont garantis 8 ans et 160 000 kilomètres, mais Lexus va jusqu'à 10 ans et un million de kilomètres sur l'UX 300e.

5 RAISONS POUR

Présentée comme l'énergie du futur, l'électricité possède des avantages qui séduisent le conducteur par son confort de roulage et les économies quotidiennes promises.

1 Fin des passages à la station-service

Avec la voiture électrique, vous pouvez faire le plein à votre domicile. Bien que l'opération puisse parfois prendre toute la nuit, voire davantage si vous ne disposez que d'une prise basique et avez attendu que la batterie soit quasi vide, vous n'aurez donc plus besoin de faire régulièrement un détour à la station-service. Ni d'assister, impuissant, à la hausse des prix du carburant. L'électricité n'est évidemment pas à l'abri de futures fortes augmentations,

et son prix varie déjà fortement selon votre fournisseur et votre offre. Mais, dans tous les cas, vos trajets resteront bien moins onéreux que ceux effectués à l'essence ou au diesel... si toutefois vous évitez certaines bornes rapides ultra-coûteuses.

2 Des coûts d'utilisation très bas

Pas d'embrayage, de filtre à huile ou de courroie de distribution à changer, pas d'huile moteur à vidanger, des plaquettes et disques qui durent

en général plus longtemps grâce au freinage régénératif... Les voitures électriques comportent beaucoup moins de pièces et se révèlent moins chères à entretenir que leurs équivalents thermiques. Peugeot chiffre ainsi les économies possibles pour ses e-208 et e-2008 à près de 40 % par an!

3 De multiples incitations financières

Depuis fin 2020, le bonus écologique n'est plus réservé aux achats neufs. Il s'est aussi ouvert aux voitures électriques d'occasion âgées de 2 ans et plus, même s'il se limite à 1000 euros dans ce cas. Si vous possédez un véhicule assez ancien à mettre à la casse, vous pourrez aussi disposer d'une prime à la conversion bien plus avantageuse que celle allouée à un modèle thermique : de 2500 à 5000 euros suivant vos revenus. La carte grise est par ailleurs gratuite sur tout le territoire, même en outre-mer, et un microcrédit a récemment été mis en place pour aider les ménages modestes à financer ce type d'acquisition, quand les établissements bancaires classiques refusent de leur accorder un prêt. Enfin, il existe des aides plus locales, notamment dans certaines zones à faibles émissions. Des territoires où les voitures électriques sont à l'abri des futures interdictions, même en cas de pic de pollution.

4 Douceur et silence au programme

Ceux qui ont essayé une voiture électrique le savent : aujourd'hui, leur conduite n'a plus rien d'une punition. Elles peuvent



À travers sa filiale Mobilize, Renault a lancé une application délivrant un certificat d'état de santé d'une batterie.

propose un kit permettant d'effectuer différents modèles.



Malgré son succès en 2021, la Tesla Model 3 demeure rare dans les annonces et s'y affiche souvent à des tarifs proches de ceux du neuf.

même offrir un agrément insoupçonné, notamment en zone urbaine. Outre le bruit moteur inaudible, c'est l'absence de véritable boîte de vitesses, hormis sur une poignée de modèles comme la Porsche Taycan, qui offre une douceur hors normes. Même des thermiques dotées d'une transmission automatique à convertisseur ne peuvent rivaliser. Le freinage régénératif procure, quant à lui, un frein moteur parfois très puissant, qui peut même être utilisé jusqu'à l'arrêt sur une Nissan Leaf, par exemple. Une particularité à laquelle on s'habitue très rapidement et qui évite de recourir à la pédale de gauche. Quant au couple généreux et disponible instantanément, il assure des accélérations énergiques. Même une modeste Dacia Spring pourtant gratifiée de seulement 44 chevaux parvient à faire illusion... au moins jusqu'à 80 km/h.

5 Une fiabilité le plus souvent assurée

Nous l'avons vu plus haut, les voitures électriques ont moins de pièces que les

thermiques. En particulier pour leur moteur, dont le fonctionnement est bien loin de « l'usine à gaz » que sont devenus les trois ou quatre-cylindres essence actuels avec leur injection directe, leur filtre à particules ou leur turbocompresseur. Vous évitez également tous les problèmes engendrés par les boîtes automatiques, notamment celles à double embrayage, parfois très chères à réparer. Quant à la batterie, si elle demeure le talon d'Achille, les cas de remplacement demeurent assez rares. De plus, cette pièce cruciale est en général garantie 8 ans et 160 000 kilomètres. Avec un remplacement gratuit prévu lorsque la capacité descend sous un certain seuil, souvent fixé à 70 %. Sur un véhicule pas trop âgé, vous pourrez donc profiter de cette couverture. Mais attention : tous les modèles ne sont pas logés à la même enseigne. La première Zoe a, par exemple, connu quelques problèmes graves qui ont parfois imposé de faire changer son moteur synchrone à rotor bobiné.



La Nissan Leaf première du nom fait partie des modèles bien représentés. Mais elle reste très loin de la Renault Zoé.



5 RAISONS CO

La voiture électrique est-elle LA solution à la pompe ? Voici cinq points qui doivent être pris en compte. Les avantages et les inconvénients de la zéro émission d'occasion ne sont pas ex

1 Des autonomies généralement faibles

En général, les voitures électriques les moins chères en occasion sont aussi celles dont l'autonomie est la plus faible. Dans ce domaine, les évolutions ont en effet parfois été très rapides et spectaculaires. La première génération de Zoe est, par exemple, passée de 150 kilomètres annoncés à ses débuts en 2012 à près de 300 kilomètres sur le même cycle NEDC en 2017, en troquant sa batterie de 22 kWh contre un accumulateur de 41 kWh. Une mise à jour intermédiaire avait déjà permis de grappiller 30 kilomètres. La Leaf 1 est pour sa part née avec 24 kWh de capacité et environ 200 kilomètres de rayon d'action, avant de passer à 30 kWh et 250 kilomètres en 2016. Mieux vaut donc bien vérifier la date de production et les caractéristiques de la voiture que vous convoitez. D'autant que tous ces chiffres, qui correspondent à des modèles neufs dans des conditions idéales, risquent bien d'être hors de portée pour votre véhicule d'occasion.

2 Gare au vieillissement de la batterie

Vous avez sans doute déjà observé que votre smartphone avait besoin d'être

NTRE

n idéale pour se déjouer des prix élevés
t vous inciter à la prudence. Les modèles
empts de tout reproche.

chargé plus régulièrement lorsqu'il commençait à prendre de l'âge. Sa batterie perd en effet de sa capacité au fil du temps. Hélas, ce phénomène n'épargne pas les voitures électriques, et il n'a rien de linéaire. Ne pas recourir trop fréquemment à la recharge rapide est ainsi un bon moyen de le limiter, tout comme éviter de faire toujours le plein à 100 %. Le climat a également son influence, tandis que certains modèles, comme les Citroën C-Zero et Peugeot iOn, sont réputés souffrir d'un plus mauvais vieillissement que d'autres, alors que leur autonomie est déjà réduite au départ. Connaître l'état de santé de la batterie est donc crucial pour tout acheteur de voiture électrique d'occasion. Même si cette information est loin d'être toujours aisée à obtenir, tentez donc au maximum de la récupérer. Pour cela, Renault a par exemple récemment lancé une application, tandis que la petite entreprise française Labellebatterie propose un kit permettant d'effectuer son diagnostic à domicile moyennant 49 euros. Une somme qui reste bien éloignée des milliers d'euros exigés pour un remplacement de batterie lithium-ion.

3 Une location de batterie parfois onéreuse

Voiture électrique la plus vendue en neuf en France pendant des années, la première Zoe pullule dans les annonces, avec des tarifs souvent très alléchants. Mais attention : pendant longtemps, l'achat de cette citadine ne permettait pas de devenir propriétaire de sa batterie. Cet accumulateur était seulement proposé en location, un système qui perdure sur la plupart des exemplaires vendus d'occasion. Que vous rouliez avec ou non, hors éventuelles offres promotionnelles, vous devrez alors prévoir de déboursier entre 60 et 130 euros par mois environ, avec d'éventuelles pénalités si vous dépassez le kilométrage annuel fixé. Cela explique largement les prix bas pratiqués. En contrepartie, vous disposez de quelques avantages comme une assistance 24 h/24 et 7 j/7, et un remplacement de la batterie si sa capacité devenait trop faible. Toutefois, Renault propose désormais aux propriétaires de Zoe d'occasion de racheter cet accumulateur. En fonction de son état, cela peut coûter de 2000 à 8000 euros. Notez enfin que quelques Nissan Leaf et Smart Fortwo d'ancienne génération avaient également décliné ce type de location. Mais celui-ci était facultatif et est resté largement minoritaire.



L'autonomie des voitures électriques diminue de manière spectaculaire par temps froid. (À gauche) Les bornes de charge rapide peuvent se révéler onéreuses. Toutefois, elles ne correspondent pas à une utilisation régulière.

4 Soyez sûr de pouvoir recharger

Le réseau de recharge en France demeure très morcelé, et l'objectif d'atteindre les 100 000 bornes fin 2021 est loin d'avoir été atteint. À l'heure actuelle, il est donc risqué de tout miser sur cette infrastructure. Surtout que sa fiabilité n'est pas irréprochable et que les tarifs varient fortement. Difficile, dès lors, de vous conseiller l'achat d'une voiture électrique si vous n'êtes pas certain de pouvoir recharger à votre domicile ou, au pire, sur votre lieu de travail. L'installation d'une Wallbox n'est, elle, pas indispensable dans la plupart des cas, mais il faudra vous assurer aussi que votre installation électrique soit bien adaptée à une telle utilisation. Enfin, vérifiez les câbles qui vous seront fournis et le chargeur embarqué sur le véhicule. Ils ne permettent pas tous de se brancher sur le même type de prise ni d'assurer la même vitesse de recharge.

5 Une offre peu diversifiée

Le décollage des ventes de voitures électriques en neuf est très récent, tout comme l'arrivée d'une offre réellement diversifiée. Sur le marché de l'occasion, vous n'aurez donc pas l'embaras du choix, surtout si votre budget est limité. Si la première génération de Zoe est ultra-majoritaire, les modèles récents sont, eux, encore peu nombreux et parfois proposés à des tarifs proches de ceux du neuf. C'est le cas des Tesla Model 3, notamment convoitées par des marchands basés dans d'autres pays d'Europe. Comme les tarifs y sont plus élevés qu'en France et les incitations fiscales moins fortes, ils n'hésitent pas à venir acheter cette berline américaine chez nous, en y mettant le prix. L'économie réalisée en optant pour un exemplaire de seconde main n'est donc pas toujours intéressante.

ALFA ROMEO MITO

2008-2019

Avec ses airs de bombinette, la MiTo annonce la couleur. Dommage que l'amortissement et la direction ne soient pas à la hauteur.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ 1.4 essence : pompe à eau
- ▶ 1.3/1.6 JTDm : vanne EGR, injecteurs...



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4T-Jet/MultiAir
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au châssis n° 1153910
> Tuyau de sortie de pompe à eau.
Vibrations moteur jusqu'au châssis n° 1080079 > Mise à jour.
1.3 JTDm
Témoin d'injection allumé
> Injecteurs ou régénération forcée du FAP.
Perte de puissance et témoin moteur > Capteur de pression différentielle du FAP.
Irregularité au ralenti > Mise à jour de la centrale d'injection.
Suintement des injecteurs

jusqu'au châssis n° 1186176
> Tuyaux rigides entre la rampe et les injecteurs.
Témoin de dégradation d'huile s'allumant prématurément > Mise à jour du calculateur d'injection.
1.3/1.6 JTDm
Perte de puissance > Vanne EGR, FAP encrassé ou turbo.
1.6 JTDm
Démarrage trop lent > Mise à jour.
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 25/09/09 > Joints du collecteur d'admission.
Fuite de l'échangeur EGR jusqu'au châssis n° 1153911 > À remplacer.

TRANSMISSION

Vibrations dans le levier de vitesse jusqu'au châssis n° 1205898
> Câbles de sélection sur 1.3 JTDm 85/95.

CHASSIS

Bruit dans les amortisseurs avant jusqu'au châssis n° 1170014
> Silentbloc.
Perte d'assistance de la direction > Colonne de direction.
Décentrage du volant > Réglage du pincement et calibrage du capteur de la colonne de direction.
Défaillance de l'aide au démarrage en côte jusqu'au châssis

n° 01086314 > Mise à jour de la centrale ABS.

HABITACLE

Voyant ESP allumé > Interrupteur de la pédale de frein.
Dysfonctionnement de la climatisation > Joints d'étanchéité du compresseur (jusqu'au châssis n° 1134578) ou condenseur (jusqu'au châssis n° 1194750).
Défaillance des commandes au volant > Volant.
Dysfonctionnement du sélecteur DNA > À remplacer.

ON AIME

Ambiance Va y avoir du sport, c'est en tout cas ce que la présentation suggère : sellerie enveloppante, assise basse, instrumentation dynamique et couleurs vives.



Ligne Ailes saillantes, grandes jantes, petites surfaces vitrées, la carrosserie de la MiTo capture le regard et évoque d'emblée la sportivité.

Agilité Forte d'un train avant précis, accrocheur, et d'un essieu arrière assez stable, la milanaise enchaîne les virages avec facilité... du moins tant que la route n'est pas trop bosselée.

Sièges Ils offrent un bon maintien et dispensent un certain confort à l'avant. La banquette s'apprécie aussi pour son accueil moelleux.

ON REGRETTE

Direction Elle manque de ressen-ti, malgré des améliorations opérées en avril 2011. De plus, les variations de consistance obligent à corriger la trajectoire.

Suspensions Typées sport, elles absorbent mal les irrégularités de la route et ont tendance à rebondir.

Finition Plastiques durs et rugueux, assemblages approximatifs, bruits parasites, la citadine subit les contraintes économiques...

Habitabilité Largeur limitée, surface vitrée très réduite, les places arrière ne sont pas les meilleures pour profiter de l'italienne.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
0.9 TwinAir	85	4,2	07/12-05/13	Un bicylindre qui se caractérise par son fonctionnement désagréable.	■
1.4	105	5,7	01/10-05/13	Nettement plus probant, mais les prestations sont juste correctes.	■
0.9 TwinAir	105	4,2	05/13-05/19	Parese à bas régime, bruit, vibrations, et l'agrément est limité.	■
1.4 T-Jet	120	6,1	01/09-05/19	Souple et brillant sur la route, il existe aussi en version GPL.	■
1.4 TB	135/140*	5,6/5,4	01/10-05/19	Moins gourmand et plus vivant que le 120 ch. Un choix judicieux.	■
1.4 T-Jet	155	6,5	09/08-12/09	Des performances fi-teuses et conformes au caractère de l'Alfa.	■
1.3 JTDm	85	3,5	12/11-05/16	Il est sobre mais, en contrepartie, il faut faire l'impasse sur le plaisir.	■
1.3 JTDm	90/95**	4,3	01/09-05/19	Si les relances sont poussives, ce moteur a le mérite d'être économique.	■
1.6 JTDm	120	4,6	09/08-05/16	Bloc moderne, aux prestations convaincantes, c'est le meilleur diesel.	■

(*) Changement de puissance depuis avril 2014. (**) Changement de puissance depuis novembre 2009.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 JTDm 120 DE 2015

Filtre à air/habitacle	35/37 €	Embrayage complet	538 €
Filtre à huile/carburant	24/98 €	Injecteur/4 bougies	548/138 €
Plaquettes/disques AV	135/225 €	Turbo	1931 €
Plaquettes/disques AR	121/181 €	Vanne EGR	331 €
Amortisseurs AV/AR	337/237 €	Filtre à particules	1 894 €
Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	181 €	Total du panier de pièces	6 991 €

MAIN-D'OEUVRE* : 104 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Difficile de résis-er à la MiTo. Une fois à bord, le charme continue d'agir à travers une ambiance sportive, mais pas longtemps. Car, à y regarder de plus près, il y a de quoi être déçu par la qualité du mobilier. Sur la route, les moteurs à essence (1.4) se montrent pétillants, mais l'amortissement est perfectible. Comme la direction, qui peut, par ailleurs, poser problème (assistance, colonne). Méfian-e aussi avec le 1.3 JTDm (turbo, injecteurs, FAP)...

ALFA ROMEO GIULIETTA

2010-2020

Grâce à sa conduite à la carte, la Giulietta s'adapte à tous les profils. Mais se montre moins souple avec les passagers...

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.4 essence : pompe à eau
- ▶ 1.6/2.0 JTDm : refroidisseur EGR, pompe à carburant



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4T-Jet/MultiAir

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au numéro de châssis n° 7068339 > Tuyau de sortie de pompe à eau.

1.750 TBI

Perte de puissance jusqu'au numéro de châssis n° 7311124 > Turbo.

1.6/2.0 JTDm

Fuite d'eau de la vanne EGR jusqu'au numéro de châssis n° 7068338 > Échangeur EGR.

Démarrage impossible du moteur > Pompe à carburant dans le réservoir.

2.0 JTDm 170

Difficultés de démarrage par temps froid de juin 2010 à juillet 2012 sur les versions TCT > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Redémarrage difficile après coupure du Stop&Start > Interrupteur de la pédale d'embrayage.

Bruit à l'avant jusqu'au châssis n° 7131429 > Différentiel.

CHASSIS

Bruits au niveau du train avant > Montants de suspension jusqu'au

châssis n° 7165048 ou arbre de roue droit jusqu'au châssis n° 7070210 (JTDm et 1750 TBI).

Bruit dans le train arrière jusqu'au numéro de châssis n° 7026215 > Câble de frein à main.

Témoin ESP allumé jusqu'au numéro de châssis n° 7070254 > Reprogrammation, ou calculateur ABS/ESP à remplacer.

Bruit à l'avant jusqu'au numéro de châssis n° 7070265 > Cardan droit.

HABITACLE

Dysfonctionnement des commandes de vitre conducteur > À remplacer.

Détérioration du pommeau de levier de vitesse jusqu'au numéro de châssis n° 7083949 > À changer.

Défaillance de la climatisation jusqu'au numéro de châssis n° 7028347 > Joint du tuyau du compresseur.

Dysfonctionnement du compresseur de climatisation jusqu'au numéro de châssis n° 7340428 > Capteur de température sur l'évaporateur.

ON AIME

Châssis La Giulietta s'appuie sur des trains roulants rigoureux, qui garantissent un comportement routier sûr. Elle peut être équipée d'un différentiel autobloquant Q2, pour gagner en motricité. Néanmoins, les puristes la trouveront pas assez tranchante.

DNA Ce système permet de sélectionner divers modes de conduite (Normal, Dynamic et All Weather) en réglant les paramètres de la direction, de la réponse à l'accélérateur et de l'ESP.

Confort Malgré les idées reçues, cette Alfa Romeo n'est pas cassante et préserve le dos de ses passagers.

Équipement Climatisation automatique bizona, sélecteur DNA en entrée de gamme ou sellerie cuir et GPS sur les versions plus huppées, la dotation de série est complète.

ON REGRETTE

Places arrière En plus d'une garde au toit et d'un espace aux genoux comptés, l'accès est rendu difficile par l'ouverture étroite des portes.



Coffre Son volume (350 l) se situe en dessous de la moyenne de la catégorie et son seuil un peu haut exige de l'huile de coude.

Qualité Les matériaux manquent de cachet et l'assemblage, de minutie (bruits de mobilier).

Insonorisation Les moteurs diesel, notamment le 1.6 JTDm, mériteraient une isolation plus soignée.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 T-Jet	105	6,4	06/12-03/16	Malgré sa modeste puissance, ce bloc s'en sort honorablement.	■■■■
1.4 T-Jet	120	6,4	05/10-12/20	Plus d'allant, conjugué à une belle souplesse, et un appétit mesuré.	■■■■
1.4 MultiAir	150/170	5,5/5,8	05/10-10/18	Ce petit moteur plein de brio ne présente que des avantages.	■■■■
1.750 TBI	235/240*	7,6/6,8	10/10-10/18	Des performances de GTI, mais un comportement loin d'être radical.	■■■■
1.6 JTDm	105	4,4	05/10-03/16	En plus de son manque de discrétion, il n'est pas très volontaire.	■■■■
1.6 JTDm	120	3,9	03/16-12/20	15 ch de plus, il donne toujours de la voix, mais a plus de répondant.	■■■■
2.0 JTDm	140/150*	4,5/4,2	03/11-10/18	Souple, tonique dès les bas régimes, c'est assurément le bon choix.	■■■■
12	170/175**	4,7/4,3	05/10-12/20	Les mêmes qualités, mais le surcroît de puissance n'est pas probant.	■■■■

(*) Changement de puissance depuis octobre 2013. (**) Changement de puissance depuis avril 2014.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 JTDm 150 DE 2015

Filtere à air/habitade	39/41 €	Embrayage complet	557 €
Filtere à huile/carburant	24/57 €	Injecteur/4 bougies	698/138 €
Plaquettes/dsques AV	119/229 €	Turbo	2 360 €
Plaquettes/dsques AR	121/164 €	Vanne EGR	331 €
Amortisseurs AV/AR	319/227 €	Filtere à particules	2 060 €
Kit de distrb. (120 000 km/6 ans)	240 €	Total du panier de pièces	7 724 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 104 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Alfa Romeo a peaufiné la patte dynamique sur sa berline. Si celle-ci bénéficie de tains roulants précis, elle offre aussi la possibilité de paramétrer la conduite, ainsi qu'un différentiel autobloquant, choses peu communes dans la catégorie. En revanche, il faut composer avec des places arrière peu accueillantes et un coffre juste. Enfin côté fiabilité la prudence est de rigueur sur certains points, comme la climatisation et les diesel (refroidisseur EGR).

ALFA ROMEO

159

2005-2013

N'allez pas prendre cette Alfa pour ce qu'elle n'est pas : conviviale. En revanche, la 159 sait faire les yeux doux au conducteur.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction, amortisseurs
- ▶ 1.9/2.4 JTD : turbo, vanne EGR, injecteurs, encrassement du FAP



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Démarrage impossible jusqu'en octobre 2006 > Relais de pompe à carburant.
1.9 JTDm
Témoïn moteur allumé jusqu'au châssis n° 7228165 > Centrale de contrôle du ventilateur de radiateur.
1.9/2.4 JTDm
Allumage du témoïn moteur, perte de puissance suite à l'encrassement > Vanne EGR, débitmètre ou collecteur d'admission.
Irregularités de fonctionnement à froid > Rondelles d'injecteur (fuite), ou injecteurs à remplacer.

À-coups, perte de puissance > Turbo.
Témoïn diagnostic allumé > Capteur de régime.
1.9 JTDm 150/2.4 JTDm
Fonctionnement irrégulier, fumée > Montage de masselottes sur les tubes rigides des injecteurs.
Ratés à l'accélération > Mise à jour logiciel.
2.0 JTDm
Témoïn d'injection allumé jusqu'au châssis n° 7265623 > Connexion du capteur de gaz d'échappement.
2.0 JTDm 170
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 16/10/09 > Joints du

collecteur d'admission.
Fuite de l'échangeur EGR jusqu'au châssis n° 7281022 > Échangeur EGR.
2.4 JTDm
Défaillance moteur > Pompe à huile.

TRANSMISSION

Bruit dans le levier de vitesse du châssis n° 7033267 à 7030580 > Flexibles de commande.

CHASSIS

Bruit au braquage en raison de l'oxydation des rotules de tirants du batteur de direction > À remplacer.

HABITACLE

Manque de froid de la climatisation jusqu'au châssis n° 7053519 > Filtre du condenseur.

Durcissement de la direction > Boîtier de direction.
Dysfonctionnements de la direction > Crémaillère.
Bruit dans la direction jusqu'au châssis n° 7222461 > Huile et/ou réservoir.
Bruit à l'arrière jusqu'au châssis n° 7069785 > Amortisseurs.
Témoïn ABS allumé du châssis n° 7097552 à 7094514 > Centrale ABS.

ON AIME

Break On ne l'achète pas pour son volume de chargement (445 l), mais pour son côté pratique et son ouverture plus grande. Par ailleurs, sur le plan esthétique, la déclinaison SW est aussi élégante que la berline.



Comportement Le train avant bénéficie "un guidage précis, associé à une direction incisive et directe. La milanaise enchaîne ainsi les courbes avec entrain.
Confort Malgré son dynamisme, la familiale préserve globalement les vertèbres de ses passagers.
Carrosserie Le temps n'a pas de prise sur la 159. Signée Giugiaro, la ligne possède toujours autant de charme aujourd'hui.

ON REGRETTE

Poids Avec plus de 1,5 t à déplacer, les motorisations les plus modestes se retrouvent à la peine, ce qui fait grimper la consommation.
Habitabilité Garde au toit juste, espace aux jambes restreint, place centrale encombrée par le tunnel de servitude, ce modèle n'est pas très convivial pour une familiale.
Maniabilité En ville, le conducteur doit redoubler de vigilance : grand diamètre de braquage, long porte-à-faux avant et visibilité réduite vers l'arrière.
Qualité L'habitacle est traité de façon inégale, comme en témoignent la présence d'éléments plastiques un peu cheap.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.9 JTS	160	8,8	09/05-03/08	Des prestations convenables, mais une mécanique sans caractère.	■
2.2 JTS	185	9,4 (9,2)	09/05-06/10	Un bloc d'origine General Motors gourmand et sans état sur la route.	■
1750 Tbi	200	8,1	05/09-07/13	Bloc Alfa performant et doux, c'est le meilleur choix en essence.	■
1.9 JTDm	120	5,9	09/05-10/10	Un diesel volontaire, mais qui est handicapé par le poids de la 159.	■
1.9 JTDm	150	6 (7,1)	09/05-06/10	Bonne réserve de puissance pour doubler en toute quiétude.	■
2.0 JTDm	170	5,4	03/06-07/13	Une version pertinente : sa bonne santé contribue à l'agrément.	■
2.4 JTDm	200/210	7/6,8	09/05-06/10	Ce 5-cylindres a de l'allonge et s'avère agréable par sa sonorité.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Selespeed 6 rapports ou Q-Tronic 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.9 JTDm 150 DE 2009

Filtre à air/habitacle	41/44 €	Embrayage complet	776 €
Filtre à huile/carburant	22/98 €	Injecteur/4 bougies	679/175 €
Plaquettes/disques AV	151/229 €	Turbo	2 738 €
Plaquettes/disques AR	121/277 €	Vanne EGR	375 €
Amortisseurs AV/AR	349/374 €	Filtre à particules	2 495 €
Kit de distrib. (140 000 km/5 ans)	240 €	Total du panier de pièces	9 184 €

MAIN-D'ŒUVRE : 104 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN La 159 offre beaucoup à son conducteur... Ses trains roulants font la part belle au dynamisme et ses mécaniques sont globalement plaisantes. Pour les passagers, c'est une autre histoire. Faute d'espace, ceux-ci ne voyageront pas dans les meilleures conditions et devront faire des sacrifices au moment de boucler les valises. Avant de signer, soyez attentif à l'état du moteur si c'est un diesel (pertes de puissance, fonctionnement irrégulier...) et de la direction.

ALFA ROMEO GIULIA

DEPUIS 2016

Robe sexy, roues arrière motrices, moteurs puissants, châssis alerte, cette familiale fait honneur à la réputation de la marque.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
Bugs du système multimédia



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Infiltration d'eau jusqu'au 20/06/17 > Mise en place d'une gouttière.
2.0 Essence
Fuite de liquide de refroidissement du 12/09/16 au 12/01/17 > Joints toriques du turbo.
À-coups jusqu'au 02/10/17 > Reprogrammation.
Témoin moteur allumé et risque de grippage des injecteurs d'oct. 2015 à déc. 2016 > injecteur à jour.

TRANSMISSION

Odeur d'huile dans l'habitacle (sur

4 x 4) > Joint de revêtement du tablier moteur.

Témoin de transmission allumé > Mise à jour.

Dysfonctionnement du levier de BVA jusqu'au 18/12/17 > Reprogrammation.

CHASSIS

Témoin de kilométrage qui clignote (avec suspension pilotée) > Module de contrôle dynamique.

Non-conformité de la centrale de frein de mars à juin 2016 > Remplacement (rappel).

Desserrage des vis des demi-trains de mars à octobre 2016 > À

changer.

Vibrations de la direction en fin de course > Reprogrammation.

HABITACLE

Bruit au démarrage > Joint antibruit sur réservoir de lave-glace.

Dysfonctionnements du système multimédia > Reprogrammation.

Mauvaise qualité du système audio Harman jusqu'au châssis n° 07454159 > Ampli à changer.

Position non conforme du levier d'ouverture du capot > Mécanisme.

Absence d'air froid jusqu'au 28/11/17 > Reprogrammation.

Défaillance de l'afficheur entr'al 7"

jusqu'au 03/12/17

> Reprogrammation.

CARROSSERIE

Feux arrière non conformes de mai à juin 2016 > Plaques de support, contrôle, voire remplacement du troisième feu et mise à jour logiciel.

Mauvaise fixation du câblage dans le passage de roue avant droit de mars à octobre 2016 > À réparer (rappel).

Appariement d'aéroles entre le garde-boue et la porte avant jusqu'au 07/02/18 > Tampons d'isolation à changer.

ON AIME

Ambiance Planche de bord joliment dessinée, large tunnel de transmission, position de conduite basse et volant sport, l'intérieur apparaît chic et sportif.



Architecture Le retour à la propulsion souligne la volonté de mettre le plaisir de conduite en avant. Ce qui se vérifie au volant.
Châssis Direction ultra-précise, amortissement conjugué effi acité et confort, trains roulants rigoureux, la partie dynamique de la Giulia est une véritable réussite.
Boîte auto La transmission ZF à huit rapports est tout simplement la référence du moment : douce et rapide d'exécution.

ON REGRETTE

Technologie Petit écran central (8,3 pouces) non tactile, absence de caméra de stationnement 360°, pas d'affichage tête-e-haute... les concurrentes premium font mieux. Alfa Romeo a en partie corrigé le tir sur les modèles vendus depuis début 2020.

Coffre Le volume de la soute est juste (480 l) et, carrosserie quatre portes oblige, l'accès est malaisé. Attention, la banquette rabattable est une option.

2.2 Diesel Vibrations dans le volant et le levier de vitesse, grndement à l'accélération, ce bloc manque de discrétion.

Finition Assemblages et qualité des matériaux auraient mérité davantage de soin. Un léger mieux depuis début 2020.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 Essence BVA	200	6	Depuis 07/16	Très homogène au quotidien, c'est le meilleur choix dans la gamme.	■■■■
2.0 Essence 4 x 4 BVA	280	6,4	Depuis 09/16	S'il affiche de belles pe- formances, ce bloc n'est pas assez démonstratif.	■■■■
2.9 V6 (Quadrifoglio)	510	8,5 (8,2)	Depuis 05/16	Âmes sensibles s'abstenir, voilà une supercar déguisée en berline.	■■■■
2.2 Diesel	136	4,2	Depuis 05/16	Une puissance modeste, mais de l'allant et un agrément indéniable.	■■■■
2.2 Diesel	150	4,2 (4,2)	Depuis 05/16	Souple à bas régime et vigoureux à l'accélération, il élève trop la voix.	■■■■
2.2 Diesel 4 x 2 / 4 x 4	180	4,2 (4,2) / 4,7	Depuis 05/16	Transmission 4 x 4 mise à part, il n'apporte pas grand-chose de plus.	■■■■
2.2 Diesel 4 x 4 BVA	210	4,7	Depuis 09/16	Un diesel qui a beaucoup de ressources, sans être glouton.	■■■■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 8 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.2 DIESEL 150 DE 2016

Filtere à air/habitacle	38/28 €	Embrayage complet	745 €
Filtere à huile/carburant	26/55 €	Injecteur/4 bougies	674/173 €
Plaquettes/dsques AV	182/257 €	Turbo	2 461 €
Plaquettes/dsques AR	121/250 €	Vanne EGR	597 €
Amortisseurs AV/AR	254/378 €	Filtere à particules	1 500 €
Kit de distrb. (100 000 km/5 ans)	187 €	Total du panier de pièces	7 926 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 104 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le travail sur le châssis (aluminium, fib e de carbone) et la fougue des moteurs en disent long sur l'esprit qui anime cette Alfa : le plaisir de conduire avant tout. Mais, comme ses rivales, la Giulia ne s'est guère foulée pour ses hôtes, ni pour leurs bagages. Quant à la finition elle n'est pas encore au niveau. Du point de vue de la fiabilité pas d'avaries graves, mais mieux vaut vérifier le suivi des ampagnes de service avant de vous lancer.

AUDI A1

2010-2018

Citadine chic et soignée, la petite A1 séduit également sur la route. Une polyvalence et une qualité de fabrication qui ont un prix.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- **TFSI** : distribution, surconso. d'huile
- **1.6 TDI** : injecteurs, FAP, pompe à eau
- **S tronic 7** : dysfonctionnements



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous TFSI (EA211)
Ratés > Nettoyage de la culasse.
Témoin de température allumé > Joint de la pompe à eau.
1.2 TFSI
Perte de puissance > Actionneur de turbo ou turbo complet.
1.2/1.4 TFSI
Dysfonctionnements jusqu'en avril 2011 > Injecteurs.
Claquements moteur > Tendeur (1.2) ou chaîne et tendeur (1.4).
1.4 TFSI
Manque de puissance > Soupape du turbo à réparer, ou turbo.
1.4 TFSI 185

Surconsommation d'huile > Flexible d'aération du carter moteur, culasses d'huile.
Claquements jusqu'en juin 2013 > Electrovanne de distribution.
1.4 TDI (EA288)
Dysfonctionnements moteur > Capteur de pression du turbo.
Bruit moteur > Injecteurs (nettoyage ou changement), ou galet tendeur et courroie crantée (jusqu'à 03/10/16).
Témoin de T[°] > Pompe à eau.
Difficultés de démarrage jusqu'en janvier 2018 > Batterie (Moll).
Case de la distrib. > À changer.
1.6 TDI (EA189)

À-coups > Injecteurs à changer.
1.6/2.0 TDI (EA189)
Témoin de T[°] > Pompe à eau.
Calages moteur > Vanne EGR.
Perte de puissance > Pompe HP.
Témoin moteur allumé jusqu'au 01/05/11 > Capteur de pression du filit e à particules.

TRANSMISSION

Défaillance de l'embrayage sur BVM 6 > Plateau de pression.
Vibrations de 1^{er} en 2^e sur S tronic 7 (jusqu'à mi-2013) et couinements (mi-2016) > Compresseur Sanden (jusqu'en février 2015) ou condenseur.
Absence de motricité en marche

arrière sur S tronic 7 > Fourchettes.
Couinements jusqu'au millésime 2017 sur S tronic 7 > Double embrayage.
Craquements en 3^e/4^e (BVM 5) > Synchro 3^e/4^e.

CHASSIS

Bruit dans la direction jusqu'au 18/12/11 > Conduite.

HABITACLE

Système de ventilation hors service jusqu'au 26/06/12 > À remplacer.
Défaillance de la climatisation > Compresseur Sanden (jusqu'en février 2015) ou condenseur.

ON AIME

Présentation L'entrée de gamme Audi ne fait pas l'impasse sur la qualité. Assemblages et matériaux sont quasi irréprochables.
Agrement Position de conduite confortable, ergonomie soignée et direction douce : le conducteur ne boudera pas son plaisir.
Comportement Maniable en ville, l'A1 est aussi très à l'aise sur les voies rapides grâce à un châssis stable, agile, et à un système de freinage mordant.
Gamme Quatre motorisations diesel, cinq moteurs essence, boîte manuelle ou automatique, cette Audi propose un large choix, de qualité qui plus est.

ON REGRETTE

Places arrière Elles offrent peu d'espace, en particulier au niveau de la garde au toit. La version cinq portes Sportback ne fait pas mieux, mais l'accès est plus aisé.



Équipement La dotation de série n'est pas le point fort de la marque. Ce qui oblige, pour bénéficier 'un minimum de confort, à privilégier une version agrémentée d'options, forcément plus chère.
Suspensions Typées plutôt fermes, elles dégradent le confort, surtout si l'on opte pour des roues de grand diamètre. Châssis sport vivement déconseillé pour les plus douilles.
Visibilité Petites surfaces vitrées et montants épais ne facilitent pas les manœuvres.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITÉ
1.2 TFSI	86	5,1	09/10-12/14	Parfait pour la ville, ce moteur surprend par sa vitalité, même sur route.	★★★★
1.0 TFSI	95	4,2 (4,4)	01/15-11/18	Ce 3-cylindres se montre moins souple, mais il a davantage de ressort.	★★★★
1.4 TFSI	122/125*	5,3/4,9	09/10-11/18	Très agréable et performante, cette version est recommandable.	★★★★
1.4 TFSI	140/150*	4,9/4,7	12/12-05/16	Sa particularité : désaccoupler deux cylindres pour réduire la conso.	★★★★
1.4 TFSI S tronic 7	185	5,9	03/11-01/15	Des performances proches de celles d'une GTI et du dynamisme.	★★★★
1.4 TDI	90	3,4 (3,6)	01/15-11/18	Dotée de 3 cylindres, cette version pêche par son faible agrément.	★★★★
1.6 TDI	90	3,8 (4,2)	06/11-12/14	Ce 1.6 donne de la voix, mais convainc par ses bonnes prestations.	★★★★
1.6 TDI	105/116*	3,9/3,5	09/10-11/18	Plus de tonus sur la route moyennant un appétit modéré. Bon choix.	★★★★
2.0 TDI	143	4,1	12/11-12/14	Un moteur qui à la ressource, pour les inconditionnels du diesel.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto S tronic 7 rapports. (*) Changement de puissance en janvier 2015.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 105 DE 2015

Filtre à air/habitacle	31/35 €	Embrayage complet	559 €
Filtre à huile/carburant	15/38 €	Injecteur/4 bougies	719/124 €
Plaquettes/disques AV	103/165 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/110 €	Vanne EGR	258 €
Amortisseurs AV/AR	404/171 €	Filtre à particules	2 052 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 158 €

MAIN-D'ŒUVRE : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Un concentré d'Audi. Dans un gabarit adapté au milieu urbain, l'A1 conserve les fondamentaux de la marque : belle qualité de finition, moteurs agréables et performants, et tenue de route saine. Cependant, elle manque d'espace intérieur et ses tarifs sont loin d'être attractifs. Côté technique, ce sont les mécaniques qui concentrent le gros des problèmes (turbo, injecteurs, distribution, pompe à eau), et ce tant sur les diesels que sur les essence.

AUDI A1 II

DEPUIS 2018

Malgré sa ligne plus acérée, cette A1 affiche des manières plus douces que sa devancière. Dommage que la qualité baisse d'un cran.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

25/30 TFSI

A-coups, le moteur ne tourne pas rond > Bougies d'allumage voire injecteur.

Allumage du témoin de dysfonctionnement et niveau d'huile trop élevé jusqu'au 02/09/19 > Pompe haute pression à remplacer.

25/30/35 TFSI

Claquements du moteur > Variateur de calage d'arbre à cames

35 TFSI

Allumage du témoin moteur jusqu'au 13/03/20 > Transmetteur de position de l'arbre à cames.



25/30/35/40 TFSI

Ralenti instable, ratés de combustion > Nettoyage des soupapes et conduits d'admission

TRANSMISSION

Claquements au régime de ralenti

sur la BVM 6 > Fourchette de 5^e/6^e à remplacer.

Craquements au passage de la 3^e sur la DSG > Fourchette de 1^{er}/3^e et synchroniseur de 3^e à changer.

HABITACLE

Dysfonctionnements du MMI (écrans bleus, GPS sans fonction...) jusqu'en février 2020

> Reprogrammation action en atelier en septembre 2020.

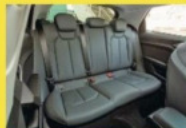
Pas de production de froid de la climatisation et/ou bruits > Vanne de régulation ou compresseur à remplacer.

CARROSSERIE

Présence d'eau dans le hayon qui coule à l'ouverture > A réparer.

ON AIME

Habitabilité Désormais seulement disponible en 5-portes, cette A1 réserve un bien meilleur accueil aux places arrière que sa devancière. Son coffre grandit aussi.



Présentation Avec son dessin sportif et ses écrans parfaitement intégrés, la planche de bord de cette petite Audi en met plein les mirettes.

Confort L'allemande se révèle aussi plus conciliante avec les vertèbres que son aînée, à condition d'éviter le châssis Sport.

Comportement Si elle a perdu un peu en agilité, elle n'est pas moins rassurante et précise, tandis que sa direction apparaît douce et naturelle.

ON REGRETTE

Finition La qualité de certains matériaux, notamment sur les contrepentes, est indigne d'un modèle orné des quatre anneaux.

Tarifs L'A1 fait payer cher son blason. L'écart de prix avec la cousine Volkswagen Polo est conséquent, et se retrouve en grande partie en occasion. Sachant qu'il faut viser les finitions supérieures pour une dotation complète.

Stop & Start Peu importe le moteur, les redémarrages se révèlent trop lents et trop bruyants.

Visibilité L'épais montant façon aileron de requin profi e au style, mais il pénalise la vision de trois quarts arrière. Gare aux manœuvres.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
25 TFSI	95	5,6 (5,9)	Depuis 01/19	Déjà doté d'un turbo, ce trois-cylindres ne transforme pas l'A1 en sous-Audi. Les performances sont modestes, mais pas indignes.	■
30 TFSI	116/110*	5,4 (5,8)	Depuis 11/18	Même s'il privilégie l'économie de carburant aux sensations, ce moteur n'est jamais à la peine et représente un bon choix.	■
35 TFSI S tronic 7	150	6,1	Depuis 12/18	Nettement plus vigoureux que les « trois-pattes », ce quatre-cylindres transforme la petite Audi en routière aguerrie.	■
40 TFSI	200	7	Depuis 12/18	Partagé avec la Polo GTI, ce moteur donne à l'A1 des performances de sportive... à défaut d'en avoir le tempérament.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto S tronic 7 rapports. (*) Changement de puissance en septembre 2020.

LE BUDGET

POUR UN 30 TFSI 116 DE 2019

Filtre à air/habitade	35/43 €	Amortisseurs AV/AR	294/256 €
Filtre à huile	15 €	Kit de distrib. (selon contrôle)	297 €
Filtre à carburant	NC €	Embrayage complet	464 €
Plaquettes AV	185 €	3 bougies	77 €
Disques AV	206 €	Turbo	1897 €
Garnitures AR	142 €	Total du panier de pièces	3911 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Plus de trois-portes ni de sportive S1, plus de diesel : l'A1 deuxième du nom propose une gamme recentrée sur l'essentiel. Une politique d'économie qui a aussi un impact sur les matériaux, pas toujours dignes des tarifs pratiqués. En contrepartie, la petite Audi offre désormais davantage d'espace et de confort à ses passagers. Tout en affichant une présentation résolument high-tech... même s'il faut parfois passer par les options pour cela.

AUDI A3 II

2003-2013

Très bien construite, cette compacte est un choix d'autant plus judicieux en version 5 portes Sportback. Reste à faire le tri...

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- 2.0 TDI injecteurs-pompes : culasse, turbo, vanne EGR, surconsommation d'huile
- DSG/S tronic : dysfonctionnements

>>> A surveiller



Modèle restylé (2008)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.8 TFSI
Consommation d'huile anormale > Bielles, pistons et segments.
- 1.6 TDI/2.0 TDI (EA189)
Témoin FAP allumé jusqu'en mai 2011 > Capteur de pression différentielle.
- Voyant de niveau de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau.
- 1.9 TDI
Manque de puissance > Capsule de pression du turbo.
- 1.9/2.0 TDI
Manque de puissance de décembre 2004 à juin 2006 > Turbo.

Calages moteur > Vanne EGR.

Présence d'huile dans le vase d'expansion > Radiateur d'huile.

2.0 TDI injecteurs-pompes

Témoin de liquide de refroidissement allumé > Culasse (références V125/130, V320/330).

Perte de puissance > Turbo.

À-coups moteur suite à l'usure des sièges des injecteurs > Culasse.

Surconsommation d'huile jusqu'en avril 2007 > Pompe tandem.

Démarrage impossible > Volet de tubulure d'admission.

2.0 TDI (EA189)

Perte de puissance > Capsule de

pression de turbo, turbo, soupape EGR, radiateur EGR ou volet d'admission.

TRANSMISSION

Impossibilité de passer les vitesses sur DSG 6 jusqu'en mars 2009 > Mécatronique.

Témoin de la DSG 6 qui clignote jusqu'à 12/03/10 > Embayage multidisque.

Vibrations sur DSG 7 > Kit de réparation du double embayage.

Fuite de la DSG 7 > Actionneur hydraulique.

Enfoncement de la pédale

d'embrayage sur le 2.0 TDI (BVM 6)

> Cylindre-récepteur.

CHASSIS

Témoin ESP allumé > Kit de réparation.

Craquement au braquage > Graissage au niveau du tube de jambe de force.

Assistance de direction insuffisante jusqu'en février 2012 > Reprogrammation.

HABITACLE

Air froid indisponible jusqu'en avril 2009 > Compresseur de climatisation.

ON AIME

Fabrication Qu'il s'agisse des éléments de carrosserie ou du mobilier intérieur, la réalisation est très soignée. Ce qui permet à cette A3 de bien vieillir.



Consommation Les moteurs diesel se révèlent très économes en carburant, même lors de fortes sollicitations.

Comportement À défaut d'être très agile, l'allemande bénéficie d'un châssis bien équilibré, qui garantit une tenue de route saine en toutes circonstances.

Transmission Dans ses versions à quatre roues motrices, la berline compacte offre une motricité accrue. Ce qui lui permet de s'aventurer sur des terrains plus désagréables (su faces enneigées).

ON REGRETTE

Confort Les suspensions de l'A3 manquent un peu de moelleux. Une remarque qui vaut également pour la sellerie.

Habitabilité Les pensionnaires de la banquette ne sont pas les mieux lotis sur ce point. S'ils disposent d'un espace suffisant à aux jambes, la largeur aux coudes est juste et la taille du tunnel de servitude rend la place du milieu assez inhospitalière.

Agrement Avant avril 2008, les moteurs TDI à injecteurs-pompes sont désagréables dans leur fonctionnement, en raison des vibrations et du bruit agricole.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TFSI	105	5,5	05/10-02/13	Petite cylindrée, mais elle a suffisamment t de coffre pour la route.	★★★★
1.4 TFSI	125	5,9	07/08-02/13	Des performances correctes et, surtout, un agrément remarquable.	★★★★
1.8 TFSI	160	7,3 (7,5)	11/06-02/13	Souplesse mécanique et tonus, mais attention à la consommation...	★★★★
2.0 TFSI	200	7,7 (7,2)	09/04-02/13	Un moteur convaincant, qui donne à l'Audi des airs de petite GTI.	★★★★
2.0 TFSI (S3)	265	8,5	12/06-02/13	La S3 offre de belles sensations, sans pour autant être radicale.	★★★★
1.6 TDI	90	4,5	11/09-02/13	Une mécanique économique, qui s'acquitte de sa tâche sans brio.	★★★★
1.6 TDI	105	4,1	07/09-02/13	Bon rapport consommation/performance, mais creux à bas régime.	★★★★
2.0 TDI*	140	5,5 (5,7)	06/03-02/13	Alerte et peu gourmand, il est moins rugueux avec la rampe commune.	★★★★
2.0 TDI*	170	5,8 (5,9)	06/06-02/13	Reprises et accélérations séduisants, au prix d'une certaine brutalité.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 rapports ou S tronic 6 rapports. (*) Version à rampe commune depuis avril 2008.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 140 DE 2011

Filter à air/habitacle	29/27 €	Embrayage complet	815 €
Filter à huile/carburant	15/50 €	Injecteur/4 bougies	788/124 €
Plaquettes/disques AV	101/183 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/142 €	Vanne EGR	251 €
Amortisseurs AV/AR	293/267 €	Filter à particules	1 751 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 210 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Malgré son âge, cette génération d'A3 a encore beaucoup d'attraits. Large palette mécanique, carrosserie séduisante et finition léchée sont autant de raisons de se laisser convaincre. Et puis, sur le plan du comportement routier, cette Audi n'a rien à envier aux productions actuelles. Par prudence, mieux vaut opter pour un modèle restylé (à partir d'avril 2008), plus discret et agréable à conduire en diesel. En revanche, la fiabilité est pas le point fort de cette Audi.

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

TOUT SAVOIR POUR NE PAS SE TROMPER DANS LE TRI DES PAPIERS

Vous êtes le premier acteur du recyclage grâce à votre geste de tri des papiers.
Tout savoir pour ne pas se tromper.

1. TOUS LES PAPIERS DU QUOTIDIEN SE RECYCLENT

Feuilles de papier, enveloppes, cahiers, journaux, magazines... sont parfaitement recyclables. Même avec des agrafes, spirales ou avec des éléments en plastique... Lors du recyclage, le papier est traité en plusieurs étapes de nettoyage et filtrage qui les éliminent.



2. ATTENTION, IL EXISTE DES FAUX-AMIS

Certains papiers portent le nom de papier mais ne se recyclent pas. Par exemple tous les papiers d'hygiène ou certains papiers cadeaux qui sont en plastique. D'autres « papiers » comme le papier photo ou le papier peint ont des traitements (plastification, résistance à la lumière, colle...) qui altèrent leur capacité de recyclage. Ils sont donc destinés au bac des ordures ménagères.



3. LES CONSIGNES DE TRI PEUVENT VARIER SELON LES COMMUNES

Vous l'aurez peut-être remarqué, on ne trie pas de la même façon partout en France, parfois tous les emballages et les papiers vont dans le même bac, parfois il faut les séparer. Peu importe le dispositif de collecte de nos papiers, ils sont traités pour être recyclés.



Pour bien trier, téléchargez
l'appli Guide du tri
ou rendez-vous sur le site
triercestdonner.fr

AUDI A3 III

2012-2020

Peaufinée jusque dans les moindres détails, plaisante à conduire, confortable, cette A3 a presque tout pour plaire, et le fait payer cher.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** S tronic 7, climatisation
- ▶ **1.4 TFSI:** surconsommation d'huile
- ▶ **TDI:** pompe à eau, distribution

>>> ⚠ **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous TFSI (EA211)

Ralenti instable (encrassement)
> Nettoyage de la culasse.

1.0/1.2/1.4 TFSI (EA211)

Moteur ne tournant pas rond

> Bougies d'allumage ou moteur.

Témoin de liquide de refroidissement allumé > Joint de pompe à eau.

1.2 TFSI (EA211)

Perte d'huile jusqu'en mars 2015

> Variateur d'arbre à cames ou moteur.

1.2/1.4 TFSI (EA211)

Perte d'huile jusqu'au 23/02/16

> Tubulure d'admission reliée au turbo.

Perte de puissance > Actionneur du turbo.

1.4 TFSI (EA211)

Consommation d'huile anormale

> Culasse.

À-coups sur TFSI 140 > Couvreculasse et culbuteurs.

Témoin de pression d'huile allumé jusqu'au 29/08/17 > Mise à jour calculateur.

1.6 TDI (EA288)

Cognements moteur > Nettoyage ou remplacement des injecteurs.

Indicateur de maintenance allumé prématurément > Mise à jour.

Perte de puissance > Turbo.

1.6/2.0 TDI (EA288)

Témoin moteur allumé

> Connecteur du transmetteur de pression de carburant ou transmetteur de pression d'huile.

Perte de puissance > Grippage du système d'injection (pompe) et calculateur de pompe à carburant (jusqu'au 25/03/13).

Témoin de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau.

Cognement à froid jusqu'au 02/10/16 > Courroie de distribution et/ou galet tendeur.

Casse de la distrib. > À changer.

2.0 TDI (EA288)

Bruit à bas régime > Collier de serrage du tuyau de liquide de refroidissement.

Bruit moteur > Joint et fixation du collecteur d'échappement.

TRANSMISSION

BVM 6

Cognement de la pédale d'embrayage > À remplacer.

Patinage, passage des rapports difficile Plateau de pression.

Difficulté à passer le premier rapport jusqu'au 03/11/14 > Pignon baladeur de première.

Blocage de la marche arrière > Kit de réparation de la boîte.

Impossibilité de passer la 5^e et/ou la 6^e > Unité de commande.

S tronic 7

Absence de motricité > Fourchettes

de 6^e et de marche arrière.

Dysfonctionnements jusqu'à mi-2016 > Embrayage multidisque.

Fuite d'huile > Actionneur ou joint des demi-carter, voire remise en état de la boîte.

Bruit au démarrage ou lors du passage des rapports jusqu'au millésime 2017 > Embrayage multidisque.

Ciquetis de la transmission

> Volant moteur.

CHASSIS

Dureté de la direction jusqu'au 03/09/15 > Mécanisme.

Bruit du train AV jusqu'au 16/08/18

> Paliers de jambe de force.

HABITACLE

Ventilation inopérante > Barre de la climatisation (jusqu'au 05/06/13),

ou calculateur de la ventilation à remplacer.

Lève-vitres avant hors service jusqu'en juillet 2013 > Vérifier l' vissage, voire le remplacer.

Climatisation hors fonction

> Réparation du faisceau de câbles ou du capteur de pression, ou électrovanne de régulation à remplacer (jusqu'en février 2015).

Défaillance de la climatisation jusqu'en février 2015 > Compresseur (Sanden) ou condenseur.

Craquement lors du déploiement de l'écran central jusqu'au 21/10/16

> À réparer.

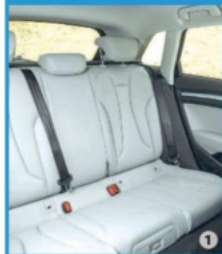
Dysfonctionnement du régulateur adaptatif > Radar à repositionner.

Dysfonctionnement du GPS

> Mise à jour, voire remplacement de l'unité de navigation.

EN DÉTAIL

1 Les mouvements amples sont à proscrire à l'arrière, car l'espace y est compté, surtout au milieu. 2 Rien d'exceptionnel côté volume de coffre, mais des formes permettant d'optimiser le rangement. 3 La 3 portes est séduisante, mais elle est aussi moins spacieuse et moins pratique.



4 Il aura fallu attendre la troisième génération pour que l'Audi A3 ose enlever le haut. Grâce à une capote en toile souple, son design élégant est préservé sur cette déclinaison.

5 portes - L x l x h : 4,31 x 1,79 x 1,43 m - Coffre : de 380 à 1 220 l - Réservoir : 50 l

3 portes - L x l x h : 4,24 x 1,79 x 1,42 m - Coffre : de 365 à 1 100 l

4 portes - L x l x h : 4,46 x 1,79 x 1,42 m - Coffre : 425 l



Modèle non restylé (avant 2016)

La carrosserie 5 portes Sportback (photo) est de loin la plus vendue. Depuis cette génération, Audi propose également une version 4 portes Berline.

ON AIME

Châssis Ce troisième opus de l'A3 soigne l'aspect dynamique. Grâce à un poids moindre (-80 kg) et à des trains roulants revus, la compacte Audi se révèle agile, sûre et efficace sur parcours sinueux.

Conduite Commandes douces, direction précise et motorisations diesel désormais plus souples, la place du conducteur est de loin la plus enviable.

Confort Malgré un tempérament plus sportif, l'allemande ne fait pas l'impasse sur le bien-être à bord, au contraire. Les suspensions sont mieux calibrées et préservent le dos des passagers (excepté avec le châssis sport).

Style Si elle conserve l'esprit de son aînée, cette A3 apparaît plus agressive grâce à des lignes agressives et à des plis de carrosserie subtils.

ON REGRETTE

Équipement Comme souvent chez Audi, la dotation de série n'est pas complète. Pour profiter des derniers raffinements high-tech (dalle numérique, régulateur adaptatif...), il faut s'orienter vers un haut de gamme ou bien recourir aux options. Un point à vérifier dans le détail.

Tarifs Une image de marque en béton, ça se paie au prix fort. À motorisation et

niveau d'équipement équivalents, une A3 réclame environ quelque 2 500 € de plus qu'une Peugeot 308.

Vie à bord Avec un volume de 380 l (425 l en 4 portes), cette troisième génération déçoit et ne fait pas beaucoup mieux que l'ancienne. Et elle ne se rattrape pas par l'espace à bord (place aux jambes et aux coudes), juste moyen pour la catégorie.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TFSI	105/110	4,9/4,9	01/13-05/16	Un version d'entrée de gamme agréable à conduire. En revanche, il ne faut pas lui demander l'impossible.	★★★
1.4 TFSI	122/125	5,3/5,1	09/12-05/16	Souple, silencieux et suffisamment alerte, ce 1.4 TFSI est tout indiqué... Et surtout disponible en occasion.	★★★
1.4 TFSI	140/150	4,8/4,7	02/13-05/17	Des prestations similaires, mais une consommation moindre grâce au désaccouplement de deux cylindres.	★★★
1.8 TFSI	180	5,9 (5,6)	09/12-05/16	Si elle n'a pas le caractère d'une GTI, cette version brille par ses performances et son agrément de conduite.	★★★
2.0 TFSI (53)	300	7 (6,9)	03/13-09/20	300 ch et quatre roues motrices, la S3 a de solides arguments. En revanche, les prix ont de quoi refroidir.	★★★
1.6 TDI	105/110/116*	3,8/3,8/4	09/12-09/20	C'est le choix de la raison : bien que creux à bas régime, ce moteur est souple, volontaire et peu gourmand.	★★★
2.0 TDI	150	4,2 (4,5)	09/12-09/20	Accélération et reprises franches grâce au couple généreux, ce moteur met en exergue le châssis de l'auto.	★★★
2.0 TDI	184	4,2 (4,9)	08/13-09/20	Davantage de puissance, les performances montent d'un cran. Dommage que le niveau sonore soit si élevé.	★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 tronic 6 rapports ou 7 rapports. (*) Changement de puissance en mai 2017.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2014

Filtere à air/habitacle	33/20 €	Embrayage complet	662 €
Filtere à huile/carburant	17/55 €	Injecteur/4 bougies	616/127 €
Plaquettes/disques AV	118/188 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	100/166 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	303/257 €	Filtere à particules	2 682 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 847 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle restylé (2016)

BILAN La compacte d'Audi apparaît ici bonifiée sur de nombreux points. La plate-forme MQB lui a permis de gagner en confort de suspension, tout en affinant ses qualités dynamiques. Le résultat est remarquable. De plus, si l'espace reste un peu étriqué à l'arrière, la qualité de finition est en oreille montée d'un cran. On ne peut pas en dire autant de la fiabilité. La boîte S tronic 7 est encore un fruit à pépins, et il y a toujours à redire concernant les motorisations.

AUDI A4 III

2008-2015

Elle a gagné en confort et offre davantage de plaisir au volant. Une berline parfaite pour la route, un peu moins pour la vie de famille.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes :** S tronic, direction, climatisation
- **2.0 TDI :** vanne EGR, volant moteur
- **V6 TDI :** turbo, FAP, distribution

>>>  **A surveiller**



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 TDI
Moteur allumé > Pompe de liquide de refroidissement ou sonde lambda.
Perte de puissance > Soupape et radiateur de recyclage des gaz.
Témoin de préchauffage allumé > Capteur de température des gaz et électrovanne de pression.
Usure prématurée du volant moteur et de l'embrayage > À remplacer.
Bruit moteur (EA288) > Courroie de distribution et galet tendeur (Litens).
Sifflements moteur (EA288)

> Joint du collecteur d'échappement.
2.0/V6 TDI
Témoin moteur allumé jusqu'en mai 2011 > Capteur de pression du filtre à particules.
Perte de puissance > Turbo, ou grippage du système d'injection.
V6 TDI
Témoin de dépollution allumé jusqu'au 02/06/11 > Faisceau transmetteur FAP.
Témoin moteur allumé jusqu'en 2011 > Radiateur de recyclage des gaz.
Claquements moteur jusqu'au 03/09/13 > Tendeur de chaîne.

TRANSMISSION

BVM 6
Grincements au niveau de la pédale d'embrayage jusqu'en janvier 2010 > Levier de débrayage.
S tronic 7
Dysfonctionnements > Capteur de boîte ou circuit imprimé de la mécanique.
Sifflement à 60 km/h > Palier central de l'arbre de transmission.
Bruit anormal entre 80 et 120 km/h > Câbles de commande.
À-coups > Disques d'embrayage.
Fuite > Joint à lèvres des arbres d'entrée.

CHASSIS

Direction dure jusqu'en octobre 2013 > Arbre intermédiaire de direction.
Témoin de liquide de frein allumé > Cylindre émetteur.
Claquements du train avant > Ressorts de fixation des étriers de frein.

HABITACLE

Bruit du moteur de ventilation jusqu'en décembre 2012 > À remplacer.
Non-fonctionnement de la clim > Poule de compresseur ou capteur de pression (jusqu'en mai 2013).

ON AIME

Ergonomie Compteurs bien lisibles, commandes qui tombent parfaitement sous la main, écran implanté suffisamment haut, le conducteur trouve vite ses repères.



Confort C'est le progrès le plus notable par rapport à l'ancienne génération. Malgré une sellerie un peu ferme, les suspensions filent avec davantage de délicatesse les défauts de la chaussée.

Tenue de route Audi joue la sécurité, et cela se sent. Saine et stable, l'A4 ne craint pas une allure soutenue sur les routes départementales. Une qualité qui permet de profiter pleinement des mécaniques puissantes.

Finition Moquettes, plastiques, selleries, éléments de carrosserie... la qualité de réalisation ne prête pas le flanc à la critique.

ON REGRETTE

Coffre Si la berline affiche un beau volume (480 l), le break Avant n'offre que 10 l supplémentaires. Décevant. En revanche, il dispose d'une ouverture plus pratique.

Direction Le ressenti du niveau d'adhérence n'est pas parfait, et sans la démultiplication variable Servotronic, les manœuvres s'accompagnent d'une certaine lourdeur.

Infodivertissement Les multiples menus du système multimédia MMI peuvent perturber. Pas suffisamment intuitif, et ça manque de réactivité.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.8 TFSI	160/170*	7,1/5,7	01/08-09/15	Un moteur suffisamment performant et correct côté agrément.	
2.0 TFSI	211/225**	6,6/5,9	05/08-09/15	Puissance confortable et prestations remarquables pour ce 2.0.	
2.0 TDI	120	5,1	05/08-04/15	Fiche technique modeste, mais il remplit parfaitement son rôle.	
12.0 TDI	136	4,8	04/09-09/15	Davantage d'aisance sur route, tout en modérant son appétit.	
2.0 TDI	143/150**	5,3/4,5	01/08-09/15	Milieu de gamme très intéressant, souplesse et reprises franches.	
2.0 TDI	170/177***	5,1/4,6/4,5	09/08-04/14	Une version très à l'aise sur autoroute et qui ne craint pas la charge.	
V6 2.0 TDI	190	6	01/08-12/11	L'architecture V6 apporte un vrai plus en termes d'agrément.	
V6 3.0 TDI	240/245*	6,6/5,7	01/08-06/15	Une version de pointe qui a tout pour plaire, à l'exception du prix.	

(*) Changement de puissance en janvier 2012. (**) Changement de puissance en juillet 2013. (***) 177 ch en juillet 2013, puis 190 ch en mai 2014.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 143 DE 2012

Filtre à air/habitacle	34/45 €	Embrayage complet	768 €
Filtre à huile/carburant	15/41 €	Injecteur/4 bougies	788/124 €
Plaquettes/disques AV	148/293 €	Turbo	1 832 €
Plaquettes/disques AR	111/245 €	Vanne EGR	251 €
Amortisseurs AV/AR	310/305 €	Filtre à particules	2 064 €
Kit de distrib. (219 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 726 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Entièrement repensée, la familiale d'Audi a fait des progrès notables. L'amortissement offre un excellent compromis entre confort et comportement, l'ergonomie ne suscite aucune réserve, et les mécaniques sont plaisantes. Principal regret, le manque d'espace à l'arrière. Côté fiabilité, les diesels antérieurs à juillet 2013 (EA189) se montrent capricieux (vanne EGR, turbo). Après cette date, c'est plutôt la distribution qu'il convient de surveiller.

AUDI A4 IV

DEPUIS 2015

Si le contenu a un peu changé, le contenu a bénéficié d'un soin tout particulier. Et les passagers ne s'en portent pas plus mal.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- 2.0/3.0 TDI : pompe à eau, réservoir d'urée
- 2.0 TDI : radiateur EGR, distribution
- S tronic 7 : dysfonctionnements



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 TFSI
Perte de puissance > Actionneur de pression de suralimentation.
Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau.
Tous TDI (EA288)
Voyant AdBlue allumé > Réservoir et calculateur.
Témoin de 1^{er} > Pompe à eau.
Endommagement de la distribution > Courroie à changer.
2.0 TDI (EA288)
Bruit au démarrage à froid jusqu'au 03/10/16 > Courroie distribution (Litens) ou galet tendeur (Contitech ou Gates).

Témoin de préchauffage allumé > Débitmètre d'air.
Témoin de dépollution allumé > Radiateur EGR.
3.0 TDI (EA897)
Claquements moteur > Tendeur de chaîne de distribution (jusqu'au châssis n° 069092) ou arbres à cames (jusqu'au n° 073646).
Témoin moteur allumé > Bougies de préchauffage ou soupape EGR.

Fuite d'huile jusqu'au 31/10/15 > Joint à levres des arbres d'entrée.
À-coups > Embrayage multisdisque.
Bruit à partir de 10 km/h > Pignons baladeurs et bagues de synchroniseur de 5^e et 7^e.
Message dysfonctionnement > Calculateur de boîte.
Bruit sur les rapports impairs > Double embrayage et filt. es.

CHASSIS

Bruit des amortisseurs arrière > Fixation ou butées.
Réglage du volant en hauteur impossible jusqu'au 22/01/16 > Colonne de direction.

TRANSMISSION

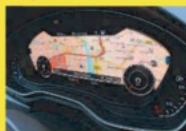
S tronic 7
Vibrations en position « R » > Desserrage et reserrage du volant bimasse.

HABITACLE

Défaut d'affichage de l'commande de clim > À changer.
Non-fonctionnement du chauffage additionnel > Pompe à carburant du chauffage.
Dysfonctionnement du Virtual Cockpit > Mise à jour.
Défaillances du hayon électrique (sur break Avant) jusqu'au 24/08/17 > Remise en état faisceau.
Air froid indisponible jusqu'en avril 2018 > Condenseur.
Perturbations de la climatisation > Servomoteur des volets.

ON AIME

Dalle numérique Le Virtual Cockpit remplace les traditionnels compteurs à aiguilles. Entre autres informations, il permet d'afficher la cartographie GPS sur un écran de 12,3 pouces.



Amortissement Il agit en douceur, préservant le confort des passagers. Et la suspension pilotée permet d'adoucir encore les trajets.

Insonorisation Un gros effort a été fait pour atténuer les nuisances sonores. Bruits de roulement, d'air et de moteur sont maîtrisés.
Allroad Passages de roue en plastique, boudiers spécifique, garde au sol rehaussée (+ 3,5 cm), cette version 4x4 ne craint pas les chemins, et elle a fiè et allure.
Restylage Trop fade l'A4 ? Audi a offert une cure de jeunesse à sa famille en septembre 2019, qui lui a permis de gagner en caractère.

ON REGRETTE

Motricité Les motorisations les plus puissantes, non associées à la transmission quattro, mettent à mal le train avant, surtout sur chaussée humide.
Modularité Sur le break Avant, impossible d'obtenir un plancher plat une fois les sièges rabattus, et rien n'a été prévu pour loger le cache-bagages.
Rangements Ils sont peu nombreux et de taille insuffisante.
Ergonomie Il faut un peu de temps pour se familiariser avec les aides à la conduite et autres assistances.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TFSI	150	5,2 (5,2)	11/15-09/19	Petit bloc, mais assez de ressources pour dépasser sans appréhension.	Vert
2.0 TFSI	190	5,5 (5)	Depuis 11/15	En plus d'être silencieux, il fait preuve de tonus à tous les régimes.	Vert
2.0 TDI	122	3,8 (4)	05/16-09/19	Un moteur modeste sur le papier, et pourtant loin d'être ridicule.	Orange
2.0 TDI	150	3,8 (4)	Depuis 11/15	Souplesse, sobriété, vigueur et discrétion, assurément le bon cheval.	Orange
2.0 TDI	190	4,3 (4,1)	Depuis 11/15	Les qualités du 150 ch, avec davantage de ressort en accélération.	Orange
V6 3.0 TDI BVA 7	218	4,2	11/15-09/19	Ce V6 s'apprécie surtout pour sa grande souplesse d'utilisation.	Vert
V6 3.0 TDI BVA 8	272	4,9	11/15-06/18	Un must en diesel. Reste à dénicher cette version, et à y mettre le prix.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto S tronic 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2017

Filtre à air/habitacle	35/63 €	Embrayage complet	753 €
Filtre à huile/carburant	17/41 €	Injecteur/4 bougies	568/127 €
Plaquettes/disques AV	162/293 €	Turbo	1 359 €
Plaquettes/disques AR	126/245 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	310/369 €	Filtre à particules	1 953 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	6 975 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Passons sur l'habitabilité, toujours décevante à l'arrière pour une familiale. C'est en matière de confort que l'on mesure les efforts consentis : les suspensions sont plus douces et l'insonorisation est très soignée. La planche de bord, inédite et plus moderne, produit aussi son effet. Au chapitre mécanique, l'agrément est au rendez-vous, mais ce n'est pas un sans-fautes sur le plan de la fiabilité. En ligne de mire : le 2.0 TDI, la S tronic et la climatisation.

AUDI A6 IV

2011-2018

Mécaniques plaisantes, châssis sécurisant, vaste espace intérieur, cette A6 est parfaite pour avaler les kilomètres.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **2.0 TDI** : pompe à eau, distribution, EGR
- ▶ **3.0 TDI** : distribution
- ▶ **S tronic** : dysfonctionnements

!!! A surveiller



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 TDI (EA288)

Perte de puissance > Électrovanne de pression de suralimentation et vanne EGR (jusqu'à 28/03/12) ou turbo.

Bruit au démarrage à froid jusqu'au 03/10/16 > Courroie de distribution (Litens) et/ou galet tendeur (Contitech ou Gates).

Perte de puissance > Transmetteur de pression d'huile.

Fuite de liquide de refroidissement > Pompe à eau.

Témoin moteur allumé > Unité de commande du papillon à nettoyer.

Témoin pollution allumé

> Radiateur EGR.

V6 TDI (EA897)

Fuite d'huile > Étanchéité du carter d'huile ou flasque de vilebrequin.

Bruit au démarrage > Tendeur de chaîne de distribution.

Démarrage impossible jusqu'au 27/06/12 > Relais.

Claquements moteur > Tendeur de chaîne d'arbre à cames (jusqu'à châssis n° 069210) ou arbre à cames (jusqu'à châssis n° 073951).

TRANSMISSION

BVM 6

Enfoncement de la pédale d'embrayage du 20/02/12 au

13/04/12 > Cylindre récepteur d'embrayage.

S tronic 7

Témoin de boîte allumé > Mise à jour logiciel.

À-coups > Disques d'embrayage et radiateur d'huile.

Mode dégradé > Film conducteur de la mécanique.

Bruit de palier > Remplacement.

Perte de puissance > Calculateur.

Fuite d'huile > Carter de boîte.

CHASSIS

Bruit dans la direction > Graissage, ou arbre intermédiaire de direction.
Bruit dans le train avant > Ressorts

de fixation des étriers de frein.

HABITACLE

Dysfonctionnement du toit ouvrant jusqu'au 25/10/13 > Commande ou entraînement électrique.

Défaillance de la climatisation jusqu'au 21/12/13 > Conduite haute pression.

Instabilité de la température du chauffage jusqu'au 30/10/14 > Reprogrammation.

Dysfonctionnements divers (sursurten...) > Régulateur de tension de l'alternateur (Valeo).

ON AIME

Présentation Par rapport à l'ancienne génération, le design de la planche de bord apparaît plus raffiné et sa partie centrale est moins imposante.



Tenue de route Très stable, l'A6 supporte aisément un rythme soutenu. Ce qu'elle préfère : les grands rubans noirs d'autoroute.

Ergonomie On trouve très vite ses repères à bord : la console centrale regroupe les commandes du système multimédia, celles de la climatisation sont déportées.

Break Avant En plus d'offrir un volume de chargement correct (jusqu'à 1 680 l) et une large ouverture, l'Avant a belle allure, et il est bien représenté sur le marché.
Confort Les passagers vont apprécier les progrès réalisés en matière d'amortissement et d'insonorisation. Idem pour l'habitabilité aux places arrière.

ON REGRETTE

Place centrale Le cinquième passager est accueilli fraîchement. Siège mal dessiné, assise et dossier fermes, sans oublier l'encombrant tunnel de servitude.

Multimédia Les différents menus sont assez complexes. Par ailleurs, l'écran situé au sommet de la planche de bord n'est pas tactile, la navigation s'effectue depuis une manette centrale.

Prix L'agrément du V6 diesel (204/218 ch) est indéniable, mais il a un coût : environ 3 000 € de plus que le 2.0 TDI (177/190 ch).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 TFSI	180	6,5 (6,4)	04/11-11/14	Assez linéaire dans son fonctionnement, ce bloc ne démerite pas. Ainsi motorisée, l'A6 offre des accélérations vives et des relances franches.	★★★★
2.0 TDI	136/150*	5/4,5	06/13-06/18	Sur le papier, les chiffres paraissent timides. Pourtant, le 2.0 TDI fait bonne figue et permet surtout de limiter le budget carburant.	★★★★
2.0 TDI	177/190*	5	04/11-06/18	Cette puissance permet à l'A6 d'assumer plus facilement sa vocation routière. Le rapport performances/consommation renforce son intérêt.	★★★★
3.0 V6 TDI	204/218*	5,7/5,2	04/11-06/18	S'il offre des reprises vigoureuses, ce V6 séduit surtout par sa souplesse et le plaisir qu'il procure au volant. Des qualités qui se paient cher.	★★★★
3.0 V6 TDI BVA	245/272*	5,9/5,2	04/11-06/18	Avec ce moteur, l'A6 se mue en GT. Outre ses excellentes performances, il permet de bénéficier d'un très bon niveau d'équipement.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Multitronic 8 rapports. (*) Changement de puissance en novembre 2014.

LE BUDGET

POUR UN 3.0 V6 TDI 218 BVA DE 2015

Filtere à air/habitacle	36/55 €	Embrayage complet	- / -
Filtere à huile/carburant	20/41 €	Injecteur/6 bougies	746/186 €
Plaquettes/disques AV	218/433 €	Turbo	1 926 €
Plaquettes/disques AR	145/370 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	327/293 €	Filtere à particules	2 172 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 277 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Silhouette élégante, fabrication remarquable, intérieur spacieux pour quatre, l'A6 est une invitation au voyage. Les trajets s'effectueront dans une atmosphère reposante grâce à la qualité de l'amortissement et de l'insonorisation. Néanmoins, pour certains propriétaires, cette ambiance s'est dégradée... En cause, les dysfonctionnements de la boîte S tronic, mais aussi, sur les TDI, les défaillances de la pompe à eau (2.0) et de la distribution.

AUDI TT III

DEPUIS 2014

Regard perçant, lignes tendues, nouveau châssis... le TT a gagné en caractère, mais sa sportivité est parfois prise en défaut.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Quattro**: dysfonctionnements
- ▶ **1.8/2.0 TFSI**: turbo
- ▶ **2.0 TDI**: courroie, pompe à eau



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.8 TFSI**
- Non-démarrage** du moteur jusqu'au 10/09/17 (sur S tronic) > Faisceau moteur à réparer.
- 1.8/2.0 TFSI**
- Perte de puissance** du moteur > Actionneur du calage d'arbre à cames (jusqu'en septembre 2016), ou carter de chaîne de distribution et turbo.
- Fuite d'huile** jusqu'en juillet 2017 > Étanchéité du couvre-culasse.
- Couinements** du moteur par temps froid jusqu'en juin 2018 > Pompe à huile à remplacer.
- 2.0 TDI**
- Bruit** moteur jusqu'au 03/10/16

- > Courroie et galet tendeur.
- Témoin** de dysfonctionnement allumé > Contacteur de pression d'huile.
- Témoin** moteur allumé > Soupape de commande du variateur de calage d'arbre à cames.
- Témoin** de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau.
- Endommagement** de la courroie de distribution > Courroie à changer.

TRANSMISSION

- Quattro**
- Dysfonctionnement** de la transmission intégrale > Nettoyage de la pompe et

- vidange, ou pompe de précharge à changer.
- S tronic 7**
- Fuite d'huile** > Boîte semi-complète à remplacer.
- Absence de motricité** > Fourchettes de sixième et de marche arrière.

CHASSIS

- Craquements** en braquant > Réglage du mécanisme de direction.
- Témoin** de direction allumé > Reprogrammation.
- Cognements** à l'arrière > Paliers d'amortisseurs.

HABITACLE

- Bruit** du siège avant jusqu'au 26/02/15 > À réparer.
- Détachement** des baguettes latérales sur les sièges Supersport jusqu'au 08/11/16 (Coupe) ou jusqu'en juin 2017 (Roadster) > À remplacer.
- Défaillance** totale du Virtual Cockpit > Reprogrammation.

CARROSSERIE

- Dysfonctionnement** du becquet arrière jusqu'au 10/10/14 > Reprogrammation, ou module du becquet à remplacer.

ON AIME

Virtual Cockpit Spectaculaire, pratique et d'une lisibilité parfaite, l'affichage numé ique regroupe les informations directement dans le champ visuel du conducteur.



Présentation Outre son style épuré, la planche de bord brille par une qualité de finition irréprochable. Et que dire des commandes de ventilation intégrées dans les aérateurs !

Roadster Rouler cheveu au vent, rien de plus simple : la capote se déplie automatiquement en dix secondes jusqu'à 50 km/h.

Comportement Avec sa nouvelle plate-forme, le TT offre davantage de plaisir au volant : direction plus incisive, train avant plus mordant et essie arrière bien mobile.

ON REGRETTE

Amortissement En forçant le rythme, le TT perd en rigueur, pénalisé par l'effet de pompage des amortisseurs arrière.

Confort Sur les versions équipées du châssis sport, il se distingue par une fermeté excessive. Raison supplémentaire pour privilégier la suspension Magnetic Ride (de série sur les TTS et TT RS).

S tronic Si elle autorise des passages de rapport éclair en manuel, cette boîte reste un peu caricaturale dans ses modes automatiques (sous-régime en « D », surrégime en « S »).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.8 TFSI	180	6 (5,9)	Depuis 08/15	Une bonne entrée en matière. Il autorise de bonnes reprises et se montre suffisamment nerveux, même si le turbo est paresseux.	■
2.0 TFSI	230	5,9 (6,4)	Depuis 09/14	Gorgé de couple, ce 2.0 turbo plaque le dos au siège dès 2 000 tr/min. Il y a encore plus performant, mais cette version suffit la gement.	■
2.0 TFSI (TTS)	310	7,3 (6,9)	Depuis 12/14	Agréable à bas régime, méchant à partir de 2 500 tr/min... le TTS ne se distingue du 180 ch que dans la partie haute du compte-tours.	■
2.0 TDI	184	4,2	09/14-01/19	Sobre et performante, cette motorisation colle mal avec l'esprit sportif du TT, faute de punch. De plus, le train avant est pris en défaut.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto S tronic 6 ou 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TFSI 230 DE 2016

Filtere à air/habitade	33/20 €	Amortisseurs AV/AR	363/299 €
Filtere à huile	18 €	Kit de distrib. (210 000 km)	-
Plaquettes AV	170 €	Embrayage complet	655 €
Fisques AV	231 €	4 bougies	331 €
Plaquettes AR	100 €	Turbo	1 996 €
Disques AR	166 €	Total du panier de pièces	4 138 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si le TT III s'inscrit dans la lignée née en 1998, ce troisième modèle semble s'en affranchir en adoptant une ligne plus agressive, qui suggère un regain de sportivité, et un cockpit résolument high-tech. Tiré à quatre épingles, performant et très abouti, le TT s'avère raide avec le châssis sport, mais les versions qui en sont dépourvues ne présentent pas la même rigueur dans la tenue de route. Sur le plan de la fiabilité le bilan est satisfaisant mais pas parfait.

AUDI Q2

DEPUIS 2016

Il ne compte pas que sur son style original pour séduire : équipements dernier cri, blocs puissants, finition aux petits oignons...

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **S tronic 7** : divers dysfonctionnements
- **TFSI** : joint de pompe à eau
- **1.6 TDI** : distribution, injecteurs



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous TFSI (EA211)
Témoin de température allumé
> Joint de pompe à eau.
Dysfonctionnements du moteur
> Bougies d'allumage, voire remise en état du moteur.
Perte d'huile au niveau du turbo
> Joint de la conduite d'huile.
Ratés > Nettoyage de la culasse.
1.0 TFSI (EA211)
Témoin pollution allumé et perte de puissance > Actionneur de pression de suralimentation.
1.6 TDI (EA288)
Bruit au démarrage à froid jusqu'à 03/10/16 > Courroie de distribution

(Litens) et/ou galet tendeur (Contitech ou Gates).
Témoin moteur allumé, à-coups jusqu'au 20/02/17 > Remise en état du faisceau (contact avec le radiateur d'air de suralimentation).
Cognements dans le moteur
> Nettoyage, voire remplacement des injecteurs.
Impossibilité de démarrer jusqu'en octobre 2017 > Mise à jour du calculateur.
1.6/2.0 TDI (EA288)
Témoin de préchauffage allumé > Bougies à changer.
Endommagement de la courroie de distribution > À changer.

Non-démarrage jusqu'en janvier 2018 > Batterie (Möll).
2.0 TDI (EA288)
Difficultés de démarrage
> Transmetteur de pression de carburant.

TRANSMISSION

BVM 6
Impossibilité de passer la 5^e et/ou la 6^e > Unité de commande.
Craquement en 3^e et 4^e > Moyeu de synchro et pignons baladeurs.
S tronic 7 (DQ381)
Impossibilité d'engager le premier rapport > Mise à jour logiciel.

Défaillance du 5^e rapport jusqu'au 20/04/17 > Boîte à remplacer.
Bruit au démarrage jusqu'au 24/06/17 > Volant moteur bimasse.
Témoin boîte allumé jusqu'au 25/08/17 > Boîte à changer.
Craquements en 3^e > Fourchettes de 1^{er} et de 3^e; synchro de 3^e.

CHASSIS

Craquements en braquet
> Réglage du mécanisme de direction.

HABILITACE

Dysfonctionnements du Virtual Cockpit > Mise à jour logiciel.

ON AIME

Agrement Direction très directe, levier de vitesse haut perché, moteurs pétillants et tenue de route efficace, le crossover Audi est plaisant à conduire.
Suspensions Tout en assurant un bon comportement routier, elles offrent un confort appréciable grâce à leur souplesse. C'est moins le cas avec le châssis sport (S line).
Présentation Identique à celle de l'A3, la planche de bord est épurée, agréable à l'œil et très bien finie.
High-tech Dalle numérique (Virtual Cockpit), suspension pilotée, affichage tête-e-haute, phares à LED, le petit SUV place la barre très haut dans la catégorie.

ON REGRETTE

Banquette Pour pouvoir proposer un volume de coffre décent, Audi a positionné le dossier de banquette à la verticale, sans réglage possible. Résultat, les passagers sont mal installés à l'arrière, même s'ils disposent d'un espace suffisant.



Tarifs Gros moteurs et dotation technologique (souvent en option) alourdissent la note. Sur le marché de l'occasion, une version TDI 150 S line coûte au minimum 34 000 €. Une entrée de gamme est, elle, accessible à partir de 25 000 €. **Qualité perçue** Certains plastiques, comme les éléments qui habilitent les portes-internes, manquent de cachet. Peu commun dans un modèle Audi.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 TFSI	116	5,1 (5,1)	Depuis 11/16	Doux et discret, ce moteur s'en sort grâce à son couple de 200 Nm.	■
1.4 TFSI	150	5,5 (5,2)	11/16-10/18	Souple, mais aussi plus puissant, le Q2 gagne en polyvalence.	■
2.0 TFSI quattro BVA	190	6,1	05/17-09/20	Ce 2.0 affiche des performances de GTI : 228 km/h en pointe.	■
1.6 TDI	116	4,4 (4,1)	Depuis 11/16	Un bloc pas trop bruyant et volontaire, mais creux à bas régime.	■
2.0 TDI quattro BVA	150	4,8	Depuis 01/17	Plein à tous les étages, il permet de relancer efficacement le SUV.	■
2.0 TDI quattro BVA	190	4,9	11/16-09/20	Une puissance loin d'être indispensable et une facture très salée.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto S tronic 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 116 DE 2017

Filtre à air/habitacle	33/28 €	Embrayage complet	644 €
Filtre à huile/carburant	17/52 €	Injecteur/4 bougies	616/127 €
Plaquettes/disques AV	170/231 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	100/166 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	388/323 €	Filtre à particules	2 488 €
Kit de distrb. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 886 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Q2 a fait une entrée remarquée dans la cour des crossovers chics. Belle gueule, habitacle traité avec un grand soin, possibilités de personnalisation, ce petit SUV a tout pour plaire. Néanmoins, son jeune âge et la réputation d'Audi lui valent d'être affichés à des prix encore élevés. Hormis de petits défauts, pas grand-chose à redire. Même constat sur le plan de la robustesse, si ce n'est que la récente boîte S tronic 7 (DQ381) présente des faiblesses.

AUDI Q3

2011-2018

Aussi enjoué au cœur des zones urbaines que sur les routes sinueuses, le Q3 décroît quelque peu sur le chapitre de la vie à bord.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** système quattro, climatisation
- ▶ **TFSI :** surconsommation d'huile
- ▶ **2.0 TDI :** pompe à eau, vanne EGR



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 TFSI
Témoin de température allumé > Joint de pompe à eau.
Perte de puissance > Actionneur de turbo ou bougies d'allumage.
Fuite d'huile jusqu'au 24/02/16 > Tubulure d'admission.
1.4/2.0 TFSI
Surcons. d'huile > Culasse (1.4 TFSI), ou pistons et segments jusqu'au 30/06/14 (2.0 TFSI).
2.0 TDI 140/177 (EA189)
Témoin de liquide de refroid. allumé > Pompe à eau.
Calage moteur > Vanne EGR.
Perte de puissance > Vérification du circuit de carburant.

Témoin pollution allumé jusqu'au 01/05/11 > Capteur de pression différentielle.
Dysfonctionnements moteur > Nettoyage de l'unité de commande de papillon (action en novembre 2013).
2.0 TDI 150/184 (EA288)
Endommagement de la courroie de distribution > À changer.
Témoin de liquide de refroid. allumé > Pompe à eau.
Couinements du moteur > Courroie ou galet tendeur.
Sifflements du moteur > Joint de collecteur d'échappement.
Perte de puissance > Transmetteur de pression d'huile.

TRANSMISSION

4 x 4
Défaillance du système > Vidange, ou pompe du coupleur.
Fuite du coupleur > À changer.
BVM 6
Bruits et patinage de l'embrayage > Plateau de pression.
Bruits > Conduite hydraulique d'embrayage.
S tronic 7
Bruits du 27/05/13 au 13/11/14 allumés > À remplacer.
Fuite d'huile > Boîte semi-complète à changer.
Bruits en deuxième > Bague de synchro.

HABITACLE

Dysfonctionnements des vitres AV jusqu'en juillet 2013 > Moteurs, et mise en place de protections.
Difficulté de descente des vitres AR jusqu'en septembre 2014 > Glaces.
Défaillance de la climatisation > Compresseur (Sanden) ou vanne de régulation (Sanden ou Denso) jusqu'en février 2015.
Dysfonctionnements de la soufflerie de d'air > Régulateur.
Impossibilité de verrouiller la direction > Barillet.

CARROSSERIE

Défaillance d'un feu xénon > Fiche entre calculateur et optique.

ON AIME

Finition L'habitacle respire la qualité. Les plastiques finissent le regard et les assemblages, propres, limitent l'apparition de bruits parasites dans le temps.



Modèle restylé Le Q3 enrichit sa dotation de série dès l'entrée de gamme : feux xénon, Bluetooth, capteurs de pluie et de lumière, aide au démarrage en côte, accoudoir central avant...

Polyvalence Agréable en ville, grâce à son gabarit mesuré, le Q3 a aussi fié et allure dans les enchaînements de virages : les trains roulants sont précis et la caisse est bien maintenue. Sur les grands axes, il fait preuve d'une belle stabilité.

Ergonomie Commande de boîte surélevée, emplacement dédié pour la climatisation et écran trônant au sommet de la planche de bord... un environnement bien pensé.

ON REGRETTE

Vie à bord Le volume intérieur décroît. À l'avant, les rangements manquent, tandis qu'à l'arrière, la large ouverture des portes et l'espace aux jambes sont corrects, sans plus. Quant au coffre (463 l), il n'a vraiment rien d'extraordinaire.
Modularité Banquette et dossier fixes, configuration break privée de plancher plat, les aspects pratiques ont été négligés.

Suspensions Trop fermes pour assurer des trajets reposants. Un défaut qui s'est atténué, depuis février 2015, sur le modèle restylé.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.4 TFSI 4x2	150	5,5	10/13-11/18	De petite cylindrée, ce moteur offre des prestations convenables tout en maîtrisant son appétit. Il est assez bien représenté en occasion.	★★★★
2.0 TFSI 4x4	170/180*	7,3/5,5	10/11-11/18	Ainsi motorisé, le SUV est mieux armé sur les voies rapides. Plaisante au volant, cette mécanique donne accès à la transmission intégrale.	★★★★
2.0 TDI 4x2 4x4	140/150*	5,2/4,4 5,7/4,9	10/11-11/18	Vif en relance et souple à bas régime, ce diesel convient bien au Q3. Un peu sonore, il devient plus sobre dans la déclinaison 150 ch.	★★★★
2.0 TDI 4x2 4x4	177/184*	5,5/-5,6/5,2	10/11-11/18	Plus d'entrain, mais c'est au prix de grondements et d'un manque de douceur de l'embrayage. Ce qui gâche un peu le tableau.	★★★★

(*) Changement de puissance depuis février 2015.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2014

Filter à air/habitacle	29/27 €	Embrayage complet	717 €
Filter à huile/carburant	17/47 €	Injecteur/4 bougies	616/124 €
Plaquettes/dsques AV	139/231 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/dsques AR	100/207 €	Vanne EGR	319 €
Amortisseurs AV/AR	322/368 €	Filter à particules	2 502 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 959 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si son gabarit compact destine le Q3 aux citadins, il exclut d'emblée les familles nombreuses, car l'espace y est compté et la modularité, limitée. En fait, c'est le conducteur qui est le mieux loti. Il pourra mesurer les qualités du châssis, en ville comme sur route, ainsi que la vigueur des motorisations. Question fiabilité la prudence s'impose. Les diesels 2.0 TDI antérieurs à février 2015 peuvent être à l'origine de pannes, tout comme le coupleur de la transmission 4 x 4.

AUDI Q3 II

DEPUIS 2018

Plus technologique, bien motorisé et correctement présenté, le Q3 deuxième de nom devient enfin pratique et familial.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► 35/40 TDI (2.0) :
surchauffe moteur



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Liquide de refroidissement coloré et perte de chauffage > Nettoyage du circuit de refroidissement.
Démarrage impossible
> Réinitialisation logiciel et remplacement batterie.
35 TFSI (1.5)
Fuite d'huile > Bagues-joints du niveau du turbo ou vis de fixation du volant-moteur.
40/45 TFSI (2.0)
Fuite de liquide de refroidissement > Régulateur ou pompe de liquide de refroidissement.
Témoin filit e à particules allumé

> Mise à jour ou régénération du filit e à particules.
35/40 TDI (2.0)
Bruit au niveau de la distribution > Remplacement de la courroie (Gates).
Fuite d'huile du 02/03/19 au 30/04/19 > Module du filit e à huile.
Le moteur ne redémarre pas après Stop&Start > Broches, serrissages, voire transmetteur de pression de carburant.
Surchauffe du moteur > Pompe de liquide de refroidissement.
Message dysfonctionnement du système AdBlue > Joint torique de conduite d'AdBlue.

TRANSMISSION

5 tronic 7
À-coups > Mise à jour du calculateur de boîte.

CHASSIS

Bruits à l'avant et à l'arrière > Refi er ou remplacer les butées d'amortisseur.

HABITACLE

Mauvais affichage de l'avertisseur de survitese > Mise à jour du Virtual Cockpit.
Impossibilité de verrouiller ou déverrouiller les portes via l'application jusqu'en décembre

2019 > Mise à jour.
Dysfonctionnement du système multimédia > Réinitialisation.
Dysfonctionnement des aides au stationnement > Nettoyage, fixation ou remplacement.
Bruit parasite au niveau du combiné d'instruments > Rectifie r.
Mauvaise configuration du calculateur de réseau de bord > À remplacer.

CARROSSERIE

Présence de buée et de fine gouttes d'eau dans les projecteurs > Réparation, voire remplacement.

ON AIME

Finition Audi maîtrise son sujet : le choix des matériaux et la précision des assemblages n'appellent aucune critique.



Confort Avec l'amortissement classique comme avec la suspension pilotée, le Q3 filit e bien les irrégularités de la chaussée.
Coffre Cette génération répond aux besoins d'une famille. Le volume de chargement est dans la bonne moyenne de la catégorie et il est possible de bénéficier "un plancher plat, banquette rabattue.
Habitabilité L'espace à bord est appréciable. Deux adultes seront rapidement à l'aise aux places arrière grâce, notamment, aux dossiers inclinables et à la banquette coulissante sur 15 cm.

ON REGRETTE

Place centrale Certes, Audi fait des efforts pour ses passagers arrière. Mais alors pourquoi sacrifie la place du milieu avec une assise beaucoup trop ferme ?
S tronic Aucun problème en conduite coulée, mais cette boîte manque de réactivité lorsque l'on hausse le rythme.
Options Une annonce au prix intéressant doit alerter. Les options étant nombreuses chez Audi, il est conseillé de bien éplucher la liste des équipements réellement présents avant de faire son choix.
35 TDI Ce diesel ne manque pas d'arguments, mais il se révèle sonore et la version Quattro n'est pas disponible en boîte auto.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
35 TFSI	150	6,1 (5,8)	Depuis 11/18	Sa bonne valeur de couple (250 Nm) le rend volontaire et agréable à conduire. Mais ce petit 1.5 manque de tonus lors des relances.	■
40 TFSI BVA 4 x 4	190	7,6	Depuis 11/18	Ce bloc 2.0 plus puissant change la physionomie du Q3. Les reprises sont meilleures et il est ainsi mieux armé pour affronter l'autoroute.	■
45 TFSI BVA 4 x 4	230	7,6	Depuis 11/18	Avec la direction progressive et la suspension pilotée, son tempérament devient plus dynamique. L'agrément est au top.	■
35 TDI	150	5,7 (4,9)	Depuis 11/18	À défaut d'être discret, ce moteur tonique profi e et de son couple généreux pour ne jamais manquer de ressource. Existe aussi en 4 x 4.	■
40 TDI BVA 4 x 4	190	5,7	Depuis 11/18	Cette version de pointe réunit les atouts de la transmission 4 x 4 et de la boîte S tronic. Mais elle est chère et peu répandue en occasion.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto S tronic 7.

LE BUDGET

POUR UN 35 TDI DE 2019

Filtre à air/habitacle	33/38 €	Embrayage complet	493 €
Filtre à huile/carburant	16/46 €	Injecteur/4 bougies	727/136 €
Plaquettes/disques AV	145/233 €	Turbo	1 891 €
Plaquettes/disques AR	103/203 €	Vanne EGR	304 €
Amortisseurs AV/AR	339/292 €	Filtre à particules	3 684 €
Kit de distrib. (210 000 km)	261 €	Total du panier de pièces	8 944 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si elle ne fait pas dans le spectaculaire au niveau du style, cette deuxième génération évolue néanmoins en profondeur. Le SUV compact d'Audi est désormais adapté à une utilisation familiale grâce à sa modularité et à son coffre accueillant, et il s'est mis à jour en ce qui concerne les équipements technologiques. De plus, l'agrément mécanique est toujours au rendez-vous et la fiabilité n'est pas de gros défauts.

AUDI Q5 |

2008-2017

Ce SUV sait tout autant recevoir ses hôtes que mettre en confiance son conducteur. Des qualités qui se paient au prix fort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **2.0 TFSI**: surconsommation d'huile
- ▶ **2.0 TDI**: FAP, pompe à eau, turbo, EGR
- ▶ **3.0 V6 TDI**: chaîne de distribution

>>> **A surveiller**



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 TFSI
Surconsommation d'huile jusqu'en 2012 > Bielle, segments et pistons.
Tous diesels
Perte de puissance jusqu'en mai 2011 > Capteur de pression différentielle.
2.0 TDI 143/170 (EA189)
Témoin moteur allumé > Volets de tubulure d'admission.
Manque de puissance > Soupape et radiateur EGR.
Témoin de liquide de refroidissement allumé > Joint de culasse ou culasse, ou pompe à eau.

Perte de puissance, allumage du témoin de préchauffage > Pompe d'injection haute pression ou turbo.
2.0 TDI 150/177/190 (EA288)
Témoin de température allumé > Pompe à eau.
Perte de puissance > Clapet et vanne EGR, ou transmetteur de pression d'huile.
Sifflements moteur > Joint de collecteur d'échappement.
3.0 V6 TDI 240/245/258
Claquements jusqu'au 03/09/13 > Tendeur de chaîne.
Témoin moteur allumé > Vanne EGR ou volets de tubulure d'admission et servomoteurs.

TRANSMISSION

S tronic 7
Message « anomalie BV » > Mécatronique ou capteur de rapport.
Sifflements de la boîte > Câbles.
Dysfonctionnements > Circuit imprimé de la mécatronique.
Bruit au démarrage > Resserrage du volant moteur.
Perte de puissance > Calculateur.

CHASSIS

Témoin de frein allumé > Cylindre émetteur.
Durété ou bruit de la direction

jusqu'en septembre 2013
> Arbre intermédiaire de direction.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation et risque d'incendie d'avril 2011 à mai 2015 > Résistance chauffante (rappel).
Non-fonctionnement de la ventilation jusqu'en décembre 2012 > Soufflante à te à changer.
Défaillance de la climatisation > Capteur de pression (jusqu'au 15/05/13) ou poulie de compresseur.
Dysfonctionnements électriques > Régulateur de tension de l'alternateur.

ON AIME

Coffre Ouverture très large, seuil de chargement suffisamment bas, formes carrées et bon volume... les bagages ne lui font pas peur.



Habitabilité Le Q5 conviendra parfaitement à une famille. Hornis une largeur aux coudes juste correcte, il offre suffisamment d'espace au niveau des jambes, et la garde au toit est satisfaisante.
Finition Élégamment présentée, l'intérieur est assemblé avec soin et le choix des matériaux ne suscite pas de critiques. La garantie d'un bon vieillissement.

Châssis Bien qu'il soit plutôt ancien par sa conception (plus de dix ans), le SUV Audi a encore de très beaux restes : comportement équilibré et freinage mordant.

ON REGRETTE

Amortissement Ferme à basse vitesse, il répercute de manière sèche les déformations de la route.
Confort Les assises sont assez courtes et peu épaisses. Aux places arrière, il faut également y ajouter la fermeté de la sellerie.
Infodivertissement Vieillissant, la cartographie GPS apparaît dépassée et le système fait l'impasse sur les dernières technologies, comme les applications pour smartphones.
Tarif Même lorsque leur Q5 affiche un kilométrage important, les vendeurs sont loin de le brader.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 TFSI 4x4	180	8,1	12/09-04/16	Entrée en matière convaincante. Ce moteur turbo allie douceur et bonne santé. Mais on le sent passer à la station-service.	★★
2.0 TFSI 4x4	211/225/230	8,1/7,5/7,5	10/08-12/16	Un bloc qui pêche aussi par gourmandise, mais il gratifie le conducteur de relances énergiques et d'un bel agrément de conduite.	★★
2.0 TDI 4x2 4x4	143/150	5,3/4,9 5,9/5,6	12/09-12/16	Une puissance modeste au regard du poids, mais son couple lui sauve la mise. En prime, il se montre souple et contient sa consommation.	★★
2.0 TDI 4x4	170/177/190	6,2/5,9/5,6	10/08-12/14	Hormis des grondements à l'accélération et quelques vibrations, ce moteur est tout indiqué. Le meilleur rapport prix/prestations.	★★
3.0 V6 TDI 4x4 BVA	240/245/258	7,5/6,4/5,9	10/08-12/16	Grande souplesse d'utilisation, disponibilité à tous les régimes, insensibilité à la charge. Son seul défaut : des tarifs élevés.	★★

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 190 DE 2015

Filtre à air/habitacle	31/45 €	Embrayage complet	807 €
Filtre à huile/carburant	17/41 €	Injecteur/4 bougies	616/1227 €
Plaquettes/disques AV	194/391 €	Turbo	1 832 €
Plaquettes/disques AR	123/245 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	410/310 €	Filtre à particules	2 064 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 807 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Q5 maîtrise l'art du compromis. Tenue de route irréprochable, voire plaisante, mais confort globalement réservé sur les grands axes, motorisations diesel vaillantes et performantes mais raisonnables en termes de consommation, et espace accueillant, malgré des dimensions contenues. En revanche, sous le capot, ça coince. Les blocs 2.0 TDI (EA189) sont à surveiller de près, sous peine de défaillances coûteuses : culasse, pompe d'injection...

AUDI Q5 II

DEPUIS 2016

Le même en mieux ! Si cette deuxième génération ne révolutionne pas le Q5, elle le bonifie sur tous les plans.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : direction
- 2.0 TDI : radiateur EGR, FAP



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 TFSI

Témoin de température allumé
> Régulateur de liquide de refroidissement.

Défaillance de la pompe à eau
> À remplacer (appel en novembre 2018).

2.0 TDI

Témoin de préchauffage allumé
> Transmetteur d'air de suralimentation.

Témoin de dépollution allumé
> Radiateur EGR.

Bruit moteur jusqu'au Q2/10/16
> Courroie et galet tendeur.

Coupage du moteur

> Transmetteur de pression du carburant.

Sifflement à l'avant > Joint du collecteur d'échappement.

Témoin de gestion moteur allumé
> Transmetteur de pression d'huile.

Endommagement de la distribution > Courroie.

Perte de la puissance > Filtre à particules à régénérer ou à remplacer.

TRANSMISSION

S tronic

Témoin dysfonctionnement allumé
> Capteur de rapport et calculateur de boîte.

Vibrations en position « R »

> Rectifier le ser age du volant moteur.

Bruit sur les rapports impairs
> Double embrayage, flit es...

CHASSIS

Direction dure ou hors fonction
> Mécanisme de direction.

Couinement de la direction
> Graissage, ou arbre de direction à remplacer.

HABITACLE

Défaillance du chauffage stationnaire > Calculateur du chauffage ou pompe de dosage.

Dysfonctionnement de

l'ouverture du hayon à commande gestuelle > Calculateur à changer.
Défaillances de la climatisation > Servomoteur de réglage des volets.

Décollement du joint de porte arrière > À réparer.

Ouverture incomplète des vitres avant ou inversion du sens
> Reprogrammation.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 TFSI 4 x 4 BVA	252	6,8	Depuis 11/16	Les performances plaident en sa faveur, mais son couple inférieur à celui des diesels oblige à le solliciter, et la consommation s'en ressent.	■
2.0 TDI	150	4,5	11/16-09/20	Bien que dépourvu de transmission intégrale, ce « petit » diesel manque de punch pour mouloir le bestiau. Correct, sans plus.	■
2.0 TDI 4 x 4 BVA	163	4,9	11/16-09/20	Les 13 chevaux de plus ne font pas vraiment la différence, vu que cette version reçoit, en plus, la transmission intégrale et la boîte automatique.	■
2.0 TDI 4 x 4	190	5,1 (4,9)	Depuis 11/16	Souple à bas régime, discret, dénué de temps de réponse, le TDI 190 est le compagnon idéal. Sa boîte S tronic est douce et réactive.	■
3.0 TDI 4 x 4 BVA 8	286	5,7	Depuis 09/17	Les 600 Nm de couple le transforment en SUV de course et se jouent avec facilité de ses plus de 2 tonnes. Le budget est à l'avenant.	■

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto S tronic 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 190 DE 2017

Filtre à air/habitacle	38/62 €	Embrayage complet	818 €
Filtre à huile/carburant	16/98 €	Injecteur/4 boîtes	619/131 €
Plaquettes/disques AV	194/391 €	Turbo	1 880 €
Plaquettes/disques AR	173/352 €	Vanne EGR	280 €
Amortisseurs AV/AR	343/334 €	Filtre à particules	2 153 €
Kit de distrib. (210 000 km)	213 €	Total du panier de pièces	7 846 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Bien que la ligne et l'habitabilité du Q5 n'aient guère évolué, on observe une nette amélioration en termes de prestations routières, de confort (notamment grâce à la suspension pneumatique) et de technologie embarquée. Mais il faut viser haut pour profiter de raffinement ts tel le Virtual Cockpit (de série sur S line). Trois ans après son lancement, l'Allemand avoue quelques faiblesses techniques (défaillance de la S tronic 7, encrassement du FAP).

ON AIME

High-tech Compteurs digitaux, grand écran GPS... Le spectacle se déroule à l'intérieur.



Tenue de route Reposant sur une nouvelle plate-forme, le SUV Q5 a gagné en agilité, tout en restant effi ace et rassurant.

Confort Outre une insonorisation soignée, le Q5 offre un confort princier. Un moelleux que l'on doit à la suspension pneumatique, proposée en option.

Habitabilité Peu de progrès, mais il est vrai que ce SUV est plutôt gâté par la nature. L'accueil est aimable et la place aux jambes suffisa te pour des adultes.

Finition Elle ne pâtit pas du fait que l'allemand soit assemblé au Mexique. Bien au contraire.

ON REGRETTE

Banquette La place centrale est, comme c'est souvent le cas hélas, inconfortable et inexploitable.



Écran Damage que la marque se refuse à lui offrir un système tactile, un équipement pourtant incontournable désormais.

Modularité En l'absence de la banquette coulissante (option), bien pratique au quotidien, elle demeure classique.

AUDI Q7

2006-2015

Une limousine en habit de SUV. Telle pourrait être la définition du Q7, qui fait le maximum pour satisfaire le plus grand nombre.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **TDI** jusqu'en 2011 : FAP encrassé
- ▶ **3.0 V6 TDI** : encrassement, EGR, turbo, distribution, injecteurs



Modèle restylé (2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous diesels

Perte de puissance jusqu'en mai 2011 > Capteur de pression différentielle.

Manque de puissance en raison de la présence de limaille de fer > Pompe haute pression, injecteur...

3.0 V6 TDI

Témoin moteur allumé jusqu'en juin 2009 > Pompe à eau additionnelle.

Claquements du moteur jusqu'au 02/09/13 > Tendeur de distribution.

Perte de puissance > Soupape EGR ou radiateur de recyclage des gaz. **Voyant** moteur allumé > Volets de tubulure d'admission, servomoteurs.

Perte de puissance > Turbo et collecteur d'admission ou servomoteurs de turbo.

Secousses, cognements, dégageement de fumée blanche > Injecteurs.

Témoin de liquide de refroidissement allumé > Flexible d'aération du vase d'expansion.

TRANSMISSION

Tiptronic 6

Fuites de la boîte de transfert jusqu'au 16/07/07 > Joint ou boîte de transfert.

Fuite d'huile jusqu'au 01/10/07 > Conduites ATF. **Dysfonctionnements** jusqu'en

novembre 2007 > Étañchéité du connecteur.

Difficultés de passage des rapports jusqu'en septembre 2008 > Distributeur hydraulique.

Bruit dans la transmission > Arbre de transmission à remplacer.

Tiptronic 8

Témoin de boîte allumé > Mise à jour logiciel, ou faisceau.

Fuite d'huile > Vis de plateau d'entraînement ou joint de carter.

Bruits et vibrations > Arbre de transmission.

CHASSIS

Mauvaise assiette (le véhicule penche d'un côté) jusqu'en juin

2010 > Clapet de pression de la suspension pneumatique.

Dysfonctionnement du correcteur d'assiette > Déshydrateur de compresseur.

Claquements du frein à main > Repositionnement des câbles.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation jusqu'en mars 2010 > Conduites de liquide frigorigène.

Témoin d'alternateur et de batterie allumés > Alternateur.

Craquement du hayon électrique > Remise en état.

ON AIME

Habitacle Avec plus de 5 m de long, le Q7 accueille ses occupants dans un vaste espace intérieur. Hormis aux places du troisième rang, même des personnes de grande taille seront bien installées.



Présentation Plastiques mousés de grande qualité, belles selleries, moquette épaisse, le soin apporté à la finition ne mérite que des éloges.

Coffre En configuration cinq places, la soute atteint un volume conséquent (775 l). Banquette rabattue, ce SUV pourrait rendre jaloux un petit utilitaire...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
3.0 V6 TFSI 4 x 4 BVA	272	10,7	06/10-05/15	Un V6 à essence à son aise sous le capot du lourd Q7 et tout à fait à la hauteur en termes de prestations, ce qui se ressent à la pompe.	Vert
3.0 V6 TDI 4 x 4 BVA	204	7,2	11/10-05/15	Ce bloc se montre volontaire, mais il a fort à faire pour déplacer les 2,3 t du SUV Audi. Le conducteur tranquille appréciera sa souplesse.	Orange
3.0 V6 TDI 4 x 4 BVA	233/240/245*	10,5/9,8/7,4	03/06-05/15	C'est le choix le plus pertinent dans la gamme. Les relances sont franches et le couple important permet de rouler sur un filet de gaz	Orange
4.2 V8 TDI 4 x 4 BVA	326/340**	11,1/9,2	03/07-05/15	Agrément hors du commun et grande vitalité pour ce V8. Néanmoins, le Q7 n'aime pas être chahuté et le budget d'utilisation s'envole.	Orange

(*) Changement de puissance depuis 2011. (**) Changement de puissance depuis avril 2009.

LE BUDGET

POUR UN 3.0 V6 TDI 240 BVA DE 2012

Filtre à air/habitacle	33/36 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	20/41 €	Injecteur/6 bougies	699/186 €
Plaquettes/dsques AV	320/490 €	Turbo	1 926 €
Plaquettes/dsques AR	179/357 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	768/751 €	Filtre à particules	1 746 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 861 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 122 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Ce SUV friand de grands espaces est une véritable « machine à rouler ». L'outil idéal pour les familles nombreuses, ou pour qui a besoin d'un beau volume intérieur sans sacrifier pour autant la qualité de vie à bord. Le couple généreux des V6 TDI permet de profiter pleinement des qualités du Q7, mais ces diesels peuvent aussi être source d'ennuis. Distribution, injecteurs, turbo et filtre à particules, notamment, ont causé par mal de soucis aux propriétaires.

ON REGRETTE

Gabarit Conduire le Q7, très large et long, en milieu urbain n'est pas une partie de plaisir. De plus, la position de conduite en hauteur empêche de distinguer les obstacles proches.

Suspensions Difficile de concilier tenue de route et confort avec un véhicule aussi lourd. Résultat, des réajustements se font sentir sur les petites déformations du revêtement et l'amortissement est rude à basse vitesse.

Budget On peut trouver des Q7 au prix d'une berline compacte. Mais sachez que les consommables (pneumatiques, plaquettes de frein), ainsi que l'entretien de la partie mécanique, n'ont rien de comparable en termes de coût.

Poids Avec 2,3 t au minimum, et lors de la physique obligent, le Q7 invite à une conduite coulée.

BMW SERIE 1 F20

2011-2019

La deuxième génération s'est attachée à corriger les défauts de la première, tout en conservant son caractère sportif.

FIABILITE

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS A SURVEILLER

- **Essence (N13):** distribution, pompe à eau
- **Tous diesels:** turbo, vanne EGR
- **Tous diesels (N47):** distribution

>>> Nouveaux défauts



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous (B38/48/37/47)
Moteur ne tournant pas rond > Amortisseur de vibrations.
Non-démarrage du 03/10/16 au 06/03/18 > Démarrateur.
14i/16i/18i/20i (N13)
Fuite d'huile jusqu'au 10/12/12 > Câble de l'électrovanne, voire faisceau moteur.
Bruit moteur allumé jusqu'au 27/10/14 > Chaîne de distribution.
Fuite de liquide de refroidissement du 01/10/13 à mars 2015 ou bruit moteur > Pompe à eau.
16i/18i-1.5 3-cyl. (B38)
Fumée bleue > Couvre-culasse,

sonde lambda, catalyseur, bougies.

25i (N20)
Calage moteur jusqu'au 31/01/15 > Calculateur moteur.
Bruit moteur jusqu'au 01/03/15 > Distribution complète.
16i/18i (B38)-20i/25i (B48)
Perte de puissance jusqu'au 20/03/17 > Câblage des injecteurs.
Irregularités du moteur jusqu'au 12/03/18 > Culasse.
20i/25i (B48)
Fuite de la conduite d'huile du turbo > À remplacer.
Tous diesels (N47/B47)
Trounement de l'échappement > Tuyau souple du filit e à particules.

Perte de puissance > Turbo.
Claquements de l'échappement du 01/07/13 au 01/12/16 > Catalyseur.
Perte de puissance > Nettoyage ou collecteur d'admission, fil xible de dépression (jusqu'au 15/04/15).
Divers messages d'erreur jusqu'au 01/05/15 > Faisceau de la boîte.
Perte de puissance > Système d'admission, radiateur EGR, électrovanne by-pass, vanne EGR...
Tous diesels (B47)
Mauvais démarrage jusqu'au

01/01/19 > Conduites de carburant.
Impossible de démarrer par T° négatives jusqu'en février 2019 > Démarrateur (Valeo).
14d/16d/18d/20d/25d (N47)
Rademont perceptible au ralenti jusqu'au 01/09/13 > Tendeur, rails de guidage et de tendeur...
Bruit au démarrage jusqu'au 01/10/13 > Distribution.
Cognements moteur jusqu'au 01/12/13 > Injecteur(s).
14d/16d (B37)
Bruit de la distribution du 02/03/15

au 01/03/18 > Courroie.
20d (B47)
Sifflement du turbo du 01/04/14 au 01/08/18 > À changer.

CHASSIS

Bruit au braquage du volant jusqu'au 30/06/18 > Boîtier de direction (Bosch/ZF).

HABITACLE

Dysfonctionnements de la climatisation > Tension de la courroie, ou compresseur.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
114i	102	5,7	09/12-03/15	Un moteur aux performances bien trop ternes, loin de l'image de BMW. Cette version n'a pas grand intérêt.	🟡
116i 3-cyl.	109	5,3	03/15-09/19	De la bonne volonté, mais ce bloc 3 cylindres se trouve mis à mal par l'étagement de la transmission.	🟡
116i	136	5,7	09/11-03/15	Douceur, silence et réactivité, des qualités appréciables, mais un fonctionnement malheureusement linéaire.	🟡
118i 3-cyl.	136	5,3	03/15-09/19	Malgré sa faible cylindrée et sa puissance modeste, ce moteur se montre suffisamment 1 vaillant sur route.	🟡
118i	170	5,9	09/11-03/15	Une mécanique de choix. Elle distille de bonnes perf', un agrément satisfaisant, et sait mesurer son appétit.	🟡
116d	116	4,5	09/11-03/15	Entrée en matière sans éclat, mais plutôt convaincante sur voie rapide. Domage que ce moteur soit bruyant.	🟡
116d 3-cyl.	116	4	03/15-09/19	Version à trois cylindres agréable grâce à sa souplesse à bas régime. De plus, la sobriété est au rendez-vous.	🟡
118d	143/150*	4,5/4,3	09/11-09/19	Voilà à coup sûr le diesel qu'il faut choisir pour profiter pleinement des qualités routières de la compacte BMW.	🟡
120d	184/190*	4,6/4,5	09/11-09/19	Associé à la BVA 8, il procure beaucoup de plaisir et se montre performant, mais n'a pas appris la discrétion.	🟡

(*) Changement de puissance depuis mars 2015.

LE BUDGET

POUR UN 118D 150 DE 2015

Filtre à air/habitacle	59/59 €	Embrayage complet	355 €
Filtre à huile/carburant	22/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	160/262 €	Turbo	1 669 €
Plaquettes/disques AR	127/160 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	351/278 €	Filtre à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 031 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 124 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2015)

BILAN Cette génération a été la dernière à reposer sur une architecture de propulsion. Très homogène et agréable à conduire, un choix recommandable. Mais il convient d'éviter les versions d'entrée de gamme, qui manquent d'allant. Côté habitabilité, il faut se contenter d'un espace assez restreint. Enfin en essence comme en diesel, le chapitre fiabilité suscite des réserves : injecteurs, EGR, distribution, mais aussi direction requièrent une attention particulière.



ON AIME

Agilité Malgré les progrès réalisés en matière de confort, le plaisir de conduite est toujours de mise grâce à une direction incisive et à un châssis précis. À noter qu'il s'agit de la dernière propulsion dans la catégorie.



Finition Dans ce domaine également, on observe une amélioration sensible: les matériaux et les assemblages correspondent enfin aux standards de la catégorie.

Confort C'est le jour et la nuit par rapport à la précédente génération. Le châssis de série se montrerait même légèrement trop souple. Le meilleur compromis est celui offert par l'amortissement piloté SelectDrive.

Transmissions Cette génération reçoit

les quatre roues motrices (xDrive), mais également l'excellente transmission automatique ZF à huit rapports.

ON REGRETTE

Habitabilité Il y a du mieux, mais ce n'est guère suffisant. L'espace manque toujours aux places arrière, tout particulièrement au niveau des genoux. L'architecture propulsion n'est pas sans conséquences.

Coffre Un effort a bien été consenti, mais 360 l de volume de chargement, c'est encore trop peu pour espérer briller face aux concurrentes à moteur transversal. Et aucune version break n'est disponible au catalogue.

Prix/équipement Onéreuse à l'achat en neuf, la Série 1 conserve une cote élevée en occasion, malgré le lancement d'une nouvelle génération. Il faut ainsi compter 10 500 € pour une entrée de gamme avec un kilométrage inférieur à 100 000 km.

Insonorisation Les diesels restent très bruyants et grondent à l'accélération.



Pas difficile de reconnaître la version restylée de 2015 : l'intégralité de la poupe a été redessinée, avec des feux en forme de L.

BMW i3

DEPUIS 2013

FIABILITÉ

ELECTRIQUE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

Toutes : moteur électrique jusqu'en 2015, direction, lève-vitres

>>> 1^{er} bilan



Version restylée (2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Impossible de recharger la batterie > Câble haute tension ou systèmes électroniques du moteur ou de charge.

Non-démarrage du prolongateur d'autonomie jusqu'au 11/02/14 > Arbre de tension cannelé, voire alterno-démarrateur.

Suspension moteur cassée jusqu'au 01/11/15

> Support et transmission.

Message check control allumé jusqu'au 30/11/15 > Reprogrammation ou

électronique du moteur, voire moteur à remplacer. **Impossible** de démarrer jusqu'au 21/06/18 > Câble électrique à réparer.

CHASSIS

Bruit de la colonne de direction jusqu'au 08/12/14 > À remplacer.

Réduction de l'assistance de direction jusqu'au 30/06/14 > Reprog.

Panne de la direction

jusqu'au 31/10/16 > Reprog. **Bruit** dans le train avant sur i3s jusqu'au 31/10/18

> Ressorts de suspension.

HABITACLE

Puissance de chauffage insuffisante > Reprog. (jusqu'au 18/04/16) ou chauffage additionnel à changer (du 01/03/18 au 01/11/19)

Voyant d'airbags allumé > Faisceau moteur (jusqu'au 30/10/15) ou unité d'airbag à remplacer (jusqu'au 30/04/16).

Défaillance du lève-vitres jusqu'au 30/06/19 > À changer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
i3	130/300*	Depuis 11/13	La moins chère, mais autonomie limitée. Batterie de 33 kWh depuis août 2016.	■
i3	285**	Depuis 11/18	Le rayon d'action est plus large grâce à la batterie qui atteint 42 kWh.	■
i3 Range extender	300/410*	11/13-11/18	Une version qui accroît l'autonomie grâce à son petit moteur à essence.	■
i3s	235/385**	Depuis 09/17	Petite évolution moteur qui passe de 170 à 184 ch. Existe aussi en range extender.	■

(*) Valeur selon le cycle NEDC (**) Valeur selon le cycle WLTP

BILAN Son moteur puissant, son style original et son intérieur épuré ont de quoi séduire. Plus accessible en occasion (à partir de 17 000 €), l'i3 a connu quelques soucis sur les premiers millésimes (direction, recharge, électronique moteur), mais le bilan est positif.

BMW SERIE 1 E87

2004-2011

Cette petite propulsion plaisante à conduire, mais étriquée, a permis à BMW de se faire une place sur le segment des compactes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ Tous diesels (M47/N47) : turbo, collecteur d'admission
- ▶ Tous diesels (N47) : distribution

»» A surveiller



Modèle restylé (2007)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Non-démarrage du moteur
> Relais d'alimentation ou boîtier électronique de pompe à carburant.
16i/18i/20i
Bruit moteur > Distribution.
Fuite d'huile du 01/08/08 à la fin de la production > Joint du tendeur de chaîne.
Dysfonctionnements moteur (N46) > Electrovanes Vanos.
Tous diesels (M47/N47)
Grondement de l'échappement > Tuyau souple du filit e à particules.
Perte de puissance > Turbo, nettoyage ou remplacement du

collecteur d'admission.
Voyant du filit e à particules allumé > Régénération et nettoyage du filit e à particules.
184i/20d (M47)
Fumée bleue, casse répétée du turbo > Unité de dégazage.
Perte de puissance jusqu'au 01/08/07 > Culasse et soupapes.
16d/18d/20d/23d (N47)
Raclement perceptible au ralenti et à partir de 1 200 tr/min jusqu'à la fin de la production > Tendeur, rails de guidage et de tendeur...
Bruit au démarrage, perte de puissance jusqu'à la fin de la production > Tendeur et chaîne de

distribution.
Perte de puissance > Turbo (jusqu'au 31/07/08) ou vanne EGR (du 01/15/08 au 31/03/09).
Gazouillis du moteur du 05/03/07 au 30/11/09 > Amortisseur de vibrations.

TRANSMISSION

À-coups sur les diesels > Volant moteur et embrayage.

CHASSIS

Craquement de la colonne de direction du 01/06/04 au 23/10/06 > Graissage.
Défaillance de la direction du

01/02/07 jusqu'à la fin de la production > Boîtier de direction.
Durété de la pédale de frein jusqu'en septembre 2008 > Conduite de dépression.
Corrosion du berceau arrière jusqu'au 31/12/08 > À changer.
Craquements du réservoir du 01/09/04 au 01/03/10 > À changer.
Bruit du train avant jusqu'en mai 2010 > Paliers de barre stabilisatrice.

HABITACLE

Fuite d'eau au niveau du plancher du 01/09/04 au 26/11/08 > Tuyau d'évacuation de la clim à réparer.

ON AIME

Tenue de route La Série 1 est bien une propulsion, mais elle n'est pas piégeuse, et l'ESP s'avère effi ace. Le train avant alerte garantit un excellent comportement routier et un agrément de premier plan.
Direction Directe et bien calibrée, elle contribue pour beaucoup au plaisir de conduite.
Moteurs Le choix est vaste, en diesel comme en essence. La palme revient à la version 130i, animée par un fabuleux 6-cylindres 3.0 atmosphérique.
Position de conduite Allongé et disposant de réglages amples, le conducteur est plongé dans une ambiance sportive.

ON REGRETTE

Habitabilité À l'arrière, les adultes ne sont pas les bienvenus. L'espace manque au niveau des genoux et de la garde au toit. Quant à la place du milieu, elle est condamnée par le tunnel central.



Finition La qualité des plastiques et des assemblages est indigne de la marque, même si cela s'améliore un peu sur le modèle restylé.
Confort L'amortissement est très ferme. La carrosse rigide des pneumatiques Runfl t (roulage à plat) accentue ce travers.
Stop&Start Elle a été la première à s'en équiper. Mais ce système engendre des secousses à chaque redémarrage. Il faut tout simplement le désactiver !

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
116i	115/122*	7,5/5,8	09/04-09/11	Pas de quoi s'extasier au volant de cette version timorée en reprise.	■
118i	122/143**	7,3/5,9	09/04-09/11	Un peu plus de nerf. Cependant, l'agrément de conduite reste limité.	■
120i	150/170**	7,4/6,4	09/04-09/11	Souplesse, douceur, belle sonorité, ce moteur ne manque pas d'atouts.	■
130i	265	8,3	09/05-09/11	Une mécanique ragueuse et performante, cette 130i vaut le détour.	■
116d	115	4,4	03/09-09/11	Un diesel très sage, ce qui vaut également pour la consommation.	■
118d	122/143**	5,6/4,7	09/04-09/11	Des performances satisfaisantes, mais supérieures en 143 ch.	■
120d	163/177**	5,7/4,9	09/04-09/11	Creux à bas régime, il se réveille ensuite pour de belles accélérations.	■
123d	204	5,2	10/07-09/11	Un moteur qui manque de discrétion, mais pas de ressources...	■

(* Changement de puissance depuis septembre 2007. (***) Changement de puissance depuis mars 2007.

LE BUDGET

POUR UN 118D 143 DE 2009

Filtre à air/habitacle	65/57 €	Embrayage complet	355 €
Filtre à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	157/262 €	Turbo	1 590 €
Plaquettes/disques AR	125/220 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	341/270 €	Filtre à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 995 €

MAIN-D'ŒUVRE : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2009

BILAN Compacte et légère, la Série 1 est une BMW qui se vit derrière le volant. Disponible en 3 et 5 portes, en coupé et en cabriolet, elle s'adresse plus à l'amateur de conduite qu'aux familles, qui ne goûteront ni son châssis ferme, ni son habitacle confiné. Question fiabilité elle ne fait pas honneur à la réputation de motoriste de BMW. L'ancien bloc 2.0d (M47 jusqu'en 2007) comme le 2.0d (N47) sont sujets à de graves pannes. La direction aussi est à surveiller.

BMW SÉRIE 3 E90

2005-2012

Esthétiquement moins sage que son aînée, cette familiale apparaît plus moderne et se distingue par une agilité hors du commun.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ Tous diesels : turbo, collecteur d'admission, FAP, distribution...

>>> ⚠ A surveiller



Modèle restylé (2008)

⚙️ LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Non-démarrage du moteur
> Relais d'alimentation ou boîtier électronique de pompe à carburant. 188/20i (M46)
Bruit moteur jusqu'au 29/08/07 > Tendeur de chaîne de distribution.
Fuite d'huile au 01/03/04 au 01/02/12 > Joints de la pompe à dépression et du couvre-culasse. 30i/35i
Manque de puissance de 2006 à 2010 > Pompe haute pression.
Tous diesels (M47/M57/M47)
Gronnement de l'échappement > Tuyau souple du filtre à particules.

Témoin du filtre à particules allumé > Régénération forcée du filtre à particules ou remplacement.

Encrassement du moteur > Nettoyage du collecteur d'admission.

188d/20d (M47)
Fumée bleue, cassée répétée du turbo > Unité de dégazage.

188d/20d/25d (M47)
Raclement à partir de 1 200 tr/min jusqu'à la fin de la production > Tendeur de chaîne et rail de guidage inférieur (moins de 75 000 km), kit de distribution (plus de 75 000 km).

Bruit au démarrage, perte de

puissance jusqu'à la fin de la production > Tendeur de chaîne de distribution.

Perte de puissance jusqu'au 31/07/08 > Câblage et capteur de position de la vanne EGR.

Perte de puissance et témoin moteur allumé jusqu'au 01/04/09 > Capteur de pression d'échappement.

Gazoillés du moteur du 05/03/07 au 30/11/09 > Amortisseur de vibrations.

Brouetement au démarrage jusqu'au 09/01/12 > Calibrage des injecteurs.

TRANSMISSION

A-coups sur les diesels > Volant moteur et embrayage.

CHASSIS

Dysfonctionnements de la direction > Reprogrammation ou remplacement.

Gricnements du train avant jusqu'au 01/11/10 > Paliers élastiques de la barre stabilisatrice.

HABITACLE

Présence d'eau au plancher du 01/09/04 au 26/11/08 > Bague de maintien du tuyau de condensation.

😊 ON AIME

Comportement Le constructeur a particulièrement soigné cet aspect. Très incisive, dotée de suspensions fermes, cette familiale n'a pas sa pareille pour enchaîner les virages.



Consommation Les motorisations diesel sont particulièrement sobres, qualité dont la concurrence ne peut se prévaloir. C'est également vrai pour les moteurs à essence.

Position de conduite Assis bas, faisant face à un volant droit, le conducteur est bien traité.

Moteurs La E90 est la dernière des Série 3 à avoir reçu des 6-cylindres à essence atmosphériques. La 325i comme la 330i procurent un plaisir exceptionnel. La fin d'une époque !

😞 ON REGRETTE

Confort Première Série 3 conçue avec les pneumatiques Runflat (roulage à plat), elle sacrifie la qualité de l'amortissement. Les pneus classiques, adaptables en deuxième monte, préservent davantage les passagers.

Finition Elle apparaît, avec la E36, comme l'une des Série 3 les moins bien finies de l'histoire. La qualité des plastiques, en particulier, laisse franchement à désirer.

Habitabilité Largeur aux coudes et espace aux jambes sont comptés. À sa décharge, cette « Bêhème » est la plus petite des familiales, mais cela n'excuse pas tout.

Prix Rares, les versions 6 cylindres conservent une forte cote.

⚙️ LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
316i	122	6,3	09/08-06/12	On attend davantage de tonus et d'agrément au volant d'une BMW.	🟡
318i	129/143*	7,3/5,9	01/06-06/12	La version de 143 ch est plus convaincante, mais l'intérêt reste limité.	🟡
320i	150/170*	7,4/6,1	03/05-06/12	Malgré davantage de souplesse et d'allonge, ça manque de caractère.	🟡
325i	218	8,4	03/05-06/12	Agrément, performances et jolie sonorité, ce 6-cylindres vaut la mise.	🟡
318d	122/143*	5,6/4,7	01/06-06/12	Préférez la variante la plus puissante, plus alerte et à l'aise sur route.	🟡
320d	163/177*/184	5,7/4,8/4,7	03/05-06/12	La 320d combine plaisir, performances et faible consommation.	🟡
325d	197/204	6,4/5,7	09/06-06/12	Une version 6 cylindres économe et, surtout, très agréable à conduire.	🟡
330d	231/245	6,5/5,7	09/05-06/12	Douceur en ville et relances musclées sur autoroute, il sait tout faire.	🟡
335d	286	7,7	06/06-06/12	Un moteur plein à tous les étages et qui déménage. Étonnant !	🟡

(*) Changement de puissance en octobre 2007.

🔑 LE BUDGET

POUR UN 325D 204 DE 2010

Filtre à air/habitacle	65/57 €	Embrayage complet	507 €
Filtre à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/6 bougies	576/236 €
Plaquettes/disques AV	185/306 €	Turbo	1 908 €
Plaquettes/disques AR	139/269 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	568/360 €	Filtre à particules	1 996 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 456 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Son style ne fait pas l'unanimité, mais la Série 3 E90 conserve les principaux atouts de sa lignée : motorisations performantes et tenue de route efficace. Cela dit, sa qualité de finition très moyenne et le manque de confort constituent deux travers fâcheux pour une berline qui se revendique premium. Sur le plan technique, il y a également beaucoup à redire. Les problèmes de distribution, notamment, sont courants. Un point à contrôler avant de signer.

BMW SÉRIE 3 F30

2012-2018

Disparition des moteurs atmosphériques, nouveaux 3-cylindres, électronique à tous les étages, la révolution est en marche !

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes :** direction, vitres électriques
- **20i/28i (N20) :** distribution
- **16d/18d/20d/25d (N47) :** distribution



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous (B38/B48/37/47)

Non-démarrage du 03/10/16 au 06/03/18 > Démarreur.

18i-1.5 3-cyl. (B38)

Fumée bleue > Couvre-culasse, sonde lambda, catalyseur, bougies.

16i/18i (B38)-20i/25i (B48)

Perte de puissance > Câblage moteur (jusqu'à 31/07/16) ou des injecteurs (jusqu'à 20/03/17), **irrégularités** du moteur jusqu'à 12/03/18 > Culasse.

20i/28i (N20)

Calage moteur jusqu'à 31/01/15 > Calculateur moteur.

Bruit moteur jusqu'à 01/03/15

> Distribution complète. **Non-démarrage** > Capteur de vilebrequin.

20i/30i (B48)

Fuite de la conduite d'huile du turbo > À remplacer.

Perte de puissance jusqu'à 20/03/17 > Câblage des injecteurs.

16d/18d/20d/25d (N47)

Raclement au ralenti jusqu'à 01/09/13 > Tendeur rails de guidage et de tendeur...

Bruit au démarrage, perte de puissance jusqu'à 01/10/13

> Tendeur et chaîne de distribution.

Cognements moteur jusqu'à 01/12/13 > Injecteur(s).

Tous diesels (N47/B47)

Gronnements de l'échappement > Tuyau souple du FAP.

Perte de puissance > Turbo.

Claquements de l'échappement du 01/07/13 au 01/12/16 > Catalyseur.

Divers messages d'erreur jusqu'à 01/05/15 > Faisceau de la boîte.

Tous diesels (N47/B47/N57)

Perte de puissance > Système d'admission, radiateur EGR, vanne EGR, electrovanne by-pass, turbo.

Perte de puissance > Nettoyage au remplacement du collecteur d'admission, flexible de dépression (jusqu'à 15/04/15).

TRANSMISSION

À-coups de la transmission (BVM 6) > Volant moteur.

CHASSIS

Panne de la direction > Boîtier de direction ou arbre de direction.

HABITACLE

Défaillance des leve-vitres arrière jusqu'à 01/01/13 > Moteur.

Défaillance des leve-vitres avant > Reprogrammation ou remplacement.

Infiltration d'eau dans le coffre jusqu'à 01/07/15 > À réparer.

ON AIME

Équipement Système multimédia iDrive ultra-moderne, navigation connectée ; selon les versions, cette BMW offre les raffinements électroniques les plus évolués.



Finition Le dernier opus témoigne d'une nette montée en gamme en la matière. La présentation apparaît chaleureuse et la qualité des matériaux est fi tteuse.

Habitabilité Certes, ce n'est pas encore Byzance, mais deux adultes peuvent s'installer confortablement aux places arrière. Mieux vaut tard que jamais !

Gamme Carrosserie break Touring, GT... Si l'on inclut également les dérivés Série 4 (Coupé et Gran Coupé), jamais le nombre de variantes n'a été aussi important.

ON REGRETTE

Moteurs Désormais, il faut opter pour les hauts de gamme 335i, puis 340i et 330d, pour profiter des 6-cylindres. Ce qui implique un prix et un budget entretien forcément plus élevés.

Confort Si cette Série 3 parvient à ménager ses passagers, ce n'est certainement pas grâce aux pneus Runflat, inconfortables. Un désagrément que l'amortissement piloté permet d'atténuer.

Agilité Quoique plaisante à conduire, la famille BMW a perdu de son caractère incisif. Sur ce point, une Alfa Romeo Giulia fait mieux.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
316i	136	5,9	11/12-07/15	Un moteur dénué de caractère, mais qui fait le job dans cette Série 3.	☆☆☆☆
318i 3-cyl.	136	5,1	07/15-12/18	Douce et réactive, cette version délivre un certain plaisir de conduite.	☆☆☆☆
320i	184	6,1	11/12-12/18	Du couple à bas régime pour la ville, de la puissance pour la route.	☆☆☆☆
328i	245	6,4	02/12-07/15	Ce bloc permet de profiter des qualités dynamiques de l'allemand.	☆☆☆☆
335i/340i	306/326*	7,9/7,4	02/12-12/18	On n'est pas au volant d'une M3, mais les performances décoiffent.	☆☆☆☆
316d	116	4,5	03/12-12/18	Paresseux, ce moteur est plus agréable lorsqu'il est associé à la BVA 8.	☆☆☆☆
318d	143/150*	4,5/4,2	03/12-12/18	Une consommation tout aussi mesurée, mais beaucoup plus d'allant.	☆☆☆☆
320d	184/190*	4,6/4,2	02/12-12/18	Le 320d affiche d'excellentes performances, mais que de bruit...	☆☆☆☆
330d BVA 8	258	4,9	11/12-12/18	Ce 6-cylindres est un régal, des prestations rares dans la catégorie.	☆☆☆☆

(*) Changement de puissance depuis juin 2015.

LE BUDGET

POUR UN 318D 143 DE 2015

Filtre à air/habitacle	59/59 €	Embrayage complet	355 €
Filtre à huile/carburant	22/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	174/255 €	Turbo	1 669 €
Plaquettes/disques AR	127/229 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	586/371 €	Filtre à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 435 €

MAIN-D'ŒUVRE : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Ceux qui recherchent une Série 3 pour le son mélodieux de ses moteurs et son agilité légendaire seront un peu déçus. Mais si la F30 n'a pas le mordant de la E90, elle se montre plus confortable (hormis avec les pneus Runflat). L'habitacle est aussi plus spacieux et bien mieux fini. Des progrès sont également à noter côté fiabilité même si la distribution, sur les moteurs N47 en particulier, pose problème. À privilégier : les modèles après juin 2015.

BMW SÉRIE 5 F10

2010-2017

Après les excentricités de la E60, la routière revient au classicisme sur le plan du style et s'impose comme la reine du confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 28i (N20/N26) : distribution
- ▶ 18d/20d/25d (N47) : distribution, injecteurs
- ▶ 18d/20d/30d (B47/N57) : turbo



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

28i (N20/N26)
Fuite d'huile au niveau de la distribution du 01/03/11 au 01/10/11 (N20) > Rondelle d'étanchéité du tendeur de chaîne.
Clignotement à l'accélération du 01/03/11 au 01/08/12 > Turbo.
Bruit moteur jusqu'au 01/03/15 > Tendeur, glissière ou kit de distrib.
Mauvais démarrage, à-coups (N20) > Capteur de vilebrequin.
Tous diesels (N47/N57/B47)
Perte de puissance > Turbo.
18d/20d/25d (N47)
Bruit moteur à partir de 1 200 tr/min jusqu'au 01/09/13 > Tendeur

de chaîne et rail de guidage inférieur (moins de 75 000 km), kit de distribution jusqu'à 75 000 km).
Bruit moteur et risque de casse de la distribution jusqu'au 01/10/13 > Tendeur et/ou chaîne.
Cognements moteur du 13/03/10 au 01/12/13 > Injecteurs(s).
Perte de puissance du 01/03/10 à 15/04/15 > Flexible du turbo.
Broutements entre 900 et 1 300 tr/min jusqu'au 09/01/12 > Calibrage des injecteurs.
18d/20d/25d (N47)-30d (N57)
Encrassement du moteur > Nettoyage ou remplacement du collecteur d'admission.

18d/20d (B47)

Dysfonctionnements moteur jusqu'au 01/04/15 > Amortisseur de vibrations de courroie d'accessoires, voire alternateur.
Fuite d'huile du 01/07/14 au 30/11/15 (4 x 4) > Carter d'huile.
Fuite de liquide de refroidissement du 01/04/14 au 30/06/16 > Conduite de dégauchage de la culasse.
Non-démarrage du 03/10/16 jusqu'en février 2017 > Démarrateur.
Perte de puissance > Turbo.

TRANSMISSION

BVA 8
Craquements > Arbre de

transmission.

Dysfonctionnements (sur diesel N47) > Mécatronique.

CHASSIS

Panne d'assistance de direction (direction active) > Connectique du bâti électronique.
À-coups dans le volant (4 x 4 jusqu'en septembre 2011) > Mise à jour.
Manque de puissance au freinage par basse température jusqu'au 01/12/14 (N47/N57) > Conduite de dépression.
Retard de freinage sur route mouillée > Reprogrammation.

ON AIME

Touring Si un break Mercedes Classe E lui oppose un coffre plus spacieux, le modèle BMW affichait tout de même 560 l en cinq places. Et puis, quelle élégance...



Confort Dotée des trains roulants de la Série 7, la routière absorbe parfaitement les défauts de la chaussée, surtout avec les roues de taille moyenne. L'amortissement piloté apporte un vrai plus.
Agilité Direction précise et train avant incisif : pour une auto de cette taille, la BMW offre toujours un plaisir de conduite et une efficacité au-dessus du lot.

Tenue de route L'allemande, très sûre, ne piège pas le conducteur. Les versions dotées de la transmission intégrale xDrive sont plus courantes sur cette génération.

Sobriété Les 4-cylindres diesel affiche t un appétit d'oiseau, bien qu'ils fassent preuve d'honnêtes performances.

ON REGRETTE

Stop&Start Très présent et vibrant, il gâche l'agrément qui caractérise les 4-cylindres diesel.

Maniabilité En ville, le gabarit imposant et l'embrayage à longue course compliquent les manœuvres. Dans ce cadre, la boîte automatique est bien plus agréable.

Insonorisation Même sur cette grande berline, les mécaniques diesel manquent de discrétion en charge. En cause, la forte pression des injecteurs.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
528i	245	6,8	03/10-02/17	Souplesse et reprises convaincantes, une belle entrée en matière.	★★★★
535i	306	8,5	03/10-02/17	Un 6-cyl. qui ne manque pas de souffle, plaisir de conduite assuré.	★★★★
518d	143/150*	4,7/4,7	07/13-02/17	Timide en relance sur autoroute, mais suffisa t au quotidien.	★★★★
520d	184/190*	4,9/4,5	03/10-02/17	Une puissance supplémentaire bienvenue pour les longs trajets.	★★★★
525d	204/218	6,2/5,3	03/10-02/17	Ainsi armée, la Série 5 devient insensible à la charge. Idéal en break.	★★★★
530d	245/258	6,3/5,3	03/10-02/17	Un moteur souple, performant et toujours disponible. Un régai.	★★★★

(*) Changement de puissance depuis juillet 2014.

LE BUDGET

POUR UN 520D 184 DE 2014

Filtere à air/habitacle	74/130 €	Embrayage complet	507 €
Filtere à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	174/398 €	Turbo	1 590 €
Plaquettes/disques AR	141/318 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	726/615 €	Filtere à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 226 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Cette génération présente toutes les caractéristiques que l'on est en droit d'attendre d'une grande berline : bien fini, accueillante et confortable, mais aussi plaisante à conduire. Une monture de choix pour les longs périples autoroutiers. dommage que les moteurs diesel ne soient pas plus discrets. Côté technique, pour vous épargner des tracas (distribution, injecteurs...), mieux vaut privilégier les versions 18d et 20d (B47) à partir de juillet 2014.

BMW SERIE 2 ACTIVE TOURER

DEPUIS 2014

Dans l'esprit de BMW, monospace ne rime pas avec conduite plan-plan. Mais pour la dimension familiale, il aurait pu mieux faire.

FIABILITE

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS A SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** démarreur
- ▶ **Essence :** culasse, admission
- ▶ **Diesel :** vanne EGR, turbo, FAP



Modèle non restylé (avant 2018)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Tremblement du moteur jusqu'à 07/11/14 > Support moteur.
Voyant moteur allumé et mode dégradé du 16/06/14 au 17/04/15 > Coussinets de palier de guidage du vilebrequin.
Arrêt du moteur et redémarrage impossible du 16/02/15 au 22/01/16 > Fusible et commande de pompe à carburant.
Démarrage impossible du 03/10/16 au 06/03/18 > Démarreur.
Tous essence
Surchauffe moteur jusqu'à 11/03/16 > Moteur et système de

refroidissement.
Fuite d'huile du 07/01/16 au 30/04/16 > Culasse.
Témoin pollution allumé du 01/03/16 au 31/03/17 > Unité de gestion moteur.
Ralenti irrégulier jusqu'à 12/03/18 > Culasse.
Calage et dysfonctionnement > Système Vanos ou arbre à cames d'admission.
Fumée bleue au démarrage > Couvre-culasse.
Tous diesels
Perte de puissance > Système d'admission, vanne EGR ou turbo.
Dysfonctionnement du moteur

jusqu'à 01/04/15 > Amortisseur de vibrations du vilebrequin.
Témoin moteur allumé et perte de puissance jusqu'à 17/06/15 > Flexible d'air de suralimentation.
Bourdonnement au ralenti du 01/02/14 au 31/07/17 > Support de batterie et conduite d'admission d'air.
Brouetement du moteur > Nettoyage et régénération du FAP.
18d/20d (B47)
Perte de puissance et témoin moteur allumé > Turbo.
Mauvais démarrage jusqu'à 01/01/19 > Conduites de carburant.

TRANSMISSION

Bruit de la BVM jusqu'à 01/03/16 > Embrayage et volant moteur.
Bruit de la pédale d'embrayage > Cylindre émetteur.

CHASSIS

Bruit dans la direction du 01/02/15 au 30/06/15 > Batteur de direction.
Claquements à l'avant jusqu'à 30/09/16 > Bras de suspension.
Dysfonctionnement du frein de parking du 01/07/14 au 27/10/17 > Reprogrammation.
Bruit dans le train avant au braquage des roues > Paliers d'appui de la jambe de suspension.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITE
218i	136/140*	5,1 (5,1)	Depuis 09/14	Des sensations quelconques, mais une mécanique suffisante et sobre.	🟡
220i	190/192*	5,9 (5,6)	Depuis 09/14	Si les accélérations sont appréciables, ce moteur manque de caractère.	🟡
225xe BVA 4 x 4	224	2,1	Depuis 03/16	Une hybride qui consomme peu... à condition de pouvoir la recharger.	🟡
225i BVA	231	5,8	Depuis 09/14	Cette motorisation transforme le sage monospace en véritable « GTI ».	🟡
216d	116	4,3(4,5)	Depuis 09/14	Un 3-cylindres un peu juste sur la route, mais agréable et peu sonore.	🟡
218d	150	4,5 (4,6)	Depuis 09/14	Plus tonique et tout aussi discret, ce bloc convient bien à l'Active Tourer.	🟡
220d	190	4,4 (4,3)	Depuis 09/14	Pour les papas pressés : de bonnes performances et un appétit mesuré.	🟡

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 8 rapports. (*) Changement de puissance en mars 2018.

LE BUDGET

POUR UN 216D DE 2016

Filtere à air/habitacle	44/60 €	Embrayage complet	551 €
Filtere à huile/carburant	23/62 €	Injecteur/3 bougies	586/133 €
Plaquettes/disques AV	184/235 €	Turbo	1 502 €
Plaquettes/disques AR	134/169 €	Vanne EGR	204 €
Amortisseurs AV/AR	374/294 €	Filtere à particules	1 430 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 985 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN S'il joue dans la catégorie des monospaces, l'Active Tourer conserve les gènes BMW. Vif et agile sur la route, il offre de bonnes sensations au conducteur. En revanche, il n'est pas allé au bout du concept familial, question coffre et habitabilité. Raison de plus pour s'intéresser à la version Gran Tourer, autrement plus spacieuse en la matière. S'agissant de la fiabilité, la copie est loin d'être parfaite, notamment au niveau des motorisations.

ON AIME

Agrement Que les amateurs de BMW se rassurent : ce monospace à traction avant est très agréable à conduire. Un plaisir accentué par des motorisations pleines d'entrain.
Présentation La planche de bord au style épuré est du plus bel effet. Quant à la qualité des matériaux et des assemblages, elle témoigne du soin apporté à la fabrication.
Comportement Un train avant précis et un arrière mobile au lever de pied : voilà un monospace étonnamment alerte.
Transmission Unique dans la catégorie : BMW propose une variante à transmission intégrale xDrive sur les versions 218d, 220d et 225i.

ON REGRETTE

Coffre Avec 468 l, la capacité de chargement n'est pas digne d'un monospace (maigre consolation, la banquette coulissante). Sur ce point, le Gran Tourer répond bien mieux aux besoins de la famille.



Habitabilité Rien d'extraordinaire en ce qui concerne l'espace dévolu aux passagers arrière. Pour plus de place au deuxième rang, mieux vaut privilégier le Gran Tourer.
Confort Vu que le constructeur a privilégié le dynamisme, les suspensions sont un peu fermes.
Insonorisation Hormis les moteurs, plutôt discrets, le monospace BMW n'est pas irréprochable : bruits d'air et de roulement sont marqués.

BMW X1 E84

2009-2015

Il a inventé le segment des petits SUV de luxe avant l'Audi Q3. Cependant, il demeure, à bien des égards, une BMW classique.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Essence :** turbo, distribution
- ▶ **Diesels :** turbo, EGR, distribution, injecteurs, encrassement

>>> **A surveiller**



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

20i/28i (N20/N26)
Surconsommation d'huile
> Conduite d'alimentation en huile.
Bruit à l'accélération du 01/03/11 au 01/08/12 > Turbo.
Surchauffe moteur du 01/09/12 au 18/10/12 (N20) > Faisceau moteur.
Anomalies moteur du 01/09/09 au 31/01/15 > Calculateur.
Bruit moteur jusqu'au 01/03/15 > Tendeur ou kit de distribution.
16d/18d/20d/23d (N47)
Perte de puissance jusqu'au 01/04/09 > Capteur de pression d'échappement.

Impossibilité de démarrer jusqu'au 01/09/11 > Démarrateur.
À-coups jusqu'au 10/11/11 > Radiateur de recyclage des gaz.
Broutement à bas régime jusqu'au 09/01/12 > Calibrage des injecteurs.
Bruit moteur > Tendeur de chaîne et rail de guidage inférieur (moins de 75 000 km), kit de distrib. (plus de 75 000 km) jusqu'au 01/09/13.
Bruit et risque de casse de la distribution jusqu'au 01/10/13 > Tendeur et/ou chaîne.
Cognements moteur du 13/03/10 au 01/12/13 (20d) > Recalibrage ou remplacement des injecteurs.

Calage du moteur jusqu'au 01/09/14 > Injecteur (frottement du faisceau) et module papillon.
Perte de puissance du 01/03/10 au 15/04/15 > Flexible de dépression du turbo.
Encrassement du moteur > Nettoyage ou remplacement du collecteur d'admission.

TRANSMISSION

Fuite du pont avant (4x4) > Joint à lèvres.

CHASSIS

Retard de freinage jusqu'au 01/05/10 > Reprogrammation ou

détecteur d'air (4x4).
Bruit de courroie jusqu'au 01/07/12 (N47) > Pompe d'assistance de direction, poulies et galets tendeurs.
Manque de puissance au freinage par basse T° jusqu'en déc. 2014 (N47) > Conduite de dépression.

HABITACLE

Bruit de la climatisation du 23/07/09 au 16/07/10 > Conduite d'aspiration de l'évaporateur.

CARROSSERIE

Sifflements au niveau du rétroviseur jusqu'au 23/11/13 > Ruban adhésif.

ON AIME

Agilité Avec ses trains roulants très proches de ceux d'une Série 3, son centre de gravité bas et sa direction précise, le X1 sait se montrer incisif pour un SUV.

Moteurs Grâce à ses nombreux blocs diesel et à ses 6-cylindres 25i, 28i et 35i, il conserve la panoplie complète d'une BMW d'antan, même si les mécaniques 4 cylindres essence prennent le dessus en fi de carrière.

Sobriété Sa masse contenue et ses moteurs performants permettent de contenir son appétit, surtout sur les deux-roues motrices. Un solide atout pour ce type de véhicule.

ON REGRETTE

Habitabilité À l'arrière, l'espace manque aux genoux et la place du milieu est inutilisable.



Confort Les selleries sont fermes et les trépidations des suspensions, très marquées.

Finition Au lancement, l'habitacle manque de galeité et les matériaux sont dépourvus de cachet. Ça s'améliore nettement à la faveur du restylage de 2012 : les plastiques durs sont alors remplacés par des éléments de belle facture.

Coffre Le seuil de chargement est élevé. Quant au volume (420 l), il est moins généreux que celui de la Série 3 Touring.

Aptitudes 4x4 Sa garde au sol et ses débâtements de suspension limités réduisent le périmètre d'action de ce petit SUV.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
20i 4x2/4x4	184	7,1/7,7	09/12-10/15	Ce bloc turbo est doux et performant, mais aussi porté sur la boisson.	★★★
28i 4x4	258/245*	9,4/7,9	03/10-10/15	Souplesse et nervosité garanties quel que soit le moteur (6 ou 4-cyl.).	★★★
16d 4x2	116	4,9	09/12-10/15	Une puissance juste pour ce SUV, mais un appétit des plus mesurés.	★★★
18d 4x2/4x4	143	5,2/5,7	12/09-10/15	Son couple supérieur fait la différence sur les voies rapides. À privilégier.	★★★
20d 4x2/4x4	177/184**	5,3/5,8	10/09-10/15	Du tonus et de bonnes reprises, un bloc plus conforme à l'esprit BMW.	★★★
23d/25d 4x4	204/218**	6/5,9	10/09-10/15	Ce moteur a un sacré coffre, mais sa sonorité est un peu envahissante.	★★★

(*) Changement de puissance depuis avril 2011. (**) Changement de puissance depuis septembre 2012.

LE BUDGET

POUR UN 18D 143 DE 2014

Filter à air/habitacle	65/57 €	Embrayage complet	507 €
Filter à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	185/269 €	Turbo	1 590 €
Plaquettes/disques AR	125/220 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	586/371 €	Filter à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 528 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Avec ses moteurs longitudinaux, cette première mouture du X1 restera une exception. Très plaisant pour son conducteur, ce SUV manque, néanmoins, à ses obligations familiales (habitabilité, volume de chargement) et néglige le confort (suspensions). Sur le plan technique, il y a beaucoup à redire, surtout lorsqu'on se penche sur le cas des diesels. Pour éviter les problèmes liés à la distribution, privilégiez un modèle de 2014 ou 2015.

BMW X1 F48

DEPUIS 2015

Un sens de l'accueil plus prononcé, plus de confort et une présentation digne de BMW : tout le monde y trouve son compte.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : BVA
- ▶ Essence : culasse
- ▶ Diesels : vanne EGR, turbo



Modèle non révisé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous essence
Bruit sous la banquette AR jusqu'à 18/01/16 > Reprogrammation.
Surchauffe jusqu'au 11/03/16 > Moteur et système de refroidissement.
Fuite d'huile du 07/01/16 au 30/04/16 > Culasse.
Témoin pollution allumé du 01/03/16 au 31/03/17 > Calculateur moteur.
Régime de ralenti trop élevé jusqu'au 30/06/17 > Reprogrammation.
Irregularité au ralenti jusqu'au 12/03/18 > Culasse.

Tous diesels

Perte de puissance et témoin pollution allumé > Vanne EGR.
Perte de puissance > Système d'admission, vanne EGR ou turbo.
Démarrage difficile Filtre à carburant, voire faisceau du chauffage du filtre.
Brouetement du moteur > Nettoyage et régénération du FAP.
Dysfonctionnements du moteur jusqu'au 01/04/15 > Amortisseur de vibrations du vilebrequin.
Bourdonnement au ralenti jusqu'au 01/07/17 > Support de batterie et conduite d'admission d'air.

TRANSMISSION

BVM
Grincements au niveau de la pédale d'embrayage > Cylindre émetteur, ou lubrification du cylindre récepteur.
Perte de puissance jusqu'au 01/11/16 > Embrayage.
BVA
À-coups en engageant la marche arrière du 01/07/15 au 01/07/16 > Reprogrammation.
Message défaut « groupe propulseur » jusqu'au 01/07/16 > Boîte complète.
Vibrations à faible allure du 15/06/17 au 02/12/17 > Fixation

de la pompe actionneur d'embrayage.

CHASSIS

Bruit dans la direction du 01/02/15 au 30/06/15 > Boîtier de direction.
Claquelements à l'avant jusqu'au 30/09/16 > Bras de suspension ou supports de suspension.
Perte d'assistance de direction jusqu'au 31/10/16 > Reprog.

HABITACLE

Dysfonctionnement de la climatisation du 01/02/16 au 30/09/16 > Joints des conduites de pression.

ON AIME

Finition l'habitacle a bénéficié d'un soin particulier, comme en témoigne la qualité des matériaux et des assemblages.



Agrement Moteurs diesel moins sonores, vibrations mieux maîtrisées, châssis agile et stable façon berline : le X1 a accompli de nets progrès.

Habitabilité En optant pour un moteur transversal, la BMW libère davantage d'espace à bord pour les passagers et les bagages.

Modularité Banquette coulissante en deux parties, dossiers réglables, tablettes au dos des sièges avant, pas de doute, il y a du monoplace dans ce X1.

Équipement Affichage tête-haute, amortissement piloté, régulateur adaptatif, la technologie s'invite à bord. Mais souvent au rayon options.

ON REGRETTE

Commandes La direction manque légèrement de précision, surtout autour du point milieu, et la course de l'embrayage est longue. Quant à la boîte, elle est ferme à manier et pas toujours bien guidée.

Insonorisation Les bruits d'air et de roulement sont assez présents dans l'habitacle. Cependant, rien de réchibitoire.

Tarifs Malgré déjà quatre ans de carrière, le X1 n'est pas donné. Plus cher que son concurrent direct, l'Audi Q3, il se situe également bien au-dessus du Peugeot 3008, aux prestations pourtant proches.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (kW)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
18i 4x2	136	5,1 (5,3)	Depuis 10/15	Ce 3-cylindres tire son épingle du jeu, malgré sa puissance modeste.	★★★★
20i BVA 4x2/4x4	192	5,7/6,2	Depuis 10/15	Un bloc à la fois performant, souple, silencieux... Et plutôt gourmand.	★★★★
25i BVA 4x4	231	6,4	10/15-10/20	En adoptant le moteur de la Mini Cooper S, le X1 joue les sportifs.	★★★★
16d 4x2	116	3,9	Depuis 10/15	Un diesel sans éclat, mais qui a le mérite d'être discret et sobre.	★★★★
18d 4x2/4x4	150	4,1/4,7	Depuis 10/15	Du tonus, de la modération à la pompe : une proposition à privilégier.	★★★★
20d 4x2/4x4	190	4,5/4,8	Depuis 10/15	Ainsi armé, le X1 a de la ressource et dispense des relances vigoureuses.	★★★★
25d BVA 4x4	231	5,1	10/15-09/19	Une version de pointe performante, qui se monnaie au prix fort.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto à 8 supports.

LE BUDGET

POUR UN 18D 150 DE 2017

Filtre à air/habitacle	44/61 €	Embrayage complet	386 €
Filtre à huile/carburant	23/62 €	Injecteur/4 bougies	586/161 €
Plaquettes/disques AV	199/296 €	Turbo	1 669 €
Plaquettes/disques AR	134/169 €	Vanne EGR	204 €
Amortisseurs AV/AR	623/392 €	Filtre à particules	1 430 €
Kit de distrib. (chaîne)	---	Total du panier de pièces	6 439 €

MAIN-D'ŒUVRE : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN En changeant d'architecture pour adopter des moteurs transversaux, le X1 prend des airs de monoplace. Le volume intérieur est appréciable et la modularité, bien pensée. Quant au volume de coffre, il se situe dans la moyenne. De plus, l'agrement mécanique et le dynamisme sont au rendez-vous, sans pour autant sacrifier le confort. Au chapitre fiabilité, le SUV munichois mange de sérénité sur les deux premiers millésimes.

BMW X3 F25

2010-2017

Tout en restant plaisant à conduire, ce X3 s'est amélioré sur le plan du confort et de la finition. Mais il n'est pas parfait.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 20i/28i (N20/N26): distribution
- ▶ 18d/20d (N47): distribution, encrassement
- ▶ 18d/20d (B47): vanne EGR, turbo, FAP

A surveiller



Modèle non restylé (avant avril 2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

20i/28i (N20/N26)
Consommation d'huile anormale > Conduite d'alimentation en huile.
Bruit et cliquettement au moment de l'accélération du 01/03/11 au 01/08/12 > Turbo.
Bruit moteur jusqu'au 01/03/15 > Tendeur, glissière ou kit de distribution.
Mauvais démarrage, à-coups (N20) > Capteur de vilebrequin.
18d/20d (N47)
Bruit moteur jusqu'au 01/09/13 > Tendeur de chaîne et rail de guidage inférieur (moins de 75 000 km), kit de distribution (plus

de 75 000 km).

Bruit tendeur et risque de casse de la distribution jusqu'au 01/10/13 > Tendeur et/ou chaîne.

Cognements moteur du 13/03/10 au 01/12/13 (20d) > Recalibrage des injecteurs.

Perte de puissance du 01/03/10 au 15/04/15 > Flexible du turbo.

Encrassement du moteur > Nettoyage ou remplacement du collecteur d'admission.

18d/20d (N47/B47)

Perte de puissance et témoin de pollution allumé (admission fondue) > Admission, EGR, voir moteur, ou nettoyage du FAP.

18d/20d (B47)

Dysfonctionnements moteur jusqu'au 01/04/15 > Amortisseur de vibrations, voire alterateur.

Perte de puissance et témoin de pollution allumé > Vanne EGR.
Fuite de liquide de refroidissement du 01/04/14 au 30/06/16 > Conduite de dégazage de la culasse.

Non-démarrage du 03/10/16 jusqu'à la fin de la production > Démarreur.

Bruit moteur du 01/04/14 au 24/07/17 (20d) > Turbo.

Mauvais démarrage jusqu'au 01/01/19 > Conduites de carburant.

TRANSMISSION

Brouetement au démarrage du 01/09/10 au 31/03/14 > Kit d'embrayage.

Fuite du pont avant (4 x 4) > Joint à lèvres.

Bruit au niveau du train arrière jusqu'au 11/10/11 > Pont arrière.
Fuite de la boîte de transfert (BVA) jusqu'au 06/02/12 > Bagues d'étanchéité.

CHASSIS

Manque de puissance au freinage par basse température jusqu'au 01/12/14 (N47) > Conduite de dépression.

ON AIME

Coffre L'espace de chargement, bien aménagé, est fonctionnel. Une fois la banquette fractionnable 40/20/40 rabattue, on bénéficie d'une surface bien régulière.



Confort Beaucoup plus souples qu'auparavant, les suspensions réduisent les longs trajets moins éprouvants, et ce sans altérer le comportement routier.

Finition Quel progrès ! Dans un habitacle tiré à quatre épingles, les plastiques sont de qualité. Et la variété des selleries et des décorations impressionne.

Équipement Certaines versions sont richement dotées. Régulateur adaptatif, Vision 360, GPS connecté, le nombre de systèmes disponibles à l'achat était déjà important.

Habitabilité Plus longue de 8 cm, cette génération offre davantage d'espace à bord, surtout à l'arrière.

ON REGRETTE

Agrement en ville Gros défaut des BMW de cette période. Le Stop&Start est vibrant et bruyant en diesel. Sur les versions dotées d'une transmission manuelle, la course d'embrayage est longue et la commande de boîte, dure.

Prix Renouvelé en 2017, ce modèle s'affiche à des tarifs encore élevés.

Accessibilité L'ouverture des portes arrière n'est pas assez large pour permettre l'installation sans peine d'un siège bébé.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
28i 4 x 4 BVA 8	245	9	11/10-11/17	Ce 4-cylindres 2.0 turbo a tout pour plaire. Il allie souplesse et vitalité.	Vert
35i 4 x 4 BVA 8	306	8,8	11/10-11/17	Un bloc qui démarre de 0 à 100 km/h en 5,6 s, et 245 km/h en pointe!	Vert
18d 4 x 2	143/150*	5,5,1	11/12-11/17	Modeste sur le papier, il s'en tire bien grâce à son couple confortable.	Orange
20d 4 x 4	184/190*	5,6/5,1	11/10-11/17	Il est vil à l'accélération et relance efficacement le X3 dès 1 800 tr/min.	Orange
30d 4 x 4 BVA 8	258	6	04/11-11/17	Changement de décor avec ce 6-cylindres : de bonnes perf' et du plaisir.	Orange
35d 4 x 4 BVA 8	313	6,1	12/11-11/17	Beaucoup de couple et de puissance, ce moteur transfigure le X3.	Orange

(*) Changement de puissance depuis avril 2014 (code moteur B47).

LE BUDGET

POUR UN 20D 184 DE 2014

Filter à air/habitacle	71/77 €	Embrayage complet	507 €
Filter à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	188/357 €	Turbo	1 377 €
Plaquettes/disques AR	141/255 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	761/645 €	Filter à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 932 €
MAIN-D'ŒUVRE*		126 €	

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN L'expérience réussit bien au X3. Dans cette deuxième génération, il apparaît beaucoup plus ouvert à la famille. Plus spacieux, plus modulable, confortable et bien fini ce SUV fait encore référence dans la catégorie. S'il se montre exemplaire en ce qui concerne la tenue de route, on peut juste déplorer son manque de douceur en ville. Question fiabilité méfiance avec les diesels, sujets à des pannes graves (turbo, distribution...), notamment le N47.

BMW X3 G01/X4 G02

DEPUIS 2017

Logeable, performant, bien présenté, il présente une copie quasi parfaite du SUV premium... Mais il faut y mettre le prix.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► 18d/20d :
démarrateur Valeo



Version restylée, avant, 2020

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous moteurs

Voiant des gaz d'échappement allumé > Actionneur des volets d'air de la calandre.

Tous essence (B47/B58)

Irregularités du moteur jusqu'à 14/03/18 > Reprogrammation.

Tous diesels (B47/B57)

Mauvais démarrage par intermittence jusqu'à 01/01/19 > Sonde de température et capteur de pression.

Message « faire l'appoint d'adBlue » jusqu'à 01/11/19 > Reprogrammation.

Voiant défaillance FAP

> Régénération ou remplacement du filtre à particules.

Voiant température allumé > Pompe de liquide de refroidissement.

18d/20d (B47)
Témoin de contrôle des gaz allumé, défaillance de la BVA jusqu'à 01/12/18 > Faisceau électrique.

Impossible de démarrer jusqu'en février 2019 par températures basses > Démarrateur (Valeo).

Niveau d'huile trop élevé > Reprogrammation.

30d (B57)
Niveau d'huile trop élevé

> Vidange + reprogrammation.

TRANSMISSION

Fuite d'huile de la boîte de transfert sur xDrive jusqu'en avril 2018 > À remplacer et montage d'une conduite longue du purgeur.

Claquement au démarrage jusqu'à 31/03/19 sur xDrive BVA > Vis du support de boîte.

Bruit de frottement dans le pont AR jusqu'à 31/07/19 > Coupelle cache-poussières à changer.

> Tirants de chasse avant.

Dureté de la direction jusqu'à 27/07/18 > Boîtier couple longitudinal à changer.

Pas d'assistance de direction après le démarrage jusqu'à 01/08/18 > Reprogrammation.

Vibrations de la direction à l'arrêt jusqu'à 01/12/18 > Reprogrammation.

HABITACLE

Panne du toit ouvrant jusqu'à 15/01/18 > Moteur d'entraînement.

Réglage de la direction dur > À réparer ou colonne de direction à remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
20i BVA 4 x 4	184	7,2	Depuis 11/17	Plutôt performant, souple et silencieux, il est bien adapté au X3. Mais gare à la consommation qui peut vite grimper.	■
30i BVA 4 x 4	252	7,2	Depuis 11/17	Accélération, relances, souplesse, ce bloc vitaminé vaut le détour et permet de profiter pleinement des qualités dynamiques de ce SUV.	■
18d BVA 4 x 4	150	5,1	Depuis 03/18	On attend plus de punch d'une BMW, mais ce moteur est un choix pragmatique : consommation mesurée et ressources suffisantes.	■
20d BVA 4 x 4	190	5,4	Depuis 10/17	Cette version sied davantage à ce SUV avec, notamment, plus d'allonge sur autoroute, sans consommer beaucoup plus.	■
30d BVA 4 x 4	265	6	Depuis 10/17	Vitalité, grande souplesse et bel agrément, ce six-cylindres transfiguré la conduite du X3. Une version à privilégier.	■

LE BUDGET

POUR UN 20D 190 BVA DE 2018

Filtre à air/habitacle	44/86 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	25/65 €	Injecteur/4 bougies	634/181 €
Plaquettes/disques AV	209/445 €	Turbo	1 580 €
Plaquettes/disques AR	166/356 €	Vanne EGR	212 €
Amortisseurs AV/AR	843/670 €	Filtre à particules	1 538 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 054 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Difficile de lui trouver de réels défauts. Parfaitement adapté à une utilisation familiale avec son grand coffre et son espace intérieur, il se révèle, en outre, particulièrement bien fini, agréable à vivre et, pour ne rien gâcher, très plaisant à conduire. Pour embellir encore le tableau, le X3 rend une copie rassurante en matière de fiabilité. Les quelques soucis techniques ne concernent que les premiers modèles couverts par la garantie.

ON AIME

Finition Choix des matériaux, assemblages, ambiance... il fait bon vivre dans cet habitacle qui bénéficie d'une belle qualité de fabrication.

Confort Une suspension prévenante, surtout avec le système piloté en option, des moteurs discrets et une insonorisation bien réalisée, le X3 offre un excellent niveau de confort.

Espace À l'arrière, les assises sont plus longues, et la place pour les genoux s'avère plus généreuse. Les passagers seront donc bien accueillis. Quant au coffre, il se situe dans la moyenne de la catégorie.

Boîte auto Elle est imposée sur tous les moteurs, mais il est difficile de lui faire des reproches : elle est douce, réactive, et son fonctionnement, intelligent.

ON REGRETTE

X4 Une version à la carrosserie « coupé » moins pratique, au coffre moins généreux, et pourtant plus chère... Le style est à ce prix.



Bruits de roulement Ils pourraient être un peu mieux calfeutrés, notamment sur autoroute. Certains concurrents, comme l'Audi Q5, font mieux.

Options Il faut absolument scruter la liste des équipements technologiques, car ces derniers sont rarement de série.

Détail de présentation Le dessin de la console centrale est un peu envahissant et manque d'élégance avec toutes ses touches chromées.

BMW X5 E70

2007-2013

Le précurseur des SUV sportifs est devenu plus familial et luxueux pour laisser de l'air au X3. Un véritable haut de gamme !

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes** : pont arrière, direction
- ▶ **3.0d/3.0sd/3.5d (M57)** : turbo, EGR, encrassement
- ▶ **3.0d (N57)** : chaîne de distribution



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous diesels
Difficultés de démarrage à froid du 01/09/09 au 31/03/10 > Boîtier et bougies de préchauffage.
3.0d/3.0sd/3.5d (M57)
Perte de puissance > Nettoyage de la culasse et du carter d'huile.
Fuite d'huile du 01/03/06 au 01/06/09 > Bagues d'étanchéité du fil xible du turbo.
Bruit entre 2 500 et 3 000 tr/min > Courroies d'accessoires et/ou amortisseur de vibrations.
Fuite d'huile > Tuyau de raccordement au turbo.
Perte de puissance > Vanne EGR.

M57/M57

Dysfonctionnements moteur > Nettoyage de la conduite d'admission et de la culasse.
Difficultés de démarrage > Faisceau de chauffage du fil et à carburant.
3.0d (N57)
Impossibilité de démarrer du 01/03/07 au 01/09/11 > Démarreur à changer.
Risque de bruit de la chaîne de distribution jusqu'à fin 201 > Remplacement du vilebrequin, des pignons, des chaînes, des guides, des tendeurs...
Perte de puissance > Nettoyage du

fil et à particules.

TRANSMISSION

Dysfonctionnements de la boîte automatique 6 rapports > À réparer.
Fuite du pont avant (4 x 4) > Joint à lèvres.
Bruit à l'arrière du 01/01/08 au 11/10/11 > Pont arrière.
Fuite de la boîte de transfert jusqu'au 06/02/12 > Bagues d'étanchéité.
Fuite d'huile (BVA 8) jusqu'au 06/02/12 > Bagues d'étanchéité.

CHASSIS

Anomalies liées à la direction

assistée suite à une fuite d'huile > Pompe d'assistance.

Bruit du 01/11/06 au 01/01/11 > Ressorts hélicoïdaux.

Fuite de la direction > Pompe hydraulique et/ou conduite de pression.

À-coups dans le volant (direction active) > Boîtier de direction.
Claquements jusqu'au 16/05/07 > Barne antiroulis avant.

HABITACLE

Dysfonctionnements du hayon électrique > Serrure, moteur ou contacteur.

ON AIME

Habitabilité Avec 4,85 m de long pour 1,93 m de large, le X5 peut accueillir cinq personnes dans de bonnes conditions, plus deux enfants à l'arrière lorsqu'il est équipé de l'option sept places.
Agilité Le SUV BMW parvient à faire oublier ses 2 tonnes sur la bascule grâce à un comportement routier de premier ordre et à une direction incisive.
Agrément Le X5 II ne comporte tout simplement aucune motorisation 4 cylindres dans sa gamme. Mais les 6-cylindres essence et diesel, ainsi que les V8, procurent tous un grand plaisir.

ON REGRETTE

Finition Comme sur beaucoup de modèles BMW contemporains, certains plastiques ne sont pas au niveau que l'on est en droit d'attendre de la marque.



Maniabilité Sans surprise, le X5 n'est pas très à l'aise en zone urbaine, où ses dimensions rendent chaque manœuvre éprouvante.
Confort Les suspensions sont effi caces, mais les pneumatiques Runfl t altèrent le fil t age des déformations de la chaussée.
Insonorisation Les bruits de roulement se font un peu trop entendre dans l'habitacle. Encore et toujours les Runfl t...
Coût d'utilisation Moteurs gourmands, poids élevé, pièces et main-d'œuvre chères, toutes les conditions sont réunies pour faire enfler le budget.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
3.0si 4 x 4 BVA 6	272	10,2	04/07-06/10	Un moteur dépourvu de turbo qui assure côté agrément, performances et sonorité. Revers de la médaille, il nécessite un gros budget carburant.	★★
3.5i 4 x 4 BVA 8	306	10,1	06/10-11/13	Deux turbos et plus de 300 ch disponibles dès les bas régimes, cette version ferait presque oublier que l'on est au volant d'un SUV.	★★
3.0d 4 x 4 BVA 6/8	235/245*	8,1/7,4	03/07-11/13	Entrée de gamme diesel, ses prestations sont convaincantes: appétit mesuré, bel agrément de conduite et tons appréciable sur route.	★★
3.0sd/35d 4 x 4 BVA 6	286	8,2	10/07-06/10	L'ajout d'un second turbo dope carrément le X5. Une motorisation qui met en exergue les excellentes qualités routières du modèle BMW.	★★
40d 4 x 4 BVA 8	306	7,5	06/10-11/13	Pour ceux qui trouveraient la version 35d encore trop juste! Reprises éclair et fortes accélérations sont dignes d'une bonne sportive.	★★

(*) Changement de puissance depuis juin 2010 (N57).

LE BUDGET

POUR UN 3.0D 235 BVA DE 2011

Filtere à air/habitude	71/126 €	Embrayage complet	-
Filtere à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/6 bougies	576/236 €
Plaquettes/disques AV	251/372 €	Turbo	1 908 €
Plaquettes/disques AR	155/306 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	844/594 €	Filtere à particules	1 996 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 719 €
MAIN-D'ŒUVRE*		126 €	

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Ce modèle de grand standing reste une référence dans sa catégorie. Nul autre, en effet, n'est capable de conjuguer un tel plaisir de conduite avec un sens de l'accueil aussi développé. Mais si les prix sont attractifs en occasion, le budget d'utilisation exige un portefeuille bien garni. Reste le sujet qui peut fâcher : la fiabilité. Certaines avaries (boîte auto, boîte de transfert, encrassement du moteur) sont lourdes de conséquences... et très onéreuses.

CITROËN

C1

2005-2014

Cousine des Peugeot 107 et Toyota Aygo, cette Citroën est un joujou extra en ville. Mais on se dispensera de mégoter sur les détails.

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes:** direction, fuites d'eau
- **1.0:** pompe à eau, embrayage
- **1.4 HDi:** injecteurs



Toyota Aygo I



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0
Fuite de liquide de refroidissement > Radiateur (jusqu'au 11/03/06) ou pompe à eau (jusqu'au 14/04/09).
Bruit anormal, voyant diagnostic allumé sur version Euro 5 jusqu'au 07/11/11
 > Collecteur du catalyseur.
Voyant de charge allumé
 > Batterie ou alternateur.
Difficultés de démarrage jusqu'au 24/02/14 > Bougies et catalyseur d'échappement.
1.4 HDi
Fuite d'huile jusqu'au 21/10/10
 > Joint de pompe à huile.
Perte de puissance > Injecteurs.

TRANSMISSION

Difficulté de passage des rapports et de la marche arrière > Réglage de la garde d'embrayage.
Bruit de la BVM avec risque de défaillance de la 2^e jusqu'en juin 2009 > Boîte à changer.
Grincement de l'embrayage sur 1.0 jusqu'au 22/09/11
 > Mécanisme, butée et fourchette d'embrayage.
Passage des vitesses difficile sur boîte robotisée ETG jusqu'au 25/06/13 > Mécanisme, butée et fourchette d'embrayage.
CHASSIS
Manque d'effi. acité au freinage jusqu'au 22/06/12 > Maître-

cyindre.

Perte d'assistance de la direction jusqu'au 16/04/14 > Calculateur de direction.

HABITACLE

Dysfonctionnement de la lunette dégivrante ou de la climatisation jusqu'au 25/02/11 > Commutateur.
Commande d'entrée d'air inopéante jusqu'au 04/02/12 > Câble.
Blockage des vitres avant jusqu'au 04/04/12 > Eillets de fixation des vitres.
Pavillon humide, plafonnier hors service jusqu'au 21/08/13
 > Embase de l'antenne à remplacer.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau dans l'habitacle > Joints de porte (jusqu'au 01/11/09), ou pose de bandes de drainage au bas des portes (jusqu'au 04/10/10).
Infiltration d'eau par les portes avant jusqu'au 30/09/11 > Feuille d'étanchéité à changer.
Entrée d'eau par le coffre jusqu'au 10/11/11 > Extracteurs d'air.
Bruit anormal au niveau des portes jusqu'au 28/02/12 > Arrêt de porte.
Entrée d'eau par le troisième feu stop jusqu'au 30/09/13
 > À remplacer.
Bruit d'air/eau/entrée d'eau par les vitres arrières jusqu'au 20/11/13 > À changer.

ON AIME

Maniabilité La plate-forme développée par Toyota, spécialiste des petites voitures, réussit bien à la C1. En ville, aidée par sa taille et son diamètre de braquage court, la Citroën se montre très agile.
Habitabilité Homologuée pour quatre, la française réserve un accueil décent à ses deux passagers arrière, surtout au niveau de l'espace aux jambes.
Comportement Passé la rocade, il n'y a rien à craindre, le châssis rassure par sa stabilité.

ON REGRETTE

Finition Tôle apparente, vitres fi es ou à compas à l'arrière, sièges minces, hayon sans cadre, matériaux bas de gamme et fragiles, c'est le prix à payer pour s'offrir une voiture économique.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0	68	4,6 (4,6)	06/05-06/14	Ce 3-cylindres vif et pétillant convient parfaitement, et sa sonorité rauque est plaisante en ville... Beaucoup moins sur route, où elle est vite envahissante, alors que le moteur se montre poussif dans les relances.	■
1.4 HDi	54	4,1	06/05-12/10	Cette version dégonflée du 1.4 H 170 ne peut faire valoir que son couple à bas régime et son petit appétit. Ce qui ne suffit pas à justifier la dépense, d'autant que les prestations sont ternes par rapport au 1.0.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto ETG 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 68 DE 2012

Filtre à air/habitacle	33/25 €	Amortisseurs AV	232 €
Filtre à huile	19 €	Amortisseurs AR	189 €
Filtre à carburant	21 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	189 €	Embrayage complet	387 €
Plaquettes AV	91 €	3 bougies	36 €
Garnitures AR	122 €	Total du panier de pièces	1 344 €

MAIN-D'ŒUVRE : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN À croire les mauvaises langues, on n'aurait plus rien pour moins de 5 000 €. Or, à ce prix-là, on peut dénicher sans trop de mal une C1, ou l'une de ses cousines (107 ou Aygo), avec seulement 50 000 km au compteur. De quoi leur pardonner leur inconfort et leur présentation bas de gamme. Toutefois, la version HDi et ses injecteurs capricieux exigent d'être vigilant. Attention aussi à la pompe à eau et à l'embrayage, fragiles sur les versions à essence.



Confort La sécheresse des suspensions et leurs trépidations, conjuguées à la fermeté des sièges, n'incitent pas à faire durer le plaisir. Quant à l'insonorisation...
Coffre Dans un tel gabarit, il fallait bien sacrifier un aspect. Résultat : on trouve juste assez d'espace pour loger deux ou trois sacs.
Freinage Dès que la C1 quitte la ville, les distances d'arrêt s'allongent. Prudence...
Version de base Rien à attendre de cette livrée : ni radio, ni climatisation, et encore moins l'assistance de direction électrique (dont les 107 et Aygo bénéficient, elles, en entrée de gamme).

CITROËN C1 II

DEPUIS 2014

Jumelle technique des Peugeot 108 II et Toyota Aygo II, cette C1 est une citadine accomplie, qui voit plus loin que le périph'.



Toyota Aygo II



FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.2 VTi:** distribution d'huile, consommation d'huile anormale, embrayage
- ▶ **Toutes:** direction jusqu'en 2015

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 VTi

Difficultés de démarrage jusqu'au 01/12/14 > Collecteur échappement.

Voyant diagnostic allumé > Sonde à oxygène aval.

Perte de puissance jusqu'au 28/06/17 > Électrovanne de distribution variable.

1.2 VTi

Voyant diagnostic allumé > Électrovanne de dépression (jusqu'au 13/02/15) ou catalyseur (jusqu'au 01/03/15).

Bruit moteur jusqu'au 17/03/16 > Courroie d'accessoires.

Voyant moteur allumé jusqu'au

19/07/16 > Bobines d'allumage.

Surconsommation d'huile (plus de 0,25 l aux 1 000 km)

> Couvre-culasse (jusqu'au 17/08/16) ou moteur et boîtier de sortie d'eau (jusqu'au 14/11/16).

Destruction de la distribution jusqu'au 05/03/17 > Courroie, voire pompe à huile, électrovannes de distribution et Carter d'huile.

Voyant de pression d'huile allumé jusqu'au 27/01/19 > Pompe à huile.

TRANSMISSION

Bruit et vibrations en 5^e et à 130 km/h jusqu'au 14/09/16 (sur 1.2) > Embrayage.

Difficulté à passer les vitesses

jusqu'au 14/03/17 (sur 1.0) > Kit embrayage et fourchette débrayage.

Dysfonctionnements et patinage (sur ETG) jusqu'au 14/03/17 > Kit embrayage.

CHASSIS

Claquements de la colonne de direction jusqu'au 21/01/15 > À remplacer.

Crisement au niveau des roues avant jusqu'au 26/06/16 > Écartement du protecteur de rotule de suspension.

HABITACLE

Dysfonctionnement des clignotants jusqu'au 23/03/15

> Commandes à changer.

Aiguille de compteur bloquée jusqu'au 30/04/15 > Combiné.

Voyant ABS/ESP allumé jusqu'au 14/05/15 > Calculateur d'airbag.

Source USB grisée jusqu'au 02/11/15 > Écran tactile à changer.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau dans le coffre > Troisième feu stop à changer avant jusqu'au 02/03/15), joint de coffre (jusqu'au 29/04/16) ou mastic au niveau du pavillon (jusqu'au 18/06/18).

Réglage impossible des rétroviseurs extérieurs jusqu'au 12/01/15 > À changer.

ON AIME

Toit décapable Se dorer la pilule au soleil, c'est possible avec les versions disposant du grand toit ouvrant en toile. Très sympas, mais bruyant, même fermé.

Présentation Moderne et joviale, elle profi e d'une qualité plus soignée, ce qui n'est pas un luxe!

Tenue de route Si le châssis prend davantage de roulis, il demeure toujours équilibré et stable, l'ESP intervenant à bon escient.

Confort Sur ce chapitre, la C1 est méconnaissable. Les sièges avant sont accueillants. Quant aux suspensions assouplies, elles filtrent en effiacement les aspérités et sautillent moins.

Maniabilité Grâce à son gabarit de poche et à son court rayon de braquage, elle se faufile ou se loge dans un trou de souris.

ON REGRETTE

Lévier de vitesse Il accroche toujours autant. Dommage, car le conducteur en joue souvent.



Habitabilité Avec sa taille de colibri, pas de miracle aux places arrière. Dossiers droits, assises rattachées, espace aux jambes étriqué, vitres fi es (3 portes) ou à compas (5 portes) ne seront supportables que pour des enfants.

Coffre Le seuil de chargement haut n'est guère pratique et la capacité demeure très moyenne.

Freinage Héritage du passé, les distances de freinage sont longues.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 VTi	69/72*	4,1/4,1	Depuis 03/14	Vivant et sobre, il remplit parfaitement sa mission en ville. Sur route, le masque tombe, son couple faiblard obligeant à jouer du levier.	Vert
1.0 VTi ETG 5	69/72*	4,2/4,2	03/14-06/19	Ce bloc Toyota peut faire équipe avec une boîte auto idéale dans les bouchons. Si elle réagit moins vite, celle-ci se rattrape par sa douceur.	Vert
1.2 VTi/PureTech	82	4,3	03/14-05/18	Ces citadines peuvent bomber le torse, car ce bloc permet de prendre la route sans crainte. En plus des vibrations, l'embrayage n'est pas doux.	Orange

(*) Changement de puissance depuis mai 2018.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 VTi 69 DE 2016

Filtre à air/habitade	32/24 €	Amortisseurs AV	138 €
Filtre à huile	19 €	Amortisseurs AR	108 €
Filtre à carburant	21 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	184 €	Embrayage complet	626 €
Plaquettes AV	88 €	3 bougies	65 €
Garnitures AR	117 €	Total du panier de pièces	1 422 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Quelques kilomètres suffisent pour mesurer les énormes progrès de ces trois citadines. Pimpantes et modernes, elles proposent désormais à leurs occupants un confort satisfaisant et une présentation qui n'a plus rien de low cost. Toujours développées et fabriquées par Toyota, ces fausses triplées présentent un bon niveau de fiabilité notamment avec le moteur 1.0 japonais. Son homologue 1.2 d'origine PSA réserve davantage de surprises...

CITROËN C3 II

2009-2017

Comme son aînée, cette sympathique citadine cultive l'art de la douceur et du confort. Mais manque de générosité aux places arrière.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes: clim, amortisseurs, embrayage
- ▶ 1.0/1.2 VTI: surconso, d'huile, distribution
- ▶ 1.4/1.6 HDI: pompe à eau, distribution

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0/1.2 VTI

Voyant diag. allumé > Catalyseur (jusqu'à 01/02/15), capteur de cliquets (06/12/15), électrovanne de dépression (jusqu'à 13/02/15), capteur de pression d'air (24/04/16), capteur de température d'eau (jusqu'à 15/08/16) ou capteur de régime moteur (jusqu'à 22/08/17). **Bruit** de la courroie d'accessoires > Vis de la poulie de vilebrequin (jusqu'à 29/04/14) ou courroie (jusqu'à la fin de la p. oduction). **Consumation** d'huile > Moteur ou couvre-culasse (jusqu'à 17/08/16).

1.2 VTI/1.2 PureTech

Témoin de pression d'huile allumé jusqu'à la fin de la p. oduction > Distribution. **1.4/1.6 VTI** **Fuite** de la pompe à eau jusqu'à 01/10/12 > À changer. **Bruit** moteur > Tendeur de chaîne, pompe à huile et/ou pompe à vide. **Surconso.** d'huile jusqu'à 20/10/13 > Culasse ou moteur. **1.4 HDI (Euro 5)** **Voyant** diagnostic allumé > Catalyseur (jusqu'à 13/09/13) ou électrovanne de turbo (jusqu'à 01/09/15). **1.4 HDI et 1.6 HDI 92 (Euro 5)**

Bruit au niveau de la distribution jusqu'à 06/07/14 > Pignon de vilebrequin et kit de distribution **1.4 HDI et 1.6 HDI (Euro 5)/1.6 BlueHDI** **Fuite** d'eau jusqu'à la fin de l'production > Pompe à eau + kit de distribution. **1.6 HDI 110/115 (Euro 5)** **Casse** de la distribution du 01/10/10 au 30/09/11 > Kit à changer. **À-coups** moteur jusqu'à 28/02/14 > Injecteurs. **1.6 BlueHDI**

Voyant d'urée allumé jusqu'à la fin de la production > Réserveur. **Calage** moteur (aléatoire) jusqu'à la fin de la production > Kit distribution.

TRANSMISSION

Vibration du levier en 5^e (BVM 5) jusqu'à 12/12/16 > Pignon et synchro de 5^e. **Difficulté** à engager la 1^{re} jusqu'en février 2017 (BlueHDI) > Pignon et synchro de 1^{re}. **Passage** des vitesses impossible jusqu'à la fin de la p. oduction

> Kit d'embrayage.

CHASSIS

Bruit à l'arrière jusqu'à 14/01/13 > Amortisseurs. **Claqueurs** > Roulement de pivot (jusqu'à 14/09/14) ou support d'amortisseurs.

HABITACLE

Écran noir sur GPS RT6 jusqu'à 31/01/15 > GPS à changer. **Froid** indisponible jusqu'à 05/06/16 > Évaporateur.

! A surveiller



Modèle restylé (2015)

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 VTI	68	4,3	10/12-08/16	Ce 3-cylindres est tout indiqué... pour vadrouiller en ville. Mais son couple de gringalet le rappelle vite à l'ordre.	🟡
1.2 VTI	82	4,5 (4,1)	10/12-02/17	Silencieux et sobre, il permet d'élargir le champ d'action. Cela dit, en termes d'agrément, on reste sur sa faim.	🟡
1.4 VTI	95	5,8 (5,5)	11/09-10/13	Ce 1.4 BMW/PSA surprend par sa vivacité et ses bonnes prestations globales. Seul regret: il est bruyant sur route.	🟡
1.2 PureTech	110	4,5	10/14-02/17	Le nec plus ultra dans la gamme essence. Ce 3-cylindres turbo est à l'opposé du linéaire et gourmand 1.6 VTI 120.	🟡
1.4 HDI	70/68	4,2/3,8	11/09-05/15	Doux dans son fonctionnement, ce diesel permet de rouler à l'économie. Mais n'en attendez pas des miracles...	🟡
1.6 BlueHDI	75	3,5	05/15-02/17	Cylindrée supérieure et surcroît de couple lui donnent plus d'allant que le 1.4 HDI, mais il y a plus convaincant.	🟡
1.6 HDI	90/92	4,3/3,8	11/09-04/15	Rondeur à bas régime, bonnes performances, appétit maîtrisé: voilà la bonne version pour les amateurs de diesel.	🟡
1.6 BlueHDI	100	3,4	10/14-02/17	Successeur du HDI 92, il se distingue par sa sobriété et ses prestations supérieures, mais il est aussi plus sonore.	🟡
1.6 HDI/e-HDI	110/115	4,4/3,8	11/09-06/14	Déjà séduisante avec les moteurs de 90-100 ch, la C3 se transforme en petite routière grâce à ce bloc costaud.	🟡

Entre parenthèses, valeur pour le boîte auto 5 supports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDI 90 DE 2014

Filtre à air/habitacle	33/26 €	Embrayage complet	393 €
Filtre à huile/carburant	20/54 €	Injecteur/4 bougies	523/140 €
Plaquettes/disques AV	91/192 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	81/425 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	281/202 €	Filtre à particules	858 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	194 €	Total du panier de pièces	5 256 €

MAIN-D'ŒUVRE : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2015)

BILAN Pour qui roule en ville, la C3 est idéale. Ce n'est pas un hasard si les candidats au permis font leurs armes sur cette Citroën. Sur le plan technique, les moteurs VTI sont à l'origine de nombreuses anomalies, ce qui vaut également pour les récents PureTech. Côté diesel, toutes les motorisations sont à surveiller, car sujettes à des problèmes divers et variés. Parmi les autres avaries récurrentes: des pannes de climatisation et des problèmes d'amortisseurs.

CITROËN C-ZERO

2010-2019

FIABILITÉ

ELECTRIQUE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► **Toutes :** Vérifier le vieillissement de la batterie sur les anciens modèles



ON AIME

Confort Malgré des trépidations à basse vitesse, les suspensions, par leur souplesse, garantissent des voyages apaisés, d'autant que les occupants sont installés dans des sièges moelleux.



Qualité perçue Belle luminosité, design soigné et moderne, cette C3 a mis le paquet. Côté finition version de base exceptée, la marque a fait de gros efforts, même si des plastiques durs et sans cachet subsistent par endroits.

Maniabilité Excellente visibilité, commandes douces, direction légère, contours clairs, cette C3 se conduit avec une grande facilité.

Pare-brise Zénith Présent de série sur la finition haut et Exclusive, cette immense surface vitrée, qui remonte

au-dessus de la tête des passagers avant, offre une très belle visibilité et illumine l'habitacle.

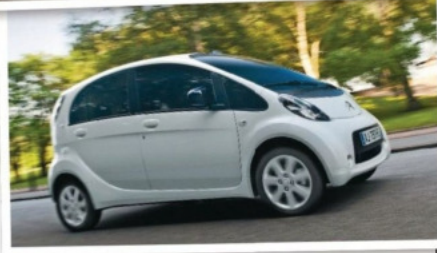
ON REGRETTE

Vie à bord Sur la banquette, pas question de se laisser aller, la place manque pour les jambes, alors qu'à l'avant, la planche de bord creusée à droite ménage au passager un espace enviable et bien pourvu en rangements.

Coffre Si la capacité de chargement (300 l) se situe dans la moyenne haute de la catégorie, la hauteur du seuil et la profondeur ne le rendent pas le coffre très fonctionnel.

Insonorisation Du confort, oui, mais pas pour les oreilles, qui devront s'habituer aux bruits d'origine aérodynamique comme à ceux des suspensions.

Qualités routières Sur voie rapide, la Citroën fait payer le parti pris du confort par une tendance au roulis en virage. De la même manière, la direction manque de consistance.



LES DÉFAUTS RELEVÉS

CHASSIS

Claquements du freinage

avant jusqu'au 15/03/13

> Plaquettes, voire disques de frein à remplacer.

Voyant de détection de sous-gonflage allum

> Capteur de détection à remplacer.

HABITACLE

Défaillance du bouton d'appel d'urgence jusqu'au 01/01/12 > Boîtier

télématique autonome à remplacer.

Dégradation des garnitures

intérieures de portes

jusqu'au 01/07/14

> À remplacer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
Électrique	67	2010-2019	Il permet d'atteindre 130 km/h maximum, mais ce moteur est nettement plus à l'aise en ville. Attention à l'autonomie : autour de 80-100 km.	

BILAN Développée par Mitsubishi, la C-Zero permet d'accéder à l'électrique à un prix modéré (à partir de 7 000 €) mais le vieillissement de la batterie est à surveiller sur les anciens modèles. D'autant plus que l'autonomie est faible.



Le confort avant tout ! Tel est le credo de la C3, qui privilégie la douceur de conduite plutôt que le dynamisme. Mais la tenue de route est sécurisante.

CITROËN

C3 III

DEPUIS 2016

Avec sa bouille joviale, la Citroën apporte une touche de bonne humeur chez les citadines. Et elle a des qualités à revendre.

FIABILITÉ

ESSENCE
MoyenneDIESEL
Bonne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : trains roulants, climatisation
- ▶ 1.0/1.2 PureTech : distribution, pompe à huile
- ▶ 1.2 PureTech 110 : encrassement moteur



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Bugs du Stop&Start jusqu'au 01/01/18 > Boîtier du démarreur.
1.0/1.2 PureTech 82 et 110
Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'au 12/03/17 (1.2 PureTech 68/82) ou jusqu'au 28/05/17 (1.2 PureTech 110) > À changer.
Voyant diagnostic allumé jusqu'au 22/08/17 > Capteur de régime.
Voyant de pression d'huile allumé > Courroie de distrib., voire pompe à vide (jusqu'au 05/03/17) ou pompe à huile (jusqu'au 27/01/19).
1.2 PureTech 110
À-coups jusqu'en 02/18 > Bougies,

échangeur air/air, déshuileur, voire moteur complet.

Voyant diag. allumé > Bougies (jusqu'au 21/02/18), bobines d'allumage, injecteur ou pompe HP.

1.6 BlueHdi
Voyant diag. allumé jusqu'au 20/12/17 > Faisceau élect. moteur.

À-coups jusqu'au 15/05/18 > Soupapes d'échappement.
Calage moteur jusqu'au 30/09/18 > Distribution.

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18 > Pompe à eau + distribution.

TRANSMISSION

Difficulté à engager la première

jusqu'au 04/10/17 (BlueHdi) > Pignon de première.

Impossibilité d'engager la marche arrière à l'arrêt (sur 1.2) jusqu'au 01/12/17 > Carter d'embrayage.

Odeur désagréable jusqu'au 01/10/18 > Transmission gauche.

CHASSIS

Claquement dans le train arrière jusqu'au 01/05/17 > Ressorts et amortisseurs.

Bruit du train avant > Graissage de la tige d'amortisseur (jusqu'au 17/03/17) ou bras de suspension (jusqu'au 12/05/17).

HABITACLE

Voyant airbag allumé jusqu'au 15/01/17 > Calculateur.

Ligne verticale au milieu de l'écran jusqu'au 06/11/17 > À remplacer.

Bugs du GPS jusqu'au 12/02/18 > Mise à jour.

Absence d'air chaud jusqu'au 12/10/18 > Calculateur de climatisation.

Climatisation hors service jusqu'au 14/01/19 > Compresseur.

CARROSSERIE

Impossibilité d'ouvrir le hayon jusqu'au 29/04/18 > Commande.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0/1.2 PureTech	68	4,7	Depuis 11/16	Une puissance pour un usage urbain, voire péri-urbain. Mieux en 1.2.	■
1.2 PureTech	82	4,6	Depuis 11/16	Vaillant en ville, il n'est guère pétillant sur voie rapide. Un bloc décevant.	■
1.2 PureTech	110	4,6 (4,9)	Depuis 11/16	Bel agrément, jolies performances, de quoi quitter la ville sans crainte.	■
1.6 BlueHdi	75	3,5	11/16-07/18	Ce n'est pas un foudre de guerre, mais il se montre plutôt agréable.	■
1.6 BlueHdi	100	3,7	11/16-06/18	Sobre mais bruyant, il se distingue du 75 ch par de meilleures relances.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 100 DE 2017

Filtre à air/habitacle	33/26 €	Embrayage complet	393 €
Filtre à huile/carburant	20/47 €	Injecteur/4 bougies	423/140 €
Plaquettes/disques AV	91/192 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	78/425 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	148/88 €	Filtre à particules	873 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	262 €	Total du panier de pièces	4 982 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si la base technique est la même, la C3 a été intégralement revue. Pratique, logeable, douce à conduire, tout en étant effi ace... la Citroën est pétrie de qualités, mais elle s'apprécie surtout pour son confort. Principal grief, la finition décevante. Avec le recul, la liste des problèmes s'est allongée. En ligne de mire : le 1.2 PureTech 110. Ce dernier a été rappelé fin 2020 à sujet de l'usure prématurée de la distribution. A vérifier avant d'acheter!

ON AIME

Habitabilité Il fait bon vivre aux places arrière, où deux adultes peuvent caser leurs compas. Mais gare à la tête en montant à bord...



Tenue de route Si elle n'a pas le dynamisme d'une 208, la C3 se montre sûre et agile, bien servie par une direction souple et précise.

Confort Sur ce point, c'est l'une des meilleures. Les suspensions sont douces et les sièges, une invitation au voyage.

Coffre Avec 300 l, la C3 se classe parmi les excellentes élèves de la catégorie. On passera sur la hauteur du seuil de chargement...

Personnalisation Arches de roue, toit bicoloré et Airbump rendent la C3 sexy... À condition d'opter pour la finition haut de gamme hinc.

Présentation Épurée, la planche de bord est moderne et les coloris des selleries égagent l'intérieur.

ON REGRETTE

GPS L'écran tactile est pratique, mais il est placé trop bas et oblige à quitter la route des yeux.

Finition Certains plastiques manquent de cachet et présentent une faible résistance aux rayures.

Modularité De simples dossiers rabattables, c'est le minimum.

PureTech Les versions «atmo» de 68 et 82 ch déçoivent par un manque d'agrément en ville. Et sur la route, il faut jouer du levier. Une plaie, car celui-ci est très désagréable à manipuler.

CITROËN C4 III

DEPUIS 2020

En bonne Citroën, la C4 troisième du nom affiche un look décalé et un réel penchant pour le confort. Tout en surveillant ses tarifs.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.2 PureTech: Distribution, conso. d'huile
- ▶ 1.5 BlueHDi: Casse moteur
- ▶ Electrique: Moteur

1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Voyant diagnostic allumé en raison de la porosité de la culasse > A changer.

Consommation d'huile jusqu'à 28/11/21 > Déshuileur.

Manque d'efficacité au freinage et/ou allumage du voyant d'huile jusqu'à 05/06/22 > Courroie de distribution.

1.5 BlueHDi

Non-démarrage ou claquement du moteur > Arbres à cames, soupapes, courroie de distribution ou moteur à remplacer.

Bruit de la courroie de distribution



jusqu'à 13/09/21 > A changer.

Electrique

Perte de puissance ou non-démarrage jusqu'à 01/03/22 > Moteur.

Position « P » bloquée

> Actionneur de verrouillage.

CHASSIS

Claquement en marche AV ou AR jusqu'à 07/02/22 > Roulement de pivot.

HABITACLE

Mauvaise localisation du GPS jusqu'à 09/02/21 > Antenne GPS.

Casse de la commande de capot moteur jusqu'à 30/03/21 > A changer.

Message « clé non détectée » et/ou « absente », impossible de déverrouiller ou verrouiller en mains-libres > Antenne intérieur accès démarrage à changer.

CARROSSERIE

Fuite d'eau par le pare-brise jusqu'à 16/03/21 > A changer.

Bruit à l'ouverture d'une porte AV jusqu'à 23/01/22 > A remplacer.

ON AIME

Confort De série sur presque toute la gamme, les suspensions à butées hydrauliques offrent un réel moelleux.



Sièges Dès le niveau Feel Pack, les sièges avant disposent d'une couche de mousse supplémentaire qui rend les longs trajets plus reposants.

Diversité Cette C4 laisse le choix entre du diesel, de l'essence et une version électrique. Seul l'hybride manque à l'appel.

Habitabilité Le pavillon fuyant impose de baisser un peu la tête pour accéder à la banquette, mais même les grands gabarits seront ensuite bien installés.

ON REGRETTE

Présentation En plus de présenter un dessin banal et sombre, la planche de bord arbore de nombreux plastiques durs au grain épais. Les assemblages ne sont pas irréprochables non plus.

Agilité Amateurs de conduite dynamique, s'abstenir. Avec sa direction très légère, son train avant peu mordant et sa prise de roulis prononcée, la C4 n'aime guère les routes sinueuses.

Boîte auto La boîte automatique EAT 8 souffre d'une gestion perfectible, et son mariage avec le système Stop & Start engendre des secousses en ville.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	102	5,4	Depuis 12/20	La C4 d'entrée de gamme est déjà dotée d'un turbo. Mais ce trois-cylindres demeure très placide et pas vraiment sobre.	★★★★
1.2 PureTech	130	5,4 (5,7)	Depuis 12/20	Bien plus performant et pas plus gourmand que le PureTech 100, ce moteur est sans conteste le meilleur compromis en essence.	★★★★
1.2 PureTech EAT 8	155	5,9	12/20-02/22	Ce moteur n'aura fait qu'un passage éclair sous le capot de la C4. Il est vrai qu'il n'apportait pas grand-chose de plus que le PureTech 130.	★★★★
1.5 BlueHDi	110	4,3	Depuis 12/20	Bien plus sobre que les trois-cylindres essence, ce diesel gardera les faveurs des gros rouleurs. dommage qu'il soit assez creux à bas régime.	★★★★
1.5 BlueHDi EAT 8	131	4,6	Depuis 12/20	Le second diesel de la gamme apporte un net regain de performances. Mais sa boîte auto imposée est perfectible.	★★★★
Electrique	136	-	Depuis 12/20	Malgré une autonomie toujours juste, ce moteur doux et silencieux réussit mieux à la C4 qu'à d'autres modèles du groupe Stellantis.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 8

LE BUDGET

POUR UN 1.2 PURETECH 130 DE 2021

Filtere à air/habitude	nc/nc	Amortisseurs AV/AR	nc
Filtere à huile/carburant	nc/nc	Kit de distrib.	nc
Plaquettes AV	nc	Embrayage complet	nc
Disques AV	nc	3 bougies	nc
Plaquettes AR	nc	Turbo	nc
Disques AR	nc	Total du panier de pièces	nc

MAIN-D'ŒUVRE * : 81 €

BILAN

Son look qui lorgne du côté des SUV-coupés ne fera pas l'unanimité, de même que l'absence de toute velléité dynamique de son châssis. Mais, à bien des égards, cette troisième génération de C4 est une authentique Citroën, qui privilégie le confort et l'originalité avant toute chose. dommage que cette audace ait désormais déserté l'habitacle et que tous ses moteurs puissent souffrir de divers problèmes de fiabilité.

CITROËN C4 II

2010-2018

Discrète, voire trop sérieuse, cette compacte vaut le détour pour son confort de premier plan et son excellent rapport prix/prestations.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** amortisseurs, embrayage, clim
- ▶ **Vti/THP :** pompe à eau, surconso, d'huile
- ▶ **1.6 HDi :** injecteurs, distribution, pompe à eau

>>>  **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Démarrage impossible jusqu'au 25/10/12 > Boîtier BPGA.
1.2 PureTech (voir p. 55)
Vti/1.6 THP (voir p. 76)
Tous les HDi
Fuite du réservoir d'additif du FAP jusqu'au 13/02/12 > À remplacer.
1.6 HDi
Rupture de la distribution sur HDi 110 jusqu'au 30/09/11 > À changer
Bruit moteur jusqu'au 26/06/12 > Fixation des brides d'injecteur.
Ralenti instable jusqu'au 17/09/13 > Capteur haute pression.
À-coups moteur sur HDi 112/115 > Injecteurs (jusqu'au 28/02/14) ou régulateur haute pression (du 09/09/14 au 30/06/15).
Odeur de gazole jusqu'au 12/04/14 > Tuyau de retour de carburant.
Distribution bruyante jusqu'au 07/06/14 > Pignon et distribution.
Voyant diag.allumé > Vanne EGR.

Message « risque de colmatage FAP » > Régénération du FAP.

1.6 HDi/BlueHdi
Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyaux du turbo.
Fuite d'eau jusqu'à la fin de la p. od. > Pompe à eau + distribution.
1.6 BlueHdi
Manque de puissance jusqu'au 16/02/15 > Capteurs de température et de pression de carburant.
Calage moteur jusqu'à la fin de la production > Distribution.
2.0 HDi
Démarrage difficile, calages > Nettoyage des injecteurs.
Bruit de la distribution > Durit de refroidissement.
Message « FAP colmaté » jusqu'au 02/09/13 > Régénération du FAP.
Voyant batterie allumé > Démarreur.
1.6/2.0 BlueHdi
Voyant d'urée allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir.

2.0 BlueHdi

Voyant batterie allumé jusqu'au 15/11/15 > Galet et courroie d'accessoires.
Couinement au démarrage jusqu'au 01/02/16 > Porte-couronne du démarreur.
Voyant diagnostic allumé jusqu'au 01/04/16 > Faisceau moteur.
Perte de puissance jusqu'au 30/12/16 > Tuyau de dépression du turbo.
Bourdonnement (climatisation activée) jusqu'au 01/05/17 > Support d'alternateur.
Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR (jusqu'au 01/08/15) ou tuyau d'alimentation, voire pompe haute pression (jusqu'au 29/05/17).
Fuite de gazole jusqu'au 22/07/17 > Tuyau de sortie de la pompe haute pression.

TRANSMISSION

Voyant diagnostic BVA allumé > Electrovanne de pression.
1^{er}, 2^e et marche AR durs (BVM 6) jusqu'au 30/06/13 > Embrayage.
2^e rapport qui saute (BVM 6) > Boîtier de commande.
Bruit anormal en 1^{er} et en marche AR (BVM 6) > Arêtoir de l'arbre primaire jusqu'au 31/12/14.
Perte de traction (BVM 5) jusqu'au 31/03/15 > Arbre de roue.
Claquements dans le levier de vitesse (BVM 6) jusqu'au 23/01/16 > Levier et câbles.
Vibrations (BVM 6 1.6 BlueHdi) jusqu'au 14/01/18 > Embrayage.

(jusqu'au 01/06/15).

Claquement dans le train avant > Biellettes de la barre antidiveurs (jusqu'au 12/05/14) ou amortisseurs (jusqu'au 31/08/17).
Manque d'assistance de la direction > Pompe ou mécanisme (problème aléatoire).

HABITACLE

Non-fonctionnement du frein de parking électrique > À remplacer.
Bugs de la radio RDS jusqu'au 10/04/12 > À changer.
Pulseur d'air hors service jusqu'au 31/10/14 > À remplacer.
Écran noir sur le GPS RT6 jusqu'au 31/01/15 > À changer.
Bugs du GPS tactile > Mise à jour.
Défaillance de la clim jusqu'au 11/10/16 > Évaporateur.

CHASSIS

Vibrations dans le volant lors du freinage dès 110 km/h > Ecras de transmission ou bras de suspension

EN DÉTAIL

- 1 Malgré l'allongement de son gabarit, la compacte décroît au niveau des places arrière. Grandes cannes s'abstenir
- 2 Le coffre ne manque pas de ressources, mais son seuil haut perché ne facilite pas la manutention.
- 3 Exit l'originale version Coupé, cette C4 II n'est disponible qu'en 5 portes.



4 Remplacée par la C4 Cactus restylée au printemps 2018, la C4 poursuit sa carrière sur le marché de la seconde main, forte d'un excellent compromis tenue de route/confort.



Modèle restylé (2015)

À l'originalité de son aînée, la C4 II oppose un classicisme à l'allemande.

ON AIME

Finition Tant sur le plan de la qualité des matériaux que de la présentation (revêtement moussé, touches de chrome), cette deuxième génération témoigne des efforts consentis dans ce domaine.
Confort Suspensions souples, filit age effi ace et sièges bien rembourrés, la berline compacte permet de voyager dans d'excellentes conditions.

Comportement Sans être aussi affûtée qu'une Peugeot 308, la C4 fait preuve de précision et le conducteur peut compter sur une direction communicative.
Équipement La dotation est assez riche et comprend même des gadgets, comme le réglage de la couleur des compteurs.
Coffre Son volume de chargement (408 l) figu e parmi les plus importants dans la catégorie.

ON REGRETTE

Habitabilité D'une génération à l'autre, la C4 n'a pas fait de progrès en la matière. Les passagers installés à l'arrière doivent encore s'accommoder d'un espace assez restreint au niveau des jambes.
Ergonomie Si le poste de conduite est très fonctionnel (commandes douces et informations bien lisibles), trop de boutons encombrant le volant.

Style C'est sans doute ce qui a desservi la compacte tout au long de sa carrière : son manque de personnalité.
Boîte Comme toujours sur les produits PSA de cette époque, la boîte BMP 6, lente et désagréable à manipuler, est à fuir.
Détails de finition Malgré la rigueur des assemblages, des craquements peuvent être perceptibles lorsque l'on emprunte des chaussées abîmées.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	110	4,8	01/15-05/18	Il a pris la suite du VTI 120 avec talent. C'est un bloc robuste et sobre, le 1.2 propose des prestations suffisantes.	★★★★
1.6 VTI	120	6,2 (6,9)	10/10-12/14	De la douceur, un peu trop même, car ce bloc manque de punch dans ses accélérations, et il se montre gourmand.	★★★
1.2 PureTech	130	5,8 (6,1)	03/14-05/18	Une mécanique bluffante et disponible à tous les régimes. De quoi convaincre les inconditionnels du diesel.	★★★★
1.6 THP BMP 6	156	6,3	10/10-12/14	Le 1.6 turbo a de l'énergie à revendre, mais cet entraînement est gâché par l'horripilante boîte robotisée BMP 6.	★★★
1.6 HDi	92	4,2	10/10-07/15	Si les accélérations n'ont rien d'exceptionnel, ce 1.6 affiche des performances plus que correctes, tout en étant sobre.	★★★★
1.6 BlueHDi	100	3,6	10/14-05/18	Plus frugale, cette évolution du 1.6 HDi tire profit de son couple supérieur pour autoriser de meilleures relances.	★★★★
1.6 HDi*	112/115**	4,6/4,6	10/10-05/15	C'est la version phare de la C4. Économe, suffisamment performante, on lui reprochera son creux à bas régime.	★★★★
1.6 BlueHDi	120	3,7 (3,8)	10/14-05/18	Cette déclinaison est dans la même veine que le HDi 115. À la différence qu'elle est nettement moins discrète.	★★★★
2.0 HDi/BlueHDi	150	4,9/4,1	10/10-12/14	Dotée de ce moteur fort en couple, la C4 change de stature avec des accélérations et des reprises de premier plan.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 ou 6 rapports. (*) Également disponible en version e-HDi avec boîte manuelle ou auto. (**) 115 ch depuis septembre 2012.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 120 DE 2015

Filtere à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	648 €
Filtere à huile/carburant	20/47 €	Filtere à particules	779 €
Plaquettes/disques AV	115/204 €	Injcteur/4 bougies	423/140 €
Plaquettes/disques AR	81/425 €	Turbo	1 218 €
Amortisseurs AV/AR	209/199 €	Vanne EGR	525 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	262 €	Total du panier de pièces	5 369 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2015)

BILAN Moins prisée qu'une Peugeot 308 ou une Volkswagen Golf, cette C4 peut constituer un achat malin. C'est l'occasion d'acquiescer une berline compacte bourrée de qualités à un très bon prix. Son seul vrai défaut : le manque d'espace à l'arrière. Techniquement, sa carrière n'aura pas été un long fleuve tranquille. En cause, l'usure prématurée de l'embrayage et des amortisseurs, ainsi que les caprices des moteurs, excepté le 2.0 diesel, le plus fiable.

CITROËN C5 II

2008-2017

Ultime Citroën à suspension hydraulique, cette C5 reste une championne du confort, à défaut d'être la plus habitable du plateau.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** embrayage, climatisation...
- ▶ **1.6 VTI/THP :** distribution, pompe à eau
- ▶ **1.6 HDi :** turbo, distribution, pompe à eau

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

VTI/THP (voir p.64)

1.6 HDi 16V (jusqu'en 2010)

Bruit de la distribution > Galet et courroie.

Perte de puissance > Turbo, crépine de pompe à huile...

Fuite des injecteurs > Rondelles des injecteurs.

1.6 HDi 8V (de 2010 à 2015)

Voyant diag. allumé > Vanne EGR.

Casse de la courroie de distribution du 01/10/10 au 30/09/11 > À remplacer.

Fuite du réservoir d'additif du FAP jusqu'au 13/02/12 > À changer.

Bruit moteur jusqu'au 26/06/12 > Brides d'injecteur.

À-coups du 31/12/11 au 28/02/14 > Injecteurs.

Bruit moteur jusqu'au 07/06/14 > Kit de distribution et pignon de vilebrequin.

Calage moteur du 01/09/14 au 30/06/15 > Régulateur de la pompe

haute pression.

Voyant batterie allumé du 01/05/13 au 06/07/15 > Courroie d'accessoires et galet.

Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyau de graissage du turbo.

Fuite d'eau jusqu'à la fin de la p. od. > Pompe à eau + distribution.

2.0 HDi

Bruit de la distribution > Galet tendeur.

Message « FAP colmaté » > Régénération, ou FAP.

Fuite d'huile moteur > Joint de palier de vilebrequin.

Fuite d'huile au niveau de la pompe d'injection > À changer.

Sifflement > Turbo.

Démarrage difficile, calages > Nettoyage des injecteurs.

2.0 BlueHDi 150

Rupture de la courroie d'accessoires jusqu'au 15/11/15 > Courroie et galet tendeur.

Voyant diagnostic allumé > Faisceau électrique moteur (jusqu'au 01/04/16), tuyau de dépression du turbo (jusqu'au 30/12/16) ou tuyau de carburant, voire pompe HP (jusqu'au 29/05/17).
Fuite de gazole jusqu'au 27/02/17 > Tuyau de pompe haute pression.
Voyant d'urée allumé jusqu'en mai 2017 > Réservoir à changer.

2.2 HDi 200

Perte puissance jusqu'au 03/10/11 > Turbo + reprogrammation.

V6 HDi

Perte de puissance > Turbos.

TRANSMISSION

Perte de motricité jusqu'au 26/02/09 > Arbres de transmission.

Destruction de la butée d'embrayage jusqu'en janvier 2010 (BVM 5) > À remplacer.

Véhicule qui n'avance pas malgré une montée en régime sur HDi 138/140 jusqu'au 31/05/10 > Embrayage.

Patinage de l'embrayage jusqu'au 01/09/10 (BVM 5) > À changer.

2^e rapport qui saute (BVM 6) jusqu'au 31/05/13 > Module de commande de boîte.

Difficulté à passer les rapports

(BVM 6) jusqu'en 2013 > Embrayage.
Vibration dans le levier de vitesse en 5^e (BVM 5) jusqu'au 12/12/16 > Pignon et synchro.

CHASSIS

Affaiblissement de l'assiette avant ou arrière > Régulateur de raidleur.

Fuite de liquide hydraulique à l'arrière jusqu'au 09/03/10

> Réservoir de fluid. .

Claquements du train arrière jusqu'au 06/02/13 > Biellettes de barre antidévers.

Bruit des roulements de roue avant jusqu'au 30/07/14 > À changer.



Modèle restylé (après 2010)

EN DÉTAIL

1 Confort optimal aux places arrière, excepté au niveau des jambes. **2** Bilan tout aussi mitigé s'agissant du coffre. L'accès est aisé, mais le volume est correct, sans plus. **3** Avec ou sans suspensions hydrauliques, cette berline permet d'avaler les kilomètres sans la moindre fatigue.



4 En 2014, le break a aussi été décliné en CrossTourer, reconnaissable à ses arches de roue et à son sabot de protection. À défaut d'un volume d'avion-cargo, le coffre est pratique.



>>> ⚠ A surveiller



Si l'ergonomie des commandes est parfaite, la planche de bord apparaît soignée.

Claquelements dans le volant jusqu'au 04/01/15 > À remplacer.

> Mécanisme.
Froid indisponible > Prestostat (jusqu'au 15/03/10) ou tuyau basse pression (jusqu'au 27/09/10).
Dysfonctionnements du GPS jusqu'au 15/04/13 > Reprogrammation.

HABITACLE

Défaillances des vitres électriques (jusqu'au 14/07/08) ou blocage des vitres avant (jusqu'au 29/03/10)

ON AIME

Confort Que ce soit en version hydraulique ou métallique, la suspension privilégie le confort. Souple mais pas sous-amorti, une référence. Sans oublier l'insonorisation : le silence est d'or à bord.
Tenue de route Malgré la masse, l'adhérence est satisfaisante et le comportement, toujours sécurisant, à défaut de dynamisme.
Originalité Joliment dessinée et dotée de détails originaux, la grande Citroën a plutôt bien vieilli, particulièrement en version Tourer.
Finition Sans égaler les références allemandes, la C5 profi e de matériaux de bonne qualité et d'assemblages convenables.
Dotation Même si on ne dispose pas des derniers raffineux t high-tech, les équipements de confort sont nombreux, et souvent en série.

ON REGRETTE

Habitabilité Au regard du gabarit du véhicule, l'espace à l'arrière, surtout au niveau de la tête, pourrait être plus généreux.
Coffre Mais à quoi servent tous ces centimètres en longueur ? 439 l pour la berline, 505 l pour le break, c'est décevant pour une routière de 4,78 m de long.
Agilité La masse très élevée de la C5 se fait trop sentir en virage et la direction manque de ressenti.
Ergonomie Les boutons sont trop nombreux et de taille trop petite pour certains d'entre eux.
 Aptitudes urbaines la visibilité arrière et le long porte-à-faux avant ne facilitent pas la circulation en ville. Et ce dire du diamètre de braquage...
Consommation C'est la rançon du poids de la grande C5 : sur les versions essence, elle fait preuve d'un solide appétit.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTI BMP 6	120	6,2	10/10-05/15	Le conducteur appréciera la douceur de fonctionnement du 1.6, beaucoup moins l'agrément de cette boîte.	Orange
1.6 THP	156	7,1 (7,3)	10/09-05/15	Cette puissance est un minimum pour animer la lourde C5. Un excellent moteur, à la santé hélas fragile.	Rouge
1.6 HDi	110/115	5,6/4,6	04/08-05/15	Malgré sa bonne volonté, le petit HDi est étouffé par le poids et il faut jouer du levier pour le relancer.	Orange
2.0 HDi	138/140	6,5/8	04/08-05/15	Grâce à son couple, le 2.0 HDi est à son avantage pour dépasser les 1 600 kg. Mais la puissance n'est pas de trop.	Orange
2.0 HDi	160	5,6 (5,7)	10/09-05/15	Les 20 ch supplémentaires se traduisent par des accélérations et des reprises plus vigoureuses. Un bloc agréable.	Vert
2.0 BlueHDi	150/180	4,1/4,4	06/15-05/17	Pour terminer sa carrière, la C5 a bénéficié de e bloc dernier cri, qui offre un bon agrément et consomme peu.	Vert
2.2 HDi	173	6,5	04/08-10/09	Gavé par deux turbos, ce 2.2 est très plaisant par sa douceur et sa vigueur. Seul grief : sa gourmandise en ville.	Vert
2.2 HDi BVA 6	200	5,9	10/10-05/15	Excepté les vibrations, ce moteur a tout pour plaire, car il tient la dragée haute au V6, sauf en matière de sonorité.	Vert
2.7/3.0 V6 HDi BVA 6	208/240*	8,4/7,4	04/08-10/13	Dotée de ce bloc, la C5 rivalise avec les berlines allemandes. Un monstre d'onctuosité qui fait d'elle une routière.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) 240 ch depuis juin 2009.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDI 115 DE 2015

Filtere à air/habitacle	33/43 €	Embrayage complet	436 €
Filtere à huile/carburant	19/38 €	Injecteur/4 bougies	470/159 €
Plaquettes/disques AV	168/287 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	103/138 €	Vanne EGR	343 €
Amortisseurs AV/AR	260/256 €	Filtere à particules	923 €
Kit de distrib. (240 000 km/10 ans)	229 €	Total du panier de pièces	5 123 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN La dernière Citroën traditionnelle a défendu jusqu'au bout l'une des valeurs phares de la marque : le confort. De quoi conserver tout son intérêt en occasion, même si son habitabilité moyenne et sa fiabilité peu ent susciter des réserves. Durant les premières années, la C5 a accumulé les failles techniques. Néanmoins, les moteurs à essence 1.6 VTI et 1.6 THP, comme le 1.6 HDi, ne sont pas irréprochables après 2010, contrairement au 2.0 HDi. Le bon choix.

CITROËN C3 PICASSO

2009-2017

Emporté en 2017 par la vague des petits SUV, ce minispac ne manque pourtant pas de qualités : joli minois, espace, confort...

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction, embrayage
- ▶ 1.4/1.6 VTI : surcons. d'huile, pompe à eau
- ▶ 1.6 HDi : injecteurs, distrib., pompe à eau

!!! A surveiller



Modèle restylé (2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4/1.6 VTI
Bruit moteur à froid > Tendeur de chaîne ou pompe à vide.
Perte de puissance > Nettoyage de la culasse.
Voyant de 1^{er} allumé > Pompe à eau (jusqu'au 01/10/12) ou boîtier de sortie d'eau (jusqu'au 09/03/15).
Difficultés de démarrage > Sonde de liquide de refroidissement.
Fuite d'huile > Electrovanne de pompe à huile (jusqu'au 19/12/12).
Surconsommation d'huile > Moteur ou culasse.
Voyant moteur allumé jusqu'au 31/01/15 > Culasse.

Démarrage difficile jusqu'en avril 2015 > Capteur d'arbre à cames.

1.6 HDi 16V (jusqu'en 2010)

Non-démarrage jusqu'au 31/07/10

> Fusible grillé ou démarreur.

Odeur de gaz d'échappement

> Fixation des brides d'injecteur.

Manque de puissance > Turbo, crépine d'huile...

1.6 HDi 8V (2010-2015)

À-coups sur HDi 110/115 du

31/12/11 au 28/02/14 > Injecteurs.

Voyant moteur allumé > Vanne EGR.

Voyant FAP allumé (HDI 90) jusqu'au

07/07/13 > Régénération.

Odeur de gazole jusqu'au 12/04/14

> Tuyau de retour de gazole.

Distribution bruyante jusqu'au 07/06/14 > Pignon de vilebrequin et kit de distribution.

Fuite d'huile moteur du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyau du turbo.

1.6 HDi 8V/BlueHDI

Fuite d'eau jusqu'à la fin de la p. od.

> Pompe à eau + distribution.

1.6 BlueHDI

Voyant moteur allumé du 01/10/15

au 16/06/16 > Vanne EGR.

Voyant « Urea » allumé jusqu'à la fi

de la production > Réservoir.

Perte de puissance (encrassement

des soupapes) > À remplacer.
Calage moteur jusqu'à la fin de la 1^{re} production > Distribution.

TRANSMISSION

Vibration du levier (BVM 5) jusqu'au 12/12/16 > Pignon et synchro.

Passages de vitesses difficile

(BVM 5) jusqu'au 28/02/17

> Embrayage.

CHASSIS

Voyant de direction allumé du 04/01/10 au 31/01/13 > Moteur de

direction assistée.

Claquement en marche avant ou arrière jusqu'au 14/09/14

> Roulement.

Voyant ESP allumé > Bloc ESP.

HABITACLE

Usure du chrome sur le volant

jusqu'au 01/07/14 > Volant.

Affichages du GPS défectueux

> Écran ou GPS à changer.

Écran noir > GPS RT6 à changer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 VTI	95	6,9	03/09-04/15	Souple et silencieuse, cette mécanique est dépourvue en ville, mais cette bonne volonté s'évanouit sur la route.	★★★★
1.2 PureTech	110	5	03/15-07/17	Onctueux, costaud à bas régime, performant... ce 3-cylindres remplace avec talent le VTI. Pas d'hésitation !	★★★★
1.6 VTI	120	6,9 (6)	03/09-04/15	Un moteur qui se caractérise par sa douceur. Le manque de punch oblige à jouer du levier, pas très agréable.	★★★★
1.6 HDi	90	4,8	03/09-04/15	Vif à bas régime et sobre, il est plaisant sur les petits parcours. Sur les voies rapides, les reprises sont moyennes.	★★★★
1.6 e-HDi BMP 6	90	4,2	10/11-04/15	La lenteur de la boîte robotisée coupe les ailes à ce petit diesel. Par ailleurs, les à-coups sont fatigants.	★★★★
1.6 BlueHdi	100	3,9	04/15-07/17	Un peu plus tonique que le HDi 90, mais moins vélocé que le HDi 115. Une version sobre et un poil bruyante.	★★★★
1.6 HDi	110/115*	4,9/4,8	03/09-04/11	Rugueux dans son fonctionnement, ce bloc disponible à bas régime assure des relances effi. aces.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte à embrayage piloté BMP6 depuis octobre 2011. (*) 115 ch depuis septembre 2012.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 100 DE 2015

Filtre à air/habitacle	33/27 €	Embrayage complet	393 €
Filtre à huile/carburant	20/47 €	Injecteur/4 bougies	423/140 €
Plaquettes/disques AV	91/192 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	81/425 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	216/143 €	Filtre à particules	873 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	262 €	Total du panier de pièces	5 109 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2021)

BILAN Habitable, confortable, joliment dessiné et modulable, le C3 Picasso fait partie des références. On aimerait en dire autant en matière de fiabilité... Les blocs 1.4/1.6 VTI collectionnent les anomalies, ce qui vaut aussi pour les différentes versions du 1.6 HDi. Parmi les autres points noirs, citons l'embrayage et la direction jusqu'en 2013. Attention, le 1.2 PureTech a été rappelé fin 2020 pour le contrôle voire le remplacement de la distribution.

CITROËN NEMO

2008-2017

FIABILITÉ

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : bruit des trains roulants, direction
- 1.3 HDi : distribution, turbo, pompe à eau

À Surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.3 HDi

Fuite de liquide refroidissement jusqu'au 27/03/14 > Pompe à eau.

Perte de puissance > Turbo (jusqu'au 26/08/14), régénération ou remplacement du filtre à particules.

Claquement jusqu'au 14/03/15 > Distribution au moteur.

Fuite de carburant jusqu'au 14/11/15 > Pompe HP.

Voyant batterie allumé > Alternateur.

1.4 HDi

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 15/07/13 > Faisceau moteur.

TRANSMISSION

Fuite d'huile le la boîte (1.4 HDi) > Embrayage et arbre primaire.

Impossibilité de passer les vitesses jusqu'au 17/10/12 > Câbles de levier.

CHASSIS

Bruit des freins AR jusqu'au 20/12/11 > Tambours.

Fuite de la direction assistée

jusqu'au 31/01/15 > Mécanisme de direction assistée.

Bruit dans le train arrière jusqu'au 05/06/15 > Traverse.

Bruit dans le train avant jusqu'au 31/12/15 > Butées d'amortisseurs.

HABITACLE

Voyant airbag allumé > Calculateur.

Défaillance de la ventilation jusqu'au 31/08/14 > Faisceau électrique.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.3 HDi*	75	11/10-12/17	Ce diesel Fiat est plutôt volontaire à bas régime, mais il rend vite les armes : les reprises et accélérations sont laborieuses.	■
1.4 HDi	70/75	10/08-11/10	Si le moteur PSA brille par sa douceur et son agrément à vide, il marque le pas en charge. Il faut alors solliciter la boîte.	■

(* Également disponible avec boîte auto 5 rapports.

BILAN Comme des poissons dans l'eau en ville, ces ludospaces de poche ne manquent pas de coffre, mais c'est sûrement là leur seul atout. Cheap au possible et inconfortables, ils présentent des tares techniques, liées notamment au bloc diesel Fiat ainsi qu'à la direction.



ON AIME

Habitabilité Long comme une citadine, mais logeable comme un monospace. Il y a même de la place pour trois personnes à l'arrière.



Confort L'amortissement, très souple, contribue au bien-être des passagers. **Tenue de route** Malgré le moelleux de ses suspensions et sa masse élevée, le C3 Picasso se montre effi. ace.

Modularité La banquette coulissante, rabattable en 60/40 et escamotable dans le plancher permet d'agencer aisément l'espace selon les besoins.

Coffre 385 l au minimum pour accueillir les bagages, pas mal pour une voiture de 4,08 m de long.

Originalité Qu'elle suscite l'adhésion ou, au contraire, le rejet, la silhouette du

C3 Picasso est reconnaissable entre mille. Et le pare-brise panoramique renforce encore son attrait.

ON REGRETTE

Agrément Prise de roulis importante, direction pas très informative et commande de boîte peu agréable à manipuler : le plaisir de conduite ne figu ait sans doute pas dans le cahier des charges.

Finition Si la qualité des matériaux ne prête pas trop le flanc à la critique, les assemblages, en revanche, n'ont pas bénéficié d'une grande rigueur, ce que confirme t les grincements du mobilier.

Masse Jusqu'à 1 318 kg pour un format aussi court, c'est beaucoup, et cela se paie forcément à la pompe.

Insonorisation Les motorisations diesel se montrent bruyantes, en particulier lorsque l'on voyage avec armes et bagages.

Boîte BMP 6 Comme toujours, elle s'avère lente et nuit à l'agrément.



Le C3 Picasso propose un excellent rapport habitabilité/encombrement, ce qui lui a valu d'être surnommé « Space Box » par Citroën.



L x l x h : 3,96 x 1,68 x 1,72 m - Coffre : de 356 à 2 500 l - Réservoir : 45 l

CITROËN C4 PICASSO II

DEPUIS 2013

Moderne, confortable, pratique, le meilleur des monospaces n'inspire que des termes flatteurs. Sauf quand il s'agit de fiabilité.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes: GPS, trains roulants, clim.
- 1.6 HDi/BlueHDi: distribution, pompe à eau
- 2.0 BlueHDi: courroie, EGR, réservoir d'urée

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Voyant l'allumé jusqu'au 03/04/16
> Tuyau de dégazage du radiateur.
Non-démarrage du moteur jusqu'au 12/04/16 > Émetteur d'embrayage.

1.2 PureTech (voir p. 57)

1.6 THP

Bruit moteur jusqu'au 31/05/15
> Turbo ou écran thermique.

Tous les diesels

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 09/02/16 > Motoventilateur.

1.6 HDi/BlueHDi

Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyau du turbo.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 30/11/16 > Tuyaux de l'échangeur

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18
> Pompe à eau.

1.6 HDi 92/115

Bruit moteur jusqu'au 07/06/14
> Pignon de vilebrequin et courroie.

Voyant diag. allumé > Vanne EGR.

1.6 e-HDi 115

À-coups jusqu'au 28/02/14
> Injecteurs.

Difficultés de démarrage sous 5 °C jusqu'au 12/03/14 > Filtre à gazole.

Voyant batterie allumé du jusqu'au 06/07/15 > Galet tendeur et courroie d'accessoires.

1.6 BlueHDi

Vibrations dans la pédale jusqu'au 30/11/15 > Embrayage et volant

Voyant diag. allumé du 01/10/15 au 16/06/16 > Vanne EGR.

Calage moteur jusqu'au 30/09/18
> Distribution.

1.6/2.0 BlueHDi

Voyant « Urea » allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

2.0 BlueHDi

Fuite de carburant > Capteur de présence d'eau (jusqu'au 10/12/14),

tuyau basse pression (jusqu'au 13/01/16) ou tuyau de la pompe haute pression (jusqu'au 27/02/17).

TRANSMISSION

Bruits de la boîte (BVM 6) jusqu'au 30/04/14 > Roulements de l'arbre primaire.

Rupture de la courroie d'accessoires jusqu'au 01/03/15 > À changer.

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR (jusqu'au 01/08/15), faisceau

moteur (jusqu'au 01/04/16) ou pompe HP (jusqu'au 13/03/18).

Bruit moteur au démarrage jusqu'au 01/02/16 > Porte-couronne du

démareur.

Perte de puissance du 31/10/17 au 13/01/18 > Tuyau du turbo.

Message « boîte défilante » jusqu'au 28/02/16 > Actionneur de boîte (EAT 6).

1^{er} rapport qui saute (BVM 6)

> Roulements, synchro, arbre...

Perte de traction en 5^e jusqu'au 12/12/16 (BVM 5) > Pignon de 5^e.

CHASSIS

Grincements à l'arrière > Cales supérieures des amortisseurs

(jusqu'au 14/04/14) ou plaquettes de frein (jusqu'au 14/07/14).

Grognelements à l'arrière jusqu'au 06/12/15 > Moyeu-roulement et capteur de roue.

Caquements à l'avant > Butées d'amortisseur (jusqu'au 22/02/15),

bellettes de direction ou bras de suspension (jusqu'au 11/04/18).

Grincement de la traverse arrière jusqu'au 01/10/16 > Injection de

rouille.

Caquements à l'arrière jusqu'au 09/10/16 > Support d'échappement.

HABITACLE

Pas de réception satellite du GPS (jusqu'au 15/11/13), ou coupures du

GPS Smeg+ (jusqu'au 02/03/14) > À changer.

Froid indisponible jusqu'au



Modèle non restylé (avant 2016)

EN DÉTAIL

1 Prudence, les sièges coulissants au deuxième rang ne sont disponibles que sur les finitions hautes. 2 En version courte (disparue fin 2020), le coffre est très accessible et dispose d'un beau volume. 3 Entrée de 19 cm, le Grand C4 Picasso offre davantage d'aisance et deux places dans le coffre. 4 Développé sur une base inédite, le Citroën privilégie le confort plutôt que le dynamisme. Résultat, il prend du roulis en virage et pique une tête dès que l'on actionne les freins.





>>> **! A surveiller**

Moderne, avec ses grands écrans, la planche de bord séduit aussi par la qualité perçue.

20/07/15 > Condenseur.
Dysfonctionnements du combiné jusqu'au 23/08/15 > À remplacer.
Absence d'air chaud des deux côtés de l'habitacle jusqu'au 31/06/16 > Calculateur de la climatisation.
Bugs du système multimédia

jusqu'au 01/01/18 > Reprog.

CARROSSÉRIE
Défaillance des rétros extérieurs jusqu'au 03/01/16 > À changer.
Anomalie liée au hayon motorisé jusqu'au 20/06/16 > Boîtier.

ON AIME

Habitabilité Contrairement au nouveau Renault Scénic, ce modèle est un vrai monospace, capable d'accueillir trois personnes aux places arrière dans de bonnes conditions. Il y ajoute la manière, avec son pare-brise panoramique.
Modularité Sièges facilement escamotables et coulissants, espaces de rangement en nombre suffisant, tout dans l'habitacle a été conçu pour faciliter la vie à bord.
Confort Mis à part avec les jantes de 18 pouces, l'amortissement est parfaitement calibré pour préserver le bien-être des passagers. Un vrai tapis roulant. D'autant plus vrai avec le pack Lounge (siège Relax et fonction massage à l'avant...)
High-tech Deux écrans face au conducteur, aides à la conduite, navigation connectée, de nombreux équipements dernier cri sont réservés au Picasso.

Maniabilité Avec sa direction douce et son rayon de braquage court, ce monospace se montre plus à l'aise en ville que ce que son gabarit laisse penser.
Finition Des gros progrès sont à signaler par rapport à la première génération, tant du point de vue de la qualité des matériaux qu'en termes d'assemblages du mobilier.
Tenue de route Le C4 Picasso bénéficie d'une stabilité à toute épreuve, même sur sol mouillé.

ON REGRETTE

Insonorisation Les diesels BlueHDi se font un peu trop entendre dans l'habitacle.
Agilité Avec ses suspensions souples, le monospace Citroën prend facilement du roulis.
Pneus Ils s'usent prématurément à l'arrière. Un point à vérifier avant l'achat.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	110	5,1	Depuis 07/16	Ce 3-cylindres turbo fait oublier sans mal le 1.6 VTI par son couple à bas régime et ses accélérations plus vives.	🟡
1.6 VTI	120	6,3	04/13-04/15	La douceur ne suffit pas sur un moteur à essence. Ce bloc linéaire manque trop de tonus en reprise et en accélération.	🟡
1.2 PureTech	130	5 (5,1)	Depuis 02/15	Bluffant par sa disponibilité à bas régime et ses performances. L'agrément est meilleur que celui des diesels.	🟡
1.6 THP/e-THP EAT 6*	156/165	6/5,6	04/13-09/18	Souple, silencieux, il est crédité de bonnes prestations, mais le conducteur restera un peu sur sa faim.	🟡
1.6 HDi	92	4,2 (3,8)	04/13-05/15	Bien qu'allégé, le monospace ne fait pas de miracle avec ce diesel. En revanche, il s'en sort sur les petits trajets.	🟡
1.6 BlueHDi	100	3,8	02/15-07/18	En passant à 100 ch, le 1.6 a gagné en couple. Si le Picasso n'apparaît plus sous-motorisé, l'ensemble est juste.	🟡
1.6 e-HDi	115	4 (4)	04/13-05/15	Sobre, il se montre à la hauteur en offrant de bonnes reprises, sauf en 6 ^e . On lui reprochera ses grondements.	🟡
1.6 BlueHDi	120	3,8 (3,9)	10/14-09/18	Supérieur en couple au 1.6 e-HDi, ce moteur anime correctement le Citroën en se montrant à l'aise partout.	🟢
2.0 BlueHDi	150/160	4,2 (4,5)/(4,7)	Depuis 09/13	Avec 370 Nm de couple, il assure de très bonnes performances. Seuls griefs : l'inertie à bas régime et sa sonorité.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto ETG 6 rapports au 1.6 VTI 6 ou 8 rapports. (*) La version e-THP EAT 6 est disponible depuis juin 2014.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 120 DE 2016

Filter à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	530 €
Filter à huile/carburant	20/47 €	Injecteur/4 bougies	423/140 €
Plaquettes/disques AV	115/204 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	103/138 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	302/230 €	Filter à particules	905 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	194 €	Total du panier de pièces	5 168 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Malgré le désamour dont souffrent les monospaces, aucun SUV de taille équivalente ne peut proposer un tel compromis en termes de modularité, de confort et de volume utile. Mais parlons de ce qui fâche : la fiabilité. La nouvelle plate-forme EMP2, inaugurée par notre « artiste », lui a valu une kyrielle de défauts de jeunesse (trains roulants, climatisation, système multimédia, électronique...). Le bilan est meilleur depuis le restylage de 2016.

CITROËN C4 PICASSO I

2006-2013

Toujours à la page en matière d'habitabilité et de modularité, il ne peut pas, hélas, en dire autant sur le plan de la robustesse.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes: BMP6, embrayage
- ▶ 1.6 VTI/THP: distribution, pompe à eau...
- ▶ 1.6 HDi: turbo, injecteurs, distribution

>>> A surveiller



Version longue non restylée (avant 2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 VTI/THP
Bruit moteur à froid > Tendeur de chaîne, chaîne de distribution ou pompe à vide.
Surcons. d'huile jusqu'au 20/10/13 > Moteur ou culasse.
1.6 HDi 16V (jusqu'en 2010)
Manque de puissance > Turbo, crépine d'huile.
Crissement du moteur > Kit de distribution.
1.6 HDi 8V (2010-2013)
Bruit moteur jusqu'à la fin de la production > Pignon de vilebrequin et kit de distribution.
Fuite du réservoir d'additif du FAP

jusqu'au 30/11/11 > À remplacer À-coups du 31/12/11 jusqu'à la fin de la production > Injecteurs.
Voyant moteur allumé > Calculateur moteur (jusqu'au 16/10/12) ou capteur de pression carburant (jusqu'au 13/09/13).
2.0 HDi
Fuite d'huile moteur > Bague d'étanchéité, joint de palier de vilebrequin ou joint de carter d'huile (jusqu'à la fin de la production).
Démarrage difficile à froid > Injecteurs encrassés.
Message « FAP colmaté » > Régénération, voire remplacement.

TRANSMISSION

Boîtes manuelles
Craquement en 4^e (BVM 6) > Pignon et synchro.
2^e rapport qui saute (BVM 6) > Module de commande.
Passage difficile des p emière, deuxième et marche arrière jusqu'à la fin de la production (BVM 6) > Embrayage.
Grogement de la boîte > Arbre primaire.
Perte de traction jusqu'à la fin de la production > Arbre de roue.

CHASSIS

Affaissement de la suspension

pneumatique jusqu'au 14/11/10 > Ressorts.
Vibrations du volant à partir de 110 km/h > Écus de transmission.
Voyant ABS/ESP allumé > Capteur de roue arrière.

HABITACLE

Anomalies liées à la climatisation auto jusqu'au 07/01/07 > Combiné.
Coupures de la climatisation de novembre 2009 à septembre 2010 > Pulseur d'air et module de commande.
Usure du volant en cuir du 01/06/09 au 30/09/12 > À remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTI	120	7,4	07/08-07/13	Plus sobre que le 1.8 et souple, mais pas un foudre de guerre.	■
1.6 THP BMP 6	150/156	7,3/6,7	10/08-12/12	Pas aidé par la lenteur de la boîte robotisée, et l'appétit s'envoie.	■
1.6 HDi	110/112*	5,9/5,1	10/06-07/13	De bonne volonté, mais cela manque de brio. Sobre et abordable.	■
1.6 HDi/e-HDi BMP 6	110/112*	5,7/4,8	10/06-07/13	Étouffé par l'inertie de la BMP 6 et par le poids. À déconseiller.	■
2.0 HDi BMP 6	138	6,1 (7,4)	10/06-02/11	Frugal. Mais la boîte limite le couple et les relances trinquent.	■
2.0 HDi	150	5,9	09/09-07/13	Performant et souple, le meilleur de la gamme. Le couple est bienvenu.	■
2.0 HDi BVA 6	160	6,8	10/10-05/13	Moins fringant. L'association avec la boîte auto sert à l'agrément.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports (depuis février 2007). (*) 112 ch depuis septembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 HDi 150 DE 2011

Filtere à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	530 €
Filtere à huile/carburant	19/45 €	Injecteur/4 bougies	495/140 €
Plaquettes/disques AV	115/259 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	81/425 €	Vanne EGR	131 €
Amortisseurs AV/AR	292/338 €	Filtere à particules	1 097 €
Kit de distrib. (240 000 km/ans)	202 €	Total du panier de pièces	5 461 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Malgré son ancienneté, le Picasso conserve d'indéniables vertus familiales qu'il négocie à petits prix. Attention, jusqu'en 2010, ce monospace est un fruit à pépins (turbo sur le HDi 110, boîte BMP 6, embrayage...). Mieux vaut donc privilégier les derniers modèles et, surtout, la version 2.0 HDi. En effet, le 1.6 HDi a été source de nombreuses pannes d'injecteur de 2010 à 2013. Quant aux moteurs à essence, ils exigent la plus grande vigilance.

ON AIME

Vie à bord Le C4 Picasso fait toujours partie des références en la matière. Fort d'une excellente habitabilité, il séduit par la luminosité dans l'habitacle et les rangements à profusion.
Originalité Dans sa déclinaison courte, le modèle Citroën figu e parmi les plus élégants monospaces jamais dessinés. C'est moins vrai, cependant, en ce qui concerne le Grand C4 Picasso.
Modularité Des sièges individuels et escamotables dans le plancher... ce luxe était rare parmi ses concurrents directs.
Tenue de route Chez Citroën, cela fait longtemps que l'on sait concevoir des trains roulants sécurisants, ce qui se vérifie une fois de plus sur ce monospace.
Freinage Malgré la masse du véhicule, il apparaît suffisamment puissant et endurant.

ON REGRETTE

Qualité perçue Si la présentation reste fi tteuse, on ne peut en dire autant de la finition e , plus fâcheux, du vieillissement.
Plastiques qui se gondolent sous le soleil, grésillements fréquents...
Comportement Dans les virages, le C4 Picasso tanque et plonge du nez au freinage.
Poids L'embonpoint du C4 Picasso se paie au chapitre performances et consommation.
Coffre Sur la version courte, les 500 l de volume paraissent un peu chiches pour assumer pleinement la vie de famille.
Maniabilité Le diamètre de braquage du Grand Picasso, comme son gabarit d'ailleurs, ne facilite pas la vie en zone urbaine.
BMP 6 Cette boîte auto robotisée soulage le pied gauche, mais sa lenteur a de quoi agacer.

CITROËN BERLINGO II

2008-2018

Cousin du Peugeot Partner, ce ludospace est un concentré d'aspects pratiques. Avec un tel outil, on en a forcément pour son argent.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : vitres, amortisseurs, embrayage
- ▶ 1.6 VTI : pompe à eau, surconso. d'huile...
- ▶ 1.6 HDi/BlueHdi : injecteurs, distrib., pompe à eau



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 HDi 16V (jusqu'en 2010)
Perte de puissance > Turbo.
Bruit moteur > Kit de distribution.
Odeur de carburant dans l'habitacle
> Écrous des brides d'injecteur.
1.6 HDi 8V (2010-2015)
Fuite du réservoir d'additif du
04/10/10 au 30/11/11 > À changer
Ralenti instable jusqu'au 17/09/13
> Capteur de pression.
À-coups sur HDi 110/115 jusqu'au
28/02/14 > Injecteurs.
Odeur de carburant sur HDi 75 et
92 jusqu'au 12/04/14 > Tuyau de
retour de carburant.
Bruit moteur jusqu'au 07/06/14

> Kit de distribution et pignon.

Voyant diagnostic allumé sur HDi
92/110 > Vanne EGR.

1.6 HDi/BlueHdi
Fuite d'huile moteur du 01/11/13
au 15/03/16 > Tuyau du turbo.
Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18
> Pompe à eau.

1.6 BlueHdi
Voyant diagnostic allumé > Vanne
EGR (du 01/10/15 au 16/06/16) ou
faibleau moteur (jusqu'au
20/12/17)

Voyant « Urea » allumé jusqu'au
01/10/16 > Réservoir d'urée.

Calage moteur jusqu'au 30/09/18
> Distribution.

TRANSMISSION

Perte de traction jusqu'au
31/03/15 > Arbre de transmission.

Vibration du levier en 5^e jusqu'au
12/12/16 (BVM 5) > Pignon.

Impossibilité de passer les vitesses
jusqu'au 28/02/17 > Embrayage.
Dureté de la marche AR jusqu'au
03/02/19 > Fourchette de 3^e/4^e.

CHASSIS

Claquements à l'avant
> Coudelles d'amortisseur.

Voyant ABS/ESP allumé du
02/11/09 au 10/05/15 > Vis des
fusées arrière et capteur de roue AR.

Vibrations du volant au freinage à

partir de 110 km/h > Disques,
plaquettes, pivots de fusée avant...

HABITACLE

Ventilation hors service
> Faisceau électrique à rectifier,
relais et porte-relais à changer.

Usure du soufflet de l'vier jusqu'au
31/05/16 > À changer.

Défaillance des leve-vitres avant
jusqu'au 17/11/16 > Interrupteur.

Inefficacité de la climatisation
auto du 13/04/14 au 06/03/18

> Commande de climatisation.

Pas de froid de la climatisation du
09/03/15 au 30/10/17 > Conduits.

ON AIME

Habitabilité Le Berlingo fait
partie des plus volumineux. Grâce à
ses sièges individuels ou à sa
banquette, il accueille trois enfants
à l'arrière sans sourcilier. Il existe
même en version à sept places.



Modularité Sièges basculants,
rangements en abondance, trappes
au plafond, volume de chargement
impressionnant, le ludospace
Citroën surpasse bien des
monospaces en la matière.

Confort Le ludospace ayant été
conçu pour les familles, il a tranché
entre dynamisme et souplesse des
suspensions. Les bosses et défauts
de la chaussée sont ainsi évités
sans coup férir.

Tenue de route Certes, le Berlingo
n'aime pas être bouculé dans les
virages. Mais il se montre sain dans
ses réactions et la direction est
précise. Le Renault Kangoo ne peut
pas en dire autant.

ON REGRETTE

Maniabilité Large, cette deuxième
génération ne se fauille plus dans
les rues avec la même agilité.

Poids Sachant qu'il pèse un àne
mort, mieux vaut ne pas trop
lésiner sur le choix du moteur.

Qualité perçue Si elle apparaît
correcte pour ce type d'engin, les
matériaux et assemblages sont
d'une facture passable.

Équipement Climatisation,
astuces de rangement, portes
couissantes... sympa, mais seules
les finitions supérieures permettent
d'en bénéficier.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTI	95	6,7	09/10-03/15	Cette version dégonflée du VTI 120 n'a pas les ressources nécessaires.	■■■■
1.2 PureTech	110	5,1	03/16-09/18	De loin la meilleure proposition en essence. Gare à la consommation !	■■■■
1.6 VTI	120	7,3	11/09-03/16	Linéaire, il se distingue plus par sa souplesse que par son tempérament.	■■■■
1.6 HDi/BlueHdi	75	5,7/4,3	05/08-09/18	Ces deux versions, sous-motorisées, ne présentent guère d'intérêt.	■■■■
1.6 HDi	90	5,7	05/08-03/15	Il ne s'en tire pas si mal, à condition de rouler tranquillement.	■■■■
1.6 BlueHdi	100	4,3 (4,2)	04/15-09/18	Cette évolution du 1.6 HDi a un peu plus de carrure, mais elle reste juste.	■■■■
1.6 HDi	110/115*	5,6/5,3	05/08-03/15	Son couple permet de doubler sereinement, mais il n'y a rien de trop.	■■■■
1.6 BlueHdi	120	4,4	04/15-09/18	Associé à une boîte 6 rapports, il offre des reprises plus vigoureuses.	■■■■

Entre parenthèses, valeur pour le boîtier auto ETG 6 rapports. (*) 115 ch depuis mars 2012.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDi 115 DE 2014

Filtre à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	393 €
Filtre à huile/carburant	20/54 €	Injecteur/4 bougies	420/140 €
Plaquettes/disques AV	115/204 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	97/425 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	298/277 €	Filtre à particules	319 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	194 €	Total du panier de pièces	4 773 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pour qui cherche du volume à bon prix, il reste un choix très pertinent, comme le Peugeot Partner. Encore faut-il éviter les versions de base, trop peu polyvalentes et mal équipées. Majoritaire en occasion, le 1.6 HDi 8 et 16 soupapes est touché par des problèmes récurrents : turbo, injecteurs, distribution et pompe à eau. Son successeur, le BlueHdi, tout comme les blocs à essence VTI et PureTech, ne sont pas mieux lotis.

CITROËN BERLINGO III

DEPUIS 2018

Cette troisième génération monte en gamme, mais n'oublie pas sa cible : c'est toujours le champion des familles et des loisirs.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bruits dans le train avant
- ▶ 1.2 PureTech : distribution, boîte manuelle



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Voyant diagnostic allumé > Bobine d'allumage.

Voyant diagnostic allumé > Sonde à oxygène (jusqu'au 25/05/19) ou connecteur capteur de régime (jusqu'au 19/08/19).

Voyant de pression d'huile allumé et/ou manque d'effi acité au freinage > Courroie de distribution, pompe à vide...

1.5 BlueHDI

Témoin de température allumé jusqu'au 19/08/19 > Tuyau du collecteur d'entrée d'eau.

Perte de puissance

> Reprogrammation (jusqu'au

03/12/19) ou batiier du doseur d'air.

TRANSMISSION

Impossibilité de passer la marche AR jusqu'au 30/03/19 sur 1.5 BMW 5 > Levier de vitesse.

Saut du 3^e rapport jusqu'au 10/05/19 sur 1.2 turbo > Synchro et pignon.

Passage difficile des 5^e / 4^e jusqu'au 03/11/19 sur 1.2 turbo > Synchro et pignons.

CHASSIS

Claquement du train AV > Écrous et biellettes de barre antidive (jusqu'au 05/02/19) ou bras de suspension (jusqu'au 31/03/19).

Bruit des amortisseurs AV jusqu'au 30/01/19 > À changer.

Mauvais fix tion du caoutchouc de pédale de frein jusqu'au 30/03/19 > À changer.

Claquements dans le train AV jusqu'au 01/06/19 > Ressorts de maintien des plaquettes.

HABITACLE

La climatisation ne fait pas de froid jusqu'au 02/04/19 > Ressorer le conduit de clim.

Défaut d'ajustement du commutateur de lève-vitre droit jusqu'au 20/06/19 > Garniture de porte à changer.

Défaut d'aspect de la visière du

combiné jusqu'au 29/06/19 > À remplacer.

CARROSSERIE

Mauvais alignement du pare-chocs AV au niveau des ailes jusqu'au 07/05/19 > Support de pare-chocs.

Présence d'eau dans les feux arrière jusqu'au 01/07/19 > Pose de mastic.

Impossibilité d'ouvrir les portes coulissantes jusqu'au 30/09/19 > Obturateur à changer.

Non-déploiement du retro droit jusqu'au 01/10/19 > Connexion à rectifier.

ON AIME

Volume intérieur Ses origines utilitaires et ses formes carrées ont un avantage : celui de disposer d'un volume intérieur record. En plus de bien accueillir ses passagers, le ludospace Citroën propose un coffre qui fait littéralement figu e de soule à bagages.



Accès Il y a plus esthétique, mais on ne fait pas mieux que des portes coulissantes pour accéder dans un véhicule. Quant au coffre, il peut disposer d'une lunette ouvrante.

Suspensions Que ce soit en ville ou sur route, à basse ou à vitesse élevée, les passagers profit ent d'une grande qualité de filit age.

Équipement En utilisant la plate-forme EMP2, ce Berlingo se met technologiquement au goût du jour : Park Assist, aide au maintien dans la voie, affichage tête-haute en couleur, écran tactile de 8 pouces...

Format XL Il se décline désormais en version allongée, qui lui permet de proposer sept vraies places.

ON REGRETTE

Prix Malheureusement, la riche dotation à un impact direct sur les prix. Ils se rapprochent de ceux des monospaces compacts, aux prestations supérieures.

Finition La qualité des plastiques est moyenne, que ce soit en haut de la planche de bord ou sur les contre-portes.

Visibilité De trois quarts avant, elle est médiocre. Ceci est dû à des montants trop imposants.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	110	5,5	Depuis 09/18	Même si le Berlingo a pris du poids, ce moteur se révèle à son aise. Il possède suffisamment de ressources et profi e d'une boîte de vitesses aux rapports bien étagés.	■
1.5 BlueHDI	102	4,3	Depuis 09/18	Il peut sembler juste sur le papier, mais les accélérations sont correctes, les relances, suffisa tes, et il conserve une bonne allure sur autoroute. De plus, il est peu vibrant et pas trop bruyant.	■
1.5 BlueHDI	130	4,3 (4,3)	Depuis 09/18	Une version qui le rend plus polyvalent et davantage en phase avec sa vocation familiale. Agréable à conduire, ce moteur peut être associé à l'effi ace boîte auto. Mais les tarifs sont sales.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 8.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 BLUEHDI 130 DE 2019

Filtre à air/habitacle	30/30 €	Embrayage complet	578 €
Filtre à huile/cabardant	16/39 €	Injecteur/4 bougies	473/167 €
Plaquettes/disques AV	125/222 €	Turbo	1 317 €
Plaquettes/disques AR	112/150 €	Vanne EGR	372 €
Amortisseurs AV/AR	303/216 €	Filtre à particules	1 107 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	337 €	Total du panier de pièces	5 594 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Berlingo conserve ce qui a fait sa réputation : de l'espace pour les passagers, un coffre immense et des rangements à profusion. Mais ce troisième opus progresse en matière de confort et de modularité, ainsi qu'au niveau de sa dotation technologique. Si les moteurs sont épargnés par les pépins, on relève des défauts d'assemblage, des défaillances des portes coulissantes, et la boîte de vitesses manuelle sur le 1.2 essence fait des siennes.

CITROËN C3 AIRCROSS

DEPUIS 2017

Cousin de l'Opel Crossland X, ce SUV urbain conserve tous les aspects pratiques du C3 Picasso, mais y ajoute un look branché.



Modèle non restylé (avant 2020)

>>> A surveiller

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : train avant, embrayage
- ▶ 1.2 PureTech 110/130 : encrassement, distribution
- ▶ 1.6 BlueHDi : pompe à eau, distribution

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous moteurs

Défaillance du Stop&Start > Boîtier de redémarrage (jusqu'à 01/01/18) ou batterie.

1.2 PureTech 82

Voiant diag.allumé > Bobine d'allumage ou électrovanne de pilotage de la distribution.

1.2 PureTech 82/110/130

Voiant diag.allumé jusqu'à 27/01/19 > Pompe à huile.

1.2 PureTech 110/130

À-coups jusqu'à 21/02/18 > Bougies, deshuileur,échangeur air/air ou nettoyage de la culasse, voire moteur.

Rupture de la distribution > A changer.

1.6 BlueHDi

Voiant diag.allumé > Bougies de préchauffage ou faisceau électrique moteur (jusqu'à 20/12/17).

À-coups jusqu'à 15/05/18

> Soupapes d'échappement.
Calage moteur jusqu'à 30/09/18 > Distribution.

Fuite d'eau jusqu'à 31/12/18 > Pompe à eau.

TRANSMISSION

Pédale d'embrayage molle (BVM 5) jusqu'à 07/10/18 > Émetteur-récepteur.

Durété de la marche AR jusqu'à 03/02/19 > Fourchette de 3/4".

CHASSIS

Véhicule tirant à droite jusqu'à 21/11/18 > Ressorts de suspension.

Craquement du train AV jusqu'à 15/02/19 > Support d'amortisseur.

HABITACLE

Apparition d'une ligne verticale au milieu de l'écran multifonction jusqu'à 06/11/17 > A changer.

Perte de la fonction AFIL jusqu'à 12/12/17 > Caméra à repositionner.

Déformation de la housse de siège au niveau de l'appui-tête jusqu'à

05/01/18 > À changer.

Bugs du GPS jusqu'à 21/05/18 > Mise à jour.

Absence d'air chaud jusqu'à 12/10/18 > Calculateur à changer.

Déformation des garnitures des portes > À changer.

Usure des assises des sièges avant mi-cuir > À changer.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement du hayon arrière (jusqu'à 21/06/18) ou du verrouillage des portes (jusqu'à 15/04/19) > Serrure.

Défaillance des essuie-vitres jusqu'à 11/04/19 > Mécanisme.

ON AIME

Habitabilité Garde au toit et espace aux jambes généreux, vaste surface vitrée... il fait bon vivre.



Agrement La douceur de conduite s'accompagne d'une tenue de route rassurante et d'un confort de suspension au-dessus du lot.

Sièges avant Largés et moelleux : les occupants sont aussi bien assis que dans des fauteuils. Seul grief, leur manque de maintien latéral.

Coffre Outre son beau volume, il se révèle accessible et très pratique grâce à son double plancher.

Modularité ce SUV a le sens de la fiabilité : siège avant droit repliable (en option) et banquette 60/40 coulissant sur 15 cm.

ON REGRETTE

Amortissement En raison de la hauteur du véhicule, les réglages du châssis ont été raffermis. Ce qui se traduit par des secousses à basse vitesse, surtout sur les diesels.

Boîte BVM 5 La commande n'est guère agréable à manier et son guidage est imprécis.

Équipements Pour avoir un look sympa et les bons équipements (banquette coulissante...), il faut monter en gamme (finition hinc).

Insonorisation Les blocs diesel 1.6 BlueHDi manquent cruellement de discrétion.

Rangements On cherche parfois ou poser tout son attirail...

Rappel Le 1.2 PureTech turbo a été rappelé fin 2020 au sujet de la distribution. A contrôler avant d'acheter.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	82	5,1	Depuis 10/17	Grâce aux rapports courts de la boîte, les prestations sont honnêtes sur route. Mais le niveau sonore et la consommation en pâtissent.	
1.2 PureTech	110	4,9 (5,5)	Depuis 10/17	Pour la plupart des utilisateurs, ce sera la version idéale vu sa vigueur. Elle fait aussi bon ménage avec la douce et réactive boîte auto.	
1.2 PureTech	130	5,3	Depuis 10/17	Le surcroît de puissance est superflu en milieu urbain et pè i-urbain. Sur voie rapide, il ne craint rien. La boîte 6 rapports est plus agréable.	
1.6 BlueHDi	100	4	10/17-06/18	Ce diesel de base offre des performances suffisantes pour un usage polyvalent. Très sobre, il est, en revanche, assez sonore à l'accélération.	
1.6 BlueHDi	120	3,7 (4)	10/17-05/18	Son couple généreux donne des ailes au C3 Aircross. Quel que soit le profil de la route, le conducteur profi e de relances dynamiques.	

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 100 DE 2017

Filtere à air/habitude	33/32 €	Embrayage complet	398 €
Filtere à huile/carburant	20/48 €	Injecteur/4 bougies	423/141 €
Plaquettes/disques AV	92/194 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	82/431 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	119/88 €	Filtere à particules	885 €
Kit de distrb. (175 000 km/10 ans)	265 €	Total du panier de pièces	4 994 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Successeur du C3 Picasso, l'Aircross s'invite sur le marché des SUV urbains. Pour se démarquer, il mise sur un style très affirmé qui peut plaire... ou pas ! En revanche, le nouveau venu fait l'unanimité par sa douceur de conduite, sa qualité d'accueil et ses aspects pratiques. Si la présentation fit tte l'oeil, la qualité des matériaux n'est pas irréprochable. Côté technique, le Citroën commence à avouer quelques faiblesses, notamment en essence.

CITROËN C4 AIRCROSS

2012-2017

FIABILITÉ

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** amortisseurs avant
- ▶ **1.6 HDi:** injecteurs, distrib., pompe à eau
- ▶ **1.8 HDi:** turbo et FAP



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 HDi
Voyant diagnostic allumé
> Vanne EGR.
À-coups jusqu'au 28/02/14
> Injecteurs.
Ralenti instable jusqu'au 16/03/14
> Capteur haute pression.
Distribution bruyante jusqu'au 07/06/14
> Pignon de vilebrequin et kit de distribution.
Fuite d'eau jusqu'à la toute fin de la période de production
> Pompe à eau.

1.8 HDi
Témoin du fil à particules allumé (sur Mitsubishi ASX)
> Reprogrammation et traitement du circuit d'injection.
Défaillance de l'alternateur (sur Mitsubishi ASX)
> À changer.
Manque de puissance jusqu'au 30/11/12 > Turbo.

TRANSMISSION

Bruit de la suspension arrière jusqu'au 30/09/12
> Butées d'amortisseur.
Claquements à l'avant lors

des manœuvres
> Roulements de roue.
Bruit et/ou suspension trop souple jusqu'au 03/02/14
> Soufflets et amortisseurs avant.

CHASSIS

Dysfonctionnement de l'accès mains-libres du 20/12/11 au 04/08/12
> Boîtier électronique à changer.
Fermeture difficile de la boîte à gants jusqu'au 30/06/15 > Couverture à remplacer.

CITROËN C-CROSSER

2007-2012

FIABILITÉ

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation jusqu'en 2010
- ▶ **2.2 HDi:** défaillance de la boîte DCS 6



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 HDi
Difficultés de démarrage à froid > Injecteurs et tuyaux de retour de carburant.
Manque de puissance > Filtre à carburant.
Fuite d'huile moteur > Joint de palier de vilebrequin.
À-coups à l'accélération ou à régime stabilisé
> Capteur de température d'admission d'air.

TRANSMISSION

BVM
Patinage de l'embrayage

jusqu'au 16/11/10 > Kit d'embrayage.
Impossibilité d'engager le 2^e rapport > Synchro de 1^{er}/2^e, ou boîte à remplacer.
DCS 6
À-coups, patinage...
> Double embrayage.
Voyant allumé, passages de vitesses impossibles
> Distributeur hydraulique ou boîte complète.
Fuite d'huile > Support de fil à huile.

CHASSIS

Rupture des ressorts

d'amortisseur avant jusqu'au 11/03/08 > À changer.
Affaissement du véhicule à l'arrière > Ressorts de suspension.

HABITACLE

Sortie des vitres arrière de leur coulisse jusqu'au 14/06/08 > Interrupteurs, guides et lécheurs à remplacer.
Défaillance de la climatisation, qui ne produit pas de froid jusqu'au 22/05/10 > Compresseur.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 HDi 4x2/4x4*	115	04/12-04/17	S'il ne paie pas de mine, il procure plus d'agrément que le 1.8 grâce à sa souplesse. Mais il affiche ses limites dès que la route présente du relief.	■
1.8 HDi 4x2/4x4	150	04/12-06/15	Ce bloc Mitsubishi est pénalisé par son creux à bas régime et la latence du turbo. Un manque de souplesse doublé de grondements fatigants.	■

(*) Remplacé par le 1.8 Di-D 115 sur les Mitsubishi ASX.

BILAN

Le C4 Aircross, pas plus que les Mitsubishi ASX et Peugeot 4008, n'a été un succès. Le bilan technique est globalement positif. Si l'on excepte la faiblesse du turbo jusqu'en 2012, la version 1.8 HDi cause, en effet, moins d'ennuis que celle animée par le moteur PSA 1.6 HDi.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.2 HDi FAP 4x4	156	07/07-06/12	Version dégonflée du 2.2 H 1170, ce bloc est assez puissant pour mouvoir les 1 800 kg. Son couple de 380 Nm lui assure des accélérations et des relances constantes.	■
2.2 HDi FAP 4x4 DCS 6	156	09/09-06/12	Empruntée à la Mitsubishi Lancer, cette transmission à double embrayage forme un très bon attelage avec le moteur d'origine PSA.	■

BILAN

Le C-Crosser ne peut cacher ses origines Mitsubishi sur le plan de la présentation. Son rapport prix/prestations, tout comme sa vocation familiale et son agrément de conduite, en font une bonne affaire. Par ailleurs, le bilan fiabilité est assurant.

CITROËN C5 AIRCROSS

DEPUIS 2018

Confort, modularité, habitabilité... le C5 Aircross a toutes les qualités d'un monospace mais avec une allure de SUV.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** Vibrations et jeu dans le volant
- ▶ **1.2 PureTech :** Distribution et boîte de vitesses manuelle



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Voyant diag. allumé > Bobine d'allumage ou sonde à oxygène (jusqu'à 25/05/19) ou ou pompe HP (jusqu'à 20/10/19).

Voyant de pression d'huile allumé ou manque d'effi. acté au freinage > Courroie de distrib., pompe à vide.
Destruction de la distribution > Courroie + électrovanne de pompe à huile.

1.6 PureTech

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 01/10/19 > Boîtier papillon motorisé ou pompe HP.

1.5 Blue HDi

Voyant de 1^{er} allumé jusqu'au

19/08/19 > Tuyau du collecteur d'entrée d'air.

Perte de puissance > Boîtier doseur d'air.

2.0 Blue HDi

Voyant diagnostic allumé > Nettoyage du FAR.

Démarrage long du moteur

> Capteur de régime et/ou faisceau électrique.

Chute du régime moteur jusqu'au 01/08/19 > Alternateur réversible.

TRANSMISSION

Saut du 3^e rapport jusqu'au 31/08/19 sur 1.2 turbo > Synchro 3^e/4^e et pignon.

Difficulté de passage des 5^e/6^e

jusqu'au 03/11/19 sur 1.2 turbo > Synchro et pignons.

CHASSIS

Vibrations du volant au-dessus de 90 km/h > Équilibrage des roues, transmissions ou pivots avant ou bras de suspension.

Vibrations du volant au freinage > Disques et plaquettes de frein ou pivots avant.

Jeu excessif de la direction jusqu'au 29/10/19 > Colonne.

HABITACLE

Défaillances du GPS jusqu'au 01/12/18 > Mise à jour.

La climatisation ne fait plus de

froid jusqu'au 11/02/19 sur les diesels > Compresseur.

Bruit de la ventilation jusqu'au 30/04/19 > Pulseur d'air.

Fuite d'eau aux places AV jusqu'au 24/07/19 > Tuyau d'évacuation à repositionner.

Dysfonctionnements des lève-vitres et rétros > Platine de commande avant gauche.

CARROSSERIE

Impossibilité d'ouvrir les portes > Etrier de fixation des poignées.

Dysfonctionnement des feux AR jusqu'au 24/09/19 > A changer.

ON AIME

Coffre Avec un volume allant de 580 à 1 630 litres, ce SUV prend des allures de monospace. Il est aussi pratique grâce à son plancher plat et ses formes carrées.



Modularité Inédit dans la catégorie, les sièges arrière sont tous coulissants sur 15 cm, avec dossiers inclinables et de même largeur. Avec trois enfants, il n'y a pas de jalous.

Confort En plus des sièges rembourrés, il se distingue par ses suspensions à double butée hydraulique sur toutes les versions. Effet tapis volant garanti !

Style Son design tout en rondeurs et en douceur est à l'opposé de la concurrence et de la mode actuelle.

ON REGRETTE

Détails pratiques Pas de dossier avant droit repliable, pas de tablettes aviation, pas de rangement sous le plancher, une plage arrière scindée en deux parties... Citroën n'est pas allé au bout de sa démarche.

Dynamisme En privilégiant le confort, ce SUV prend du roulis et n'est pas aussi alerte que son cousin, le Peugeot 3008.

Boîte auto En lien avec la boîte auto, le Stop&Start manque de progressivité au démarrage. Les évolutions urbaines sont plus douces avec la boîte manuelle.

4x4 Avec 23 cm de garde au sol et des suspensions qui absorbent presque tout, une transmission intégrale aurait du sens.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAIE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.2 PureTech	130	5,3	Depuis 12/18	Nerveux sur les premiers rapports et à l'aise sur l'autoroute, il nécessite juste de descendre un ou deux rapports lors des relances.	Orange
1.6 PureTech EAT 8	180	5,7	12/18-07/21	Moins de bruit et de vibrations, plus performant notamment en reprises sans consommer beaucoup plus. C'est le bon choix en essence.	Vert
1.5 BlueHdi	130	4,1 (4,1)	Depuis 12/18	Un peu grondant à l'accélération, ce moteur est suffisamment alerte, consomme peu et s'accorde bien avec la boîte auto à 8 rapports.	Vert
2.0 BlueHdi EAT 8	180	4,8	12/18-11/20	Ainsi armé, ce SUV est à l'aise partout, même en charge. Si les performances grimpent d'un cran, il privilégie la douceur de conduite.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 8.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 BLUEHDI 130 DE 2019

Filtre à air/habitude	30/44 €	Embrayage complet	578 €
Filtre à huile/carburant	16/39 €	Injecteur/4 bougies	473/167 €
Plaquettes/disques AV	182/312 €	Turbo	1 317 €
Plaquettes/disques AR	112/150 €	Vanne EGR	372 €
Amortisseurs AV/AR	368/257 €	Filtre à particules	839 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	337 €	Total du panier de pièces	5 593 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Sous ses airs de SUV aux formes rondellettes, il cache une architecture de monospace. Ses sièges modulables ainsi que son grand coffre sont ses atouts. Idem pour son confort de suspensions, unique dans le segment. En chiptant un peu, on peut lui reprocher son manque de dynamisme, mais le C5 Aircross reste un choix pertinent. Outre la boîte de vitesses manuelle sur le 1.2 essence, ce dernier est sujet à une usure prématurée de la distribution.

DACIA SANDERO

2008-2012

Cette citadine, rustique par sa conception, est capable d'accomplir des exploits en termes d'habitabilité. Pour le reste, pas de miracle...

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation
- ▶ **1.4 GPL :** réservoir et injecteur
- ▶ **1.5 dCi :** distribution, pompe à huile



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Impossibilité de démarrer de janvier à nov. 2012 > Batterie (Rombat).
1.2 16V
Non-conformité des demi-cônes de soupape sur les moteurs produits du 17/09/10 au 30/11/10 > À remplacer (rappel en juillet 2011).
1.4 GPL
Dysfonctionnements moteur > Panne d'injecteur (cas fréquents).
1.5 dCi
Usure de la distribution sur dCi 70/85 du 01/09/09 au 28/02/11 > Courroie, voire moteur en cas de

casse, à remplacer (action en atelier en avril 2013).
Fuite de liquide de refroidissement possible du 01/03/10 au 18/04/10 > Pompe à eau, distribution et galet tendeur.
Voyant « injection à contrôler » allumé du 22/01/10 au 26/08/10 > Tuyau de suralimentation.
Voyant de présence d'eau allumé > Capteur (Delphi) à changer.
Démarrage difficile à froid, fumée jusqu'à fin 2012 Actuateur de débit.
Fuite d'huile, voyant de pression allumé, voire casse du moteur jusqu'à la fin de la p. od. > Filtre et

pompe à huile, voire moteur.

TRANSMISSION

Impossibilité de passer les vitesses (BVM JH3/JRS) jusqu'à la fin de l production > À réparer.

CHASSIS

Oxydation de surface du réservoir GPL, entraînant une contre-visite au contrôle technique jusqu'au 23/09/10 > À remplacer (prise en charge à 100 % depuis 2016 pour les véhicules de moins de 10 ans et de 300 000 km).
Fuite de liquide de la direction > Capteur de pression.

Bruit de la direction assistée sur 1.6 jusqu'au 03/05/12 > Capot insonorisant sur la pompe.
Bruit du train avant > Trampes de la barre stabilisatrice ou bras inférieurs.
Bruit à l'arrière > Amortisseurs.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation jusqu'au 13/09/12 > Condenseur.
Dysfonctionnement de la jauge (GPL) jusqu'en novembre 2012 > Capteur de niveau de la soupape.
Fuite d'eau dans l'habitacle > Tuyau de vidange ou climatisation à remplacer.

ON AIME

Places arrière Parmi les voitures de gabarit comparable, la Sandero se hisse au-dessus de la mêlée en la matière. Même la place centrale de la banquette permet d'accueillir décentement un passager.



Aspects pratiques Quatre portes, un hayon, des rangements en nombre suffisant et une capacité maximale de 1 200 l pour caser les bagages... Comme quoi la vie de famille peut s'envisager à bord d'une polyvalente.

Budget Si ce modèle s'illustrait déjà par ses tarifs planchers en neuf, il est possible d'acquérir une version haut de gamme (Prestige) pour une bouchée de pain.
Maniabilité En ville, la citadine Dacia se conduit avec sérénité. Diamètre de braquage correct et bonne visibilité sous tous les angles facilitent les choses.

ON REGRETTE

Équipement Politique low cost oblige, la version de base n'offre ni la radio, ni la climatisation. Pour profiter de ces menus plaisirs, il faudra opter obligatoirement pour la finition la plus huppée.
Insonorisation Aucun risque de s'assoupir à bord de la Sandero, les bruits d'air et de roulement sont là pour vous maintenir éveillé...
Agrement Suspensions souples, direction imprécise et freinage médiocre sont incompatibles avec la notion de plaisir de conduite.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 16V	75	5,9	02/09-11/12	Bien que volontaire, ce bloc ne fait pas de miracle, faute de davantage de puissance. Il a au moins un mérite : une consommation maîtrisée.	■
1.4 MPI/GPL	75/72	7,8,3	06/08-04/11	Plus vraiment de la première jeunesse, ce moteur affiche de timide performances, ce qui ne l'empêche pas d'être un boit-sans-soif.	■
1.6 MPI	87	7,2	06/08-11/12	Il permet à la Sandero d'élargir son champ d'action sans être trop à la peine. Il dégoûte en termes d'agrement et s'avère gourmand à la pompe.	■
1.5 dCi	70/75	4,5/4	09/08-11/12	Économique, cette version n'est pas désagréable à conduire, offrant une certaine souplesse. Cela dit, elle n'est pas très fringante sur la route.	■
1.5 dCi	85/90	4,6/4	09/08-11/12	Le choix le plus judicieux. Puissance et couple lui permettent d'être à l'aise en toutes circonstances. Mais pour ce qui est de la discrétion...	■

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 90 DE 2011

Filtre à air/habitacle	27/19 €	Embrayage complet	321 €
Filtre à huile/carburant	17/47 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	65/98 €	Turbo	1 501 €
Garnitures AR	101 €	Vanne EGR	267 €
Amortisseurs AV/AR	184/174 €	Filtre à particules	1 024 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	188 €	Total du panier de pièces	4 626 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Sa carrière éphémère n'a pas empêché la Sandero de faire un carton, reléguant presque la Logan à l'anonymat. Outre ses prix attractifs, cette citadine ne manque pas d'atouts : polyvalence, confort, habitabilité et capacité de chargement. Bien sûr, ses défauts (finition insonorisée, freinage) sont inhérents à son statut low cost. En fonction des années de production, le réservoir GPL, la climatisation et le moteur diesel sont à surveiller.

DACIA SANDERO II

2012-2020

Tout aussi accueillante, et fidèle à l'esprit Dacia, la roumaine soigne son apparence. En Stepway, elle devient même séduisante.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** bruit du train avant, direction, climatisation, boîtes de vitesses
- ▶ **1.5 dCi :** volant moteur, FAP, pompe à huile...



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Perte de puissance jusqu'à 23/10/15 > Câblage moteur.
Bugs du Stop&Start jusqu'à 14/04/17 > Relais électrique.
0.9 Tce
Présence d'huile dans le circuit de refroidissement jusqu'à 09/01/18 > Échangeur eau-huile.
1.5 dCi
Témoin d'injection allumé jusqu'à 29/05/14 > Régénération du FAP.
Témoin OBD allumé jusqu'à 30/01/15 > Capteur de température du FAP.
Bruit jusqu'à 15/02/15 > Carter

de distribution, courroie et tendeur.

Non-démarrage jusqu'à 11/06/15 > Pompe à carburant.
Démarrage difficile jusqu'à 22/07/15 > Volet d'échappement.
Fuite de carburant jusqu'à 29/04/16 > Tuyau d'alimentation.
Voyant de pression allumé jusqu'à 02/08/17 > Pompe à huile, voire moteur.
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'à 21/12/18 > Tuyau de radiateur.
1.5 Blue dCi
Sirénement de la pompe à carburant jusqu'à 26/08/19 > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Vibrations en 4^e et 5^e entre 110 et 120 km/h jusqu'à 21/09/15 sur dCi > Volant moteur et embrayage.
Impossibilité de passer les rapports sur dCi 90 Easy-R jusqu'à 25/05/17 > Actionneur d'embrayage.
Grincement en 5^e (BVM 5 et Easy-R) de janvier 2016 jusqu'à 30/04/18 > Pignon de 5^e ou boîte.
Impossibilité de passer les vitesses (BVM 5) jusqu'à 12/11/18 > Boîte à réparer.
CHASSIS
Bruit en tournant le volant > Tuyau

de direction (jusqu'à 18/01/17) ou rotules (jusqu'à 21/03/17).
Bruit du train AV > Crémaillère de direction (jusqu'à 25/07/13), bras inférieurs (jusqu'à 02/08/16), tampons de la barre stabilisatrice (jusqu'à 10/10/16), roulement de roue (jusqu'à 13/01/17) ou butée d'amortisseur (jusqu'à 24/08/17).
Voyant ABS allumé > À changer.
Bruit de la direction assistée > Pompe de DA à remplacer.

HABITACLE

Dysfonctionnement de la clim > Commandes et condensateur.
Bugs du Média Nav > Reprog.

ON AIME

Stepway Plus avenante que celle de la Sandero I, la déclinaison « baroud » peut séduire les pères de famille en mal d'aventure, même s'il s'agit ici davantage de look que d'aptitudes 4 x 4.



Habitabilité C'est, avec les tarifs, l'atout maître de la Sandero. Les passagers jouissent toujours d'un bon espace, notamment au niveau de la garde au toit, et le volume de coffre (320 l) est satisfaisant.
Présentation Rien à voir avec les références du segment, mais il y a du progrès, à l'image de la planche de bord, plus floue.

Équipement Quatre airbags, ESP, direction assistée et banquette 60/40 dès la version de base, la roumaine s'embourgeoise. Elle peut même, selon le niveau de finition disposer du régulateur de vitesse, du radar de recul ou du GPS tactile.

ON REGRETTE

Compartmente Roulis prononcé, changements d'appuis incertains, direction peu communicative, freinage juste: si elle partage sa base avec la Clio II, la Dacia n'est pas aussi fringante que la Renault.
Ergonomie Une assise plus basse aurait été appréciée au volant, tout comme des commandes de vitres et de climatisation plus accessibles.
Finition Plastiques bas de gamme, moquette fin, c'est très cheap...
Boîte Easy-R La lenteur de cette transmission auto est horripilante.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 16V/GPL	75	5,8/5,9	10/12-10/16	Ce moteur fait preuve de bonne volonté, mais il atteint rapidement ses limites. Une version peu recommandable pour les longs trajets.	■
1.0 SCe	75	5,2	01/17-11/20	Piqué à la Twingo, ce 3-cylindres n'a pas la carrure: les montées en régime sont laborieuses et les prestations, passables. Bon pour la ville.	■
0.9 Tce	90	4,9 (4,9)	10/12-11/20	Ce Tce est plus convaincant, avec des perf' correctes. Cela dit, il pêche par son creux à bas régime et ses à-coups. La boîte Easy-R est lente.	■
1.5 dCi	75	3,5	10/12-10/18	Amplement suffisant en ville, il a le souffle court sur voie rapide, mais sa souplesse est appréciable et son insonorisation, plutôt réussie.	■
1.5 dCi	90	3,5 (3,6)	10/12-10/18	Assez discret et peu vibrant, il se montre aussi à l'aise en zone urbaine que sur route. Un excellent choix, d'autant qu'il a un appétit d'oiseau.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Easy-R 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 90 DE 2015

Filtere à air/habitude	26/23 €	Embrayage complet	364 €
Filtere à huile/carburant	17/24 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	65/160 €	Turbo	1 501 €
Garnitures AR	101 €	Vanne EGR	267 €
Amortisseurs AV/AR	168/174 €	Filtere à particules	863 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	179 €	Total du panier de pièces	4 525 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Avec cette deuxième génération, la Sandero arrive à maturité. Elle conserve les qualités de son aînée en termes d'espace et de confort, tout en se modernisant côté équipement, présentation et motorisations. La citation cela va de soi, n'a rien de comparable avec celle de ses concurrentes, mais ces dernières ne sauraient proposer un rapport prix/prestations aussi avantageux. Malgré sa simplicité technique, la roumaine avoue quelques faiblesses.

DACIA LOGAN

2005-2012

Un sens aigu de l'accueil, des prix planchers, la première-née des Dacia n'a qu'un objectif: rendre service, surtout dans sa version MCV.

FIABILITE

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS A SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation, boîte de vitesses
- ▶ **GPL:** corrosion du réservoir
- ▶ **1.5 dCi:** distribution, pompe à huile



Modèle restylé (2008)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Démarrage impossible du 01/01/12 jusqu'en novembre 2012 > Batterie (Rombat).
1.6 16V
Instabilité du moteur jusqu'en 2006 > Bougies d'allumage Valeo.
1.6 16V/1.5 dCi
Démarrage impossible > Capteur de point mort haut.
1.5 dCi
Voyant de batterie allumé jusqu'en décembre 2007 > Poulie ou alternateur.
Témoin d'injection allumé du 22/01/10 au 21/08/10 > Durit de

pression de suralimentation.
Risque de rupture de la courroie de distribution, voire casse du moteur du 01/09/09 au 28/02/11
> Courroie de distribution à changer.
Voyant de présence d'eau allumé > Capteur (Delphi) à changer.
Démarrage difficile à l'oid jusqu'à fin 2012 Actuateur de débit.
Fuite d'huile, voyant de pression moteur allumé, voire destruction du moteur jusqu'à la fin de l production > Filtre et pompe à huile, voire moteur.

TRANSMISSION
Impossibilité de passer les vitesses

(BVM JH3/JRS) jusqu'à la fin de l production > À réparer.

CHASSIS

Risque de la direction assistée sur 1.6 et 1.6 16V jusqu'au 03/05/12 > Capot insonorisant sur la pompe.
Risque de rupture de la biellette de direction > À changer.
Corrosion sur le réservoir GPL > À remplacer (prise en charge pour les modèles de moins de 10 ans ou de 300 000 km au 1^{er} terme échu).
Risque du train avant > Tampons de la barre stabilisatrice ou bras inférieurs jusqu'à la fin de la p. od.

HABITACLE

Non-allumage du témoin de frein du 26/05/08 au 12/11/08
> Tableau de bord à remplacer sur 815 véhicules.
Défaillance de la climatisation > Tuyau de climatisation (jusqu'au 13/06/08) ou condenseur (jusqu'au 13/09/12).
Fuite d'eau dans l'habitacle > Tuyau de vidange ou climatisation à remplacer.

CARROSSERIE

Oxydation dans le coffre jusqu'au 31/12/06 > Cire et masticage.

ON AIME

Habitabilité Recevoir, c'est son truc. Chacun bénéficie "un espace suffisant sur la banquette, même le passager assis à la place centrale. Suffisamment rare pour être relevé. Quant à la soute (510 l), elle en offre plus qu'une Renault Vel Satis !



Break MCV Un habitacle pouvant accueillir jusqu'à sept personnes, des rangements à profusion, un coffre immense (700 l en cinq places), il a tout pour plaire.
Tenu de route La Logan n'a pas été conçue pour briller sur la route, mais elle s'y montre toujours saine dans ses réactions. C'est déjà ça.
Confort Chose surprenante, les suspensions font preuve de délicatesse. De quoi compenser la fermeté des sièges...

ON REGRETTE

Équipement Deux airbags et ABS, voilà résumée la version de base, qui nécessite de l'huile de coude pour la moindre manipulation. Ne serait-ce que pour ouvrir sa vitre !
Qualité perçue La planche de bord n'a pas le moindre cachet et la fabrication est tirée à l'économie. Mais c'est plus une observation qu'un regret, compte tenu de la « philosophie Dacia ».
Insonorisation Sur voie rapide, les nuisances sonores sont très présentes dans l'habitacle.
Consommation Les vieux blocs Renault sont éprouvés, mais ils boivent comme des trous. Pas si économique, la roumaine.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITE
1.2 16V	75	5,9	06/09-11/12	Modeste, cette version a au moins le mérite de maîtriser son appétit.	■
1.4 MPI	75	6,9	06/05-06/09	Ses prestations sont équivalentes à celles du 1.2, mais il est gourmand.	■
1.6 MPI	90	7,3	06/05-11/12	Ce bloc se montre moins apathique, ce qui est appréciable en charge.	■
1.6 16V	105	7,1	09/06-11/12	Associé à la finition restige, c'est le plus performant de la gamme.	■
1.5 dCi	70/75	4,7/4	03/06-11/12	À défaut de punch, ce moteur allie sobriété et douceur d'utilisation.	■
1.5 dCi	85/90	4,6/4,6	09/07-11/12	Pour un minimum de polyvalence, ce 1.5 dCi est le choix le plus indiqué.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 90 DE 2011

Filtre à air/habitacle	27/19 €	Embrayage complet	321 €
Filtre à huile/carburant	17/47 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	65/98 €	Turbo	1 501 €
Garnitures AR	101 €	Vanne EGR	267 €
Amortisseurs AV/AR	184/174 €	Filtre à particules	1 024 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	188 €	Total du panier de pièces	4 626 €

MAIN-D'ŒUVRE : 179 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Aujourd'hui, les porte-drapeaux de Dacia se nomment Sandero et Duster, mais c'est à la Logan que la marque doit son succès. Si vous cherchez un outil bon marché pour vous déplacer, cette berline fera l'affaire. Les familles, elles, se tourneront vers le démonteur de la gamme : le MCV. Sachez que les versions à essence, économiques à l'achat, ne le sont pas à l'usage... Des faiblesses techniques sont à pointer, liées à la climatisation et au réservoir GPL.

DACIA LODGY

DEPUIS 2012

Ce monospace à bas coût demande quelques concessions. Mais pour qui a besoin de place, la proposition est intéressante.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bruit dans les trains roulants
- ▶ 1.2 Tce : consommation d'huile, casse moteur



Version non restylée (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous moteurs

Dysfonctionnements divers, perte d'assistance de la direction jusqu'au 15/04/16 > Fil de masse.

Défaillance du Stop&Start jusqu'au 14/04/17 > Relais.

1.2 Tce

Consommation d'huile jusqu'au 11/05/16 > Reprogrammation ou remplacement du moteur.

Fusion des soupapes jusqu'à la fin de la production > Moteur.

Présence d'huile dans le liquide de refroidissement jusqu'au 09/01/18 > Échangeur eau-huile.

1.3 Tce

Témoins injection allumés > Vanne de régulation du déphaseur d'arbre à cames ou capteur de pression du FAP (jusqu'au 01/10/19).

1.6 Sde

Consommation anormale d'huile > Pistons (jusqu'au 29/06/18) ou couvre-culasse (jusqu'au 11/07/18).

1.5 dCi

Perte de puissance, démarrage difficile jusqu'au 22/07/15 > Volet d'échappement.

Voyant de pression d'huile allumé jusqu'au 02/08/17 > Filtre et pompe à huile, voire moteur.

Fuite de liquide de refroidissement,

surchauffe moteur jusqu'au 21/12/18 > Tuyaux du radiateur.

1.5 Blue dCi

Sirénement de la pompe à carburant dans l'habitacle jusqu'au 26/08/19 > Reprogrammation du calculateur d'injection.

TRANSMISSION

Impossible de passer les vitesses jusqu'au 14/04/17 > Boîte à réparer.

CHASSIS

Craquements dans le train AV jusqu'au 27/07/16 > Tampons de la barre stabilisatrice.

Bruit du train AV jusqu'au 02/08/16

> Bras inférieurs de suspension.

Bruit du train arrière jusqu'au 05/05/17 > Soudures sur la fixation d'amortisseur.

Bruit en tournant le volant

> Pompe de direction ou rotules de direction (jusqu'au 21/03/17).

HABITACLE

Bugs du GPS Médianav > Reprog. Bugs de la radio R&Go > Mise à jour.

CARROSSERIE

Entrée d'eau dans l'habitacle jusqu'au 14/01/18 > Mastic au niveau des trous des barres de toit.

ON AIME

7 places Deux adultes peuvent s'installer dans de bonnes conditions au troisième rang. Une qualité rarissime dans le segment des monospaces compacts.



Espace C'est le champion du volume intérieur. Il peut, en fonction des besoins, transporter convenablement sept passagers ou bien engouliner plus de 1 800 litres de bagages.

Poids Grâce à son poids contenu (inférieur à 1 300 kg), le Lodgy maîtrise sa consommation et ses performances demeurent correctes.

Offre essence Fait plutôt rare sur ce segment, les versions à essence sont assez répandues en occasion. Idéal pour ceux qui roulent peu et n'ont donc pas besoin d'un diesel. Domage que la fiabilité du 1.2 Tce laisse à désirer.

ON REGRETTE

Modularité Economies obligent, les sièges ne sont ici ni individuels, ni coulissants, ni escamotables dans le plancher. Mais les manipulations sont simples.

Look Le design n'est pas le point fort de ce monospace. La version Stepway apporte quelques éléments de carrosserie sympas, mais l'ensemble reste fade.

Confort La sellerie manque de moelleux, les suspensions sont un peu fermes à basse vitesse et l'insonorisation est légère.

Finition Les plastiques sont de qualité basique et certains assemblages, approximatifs.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 Sde	100	6,1	10/15-03/19	Un moteur d'ancienne génération qui manque de sobriété et de santé.	Jaune
1.3 Tce	100	5,9	Depuis 03/19	Un appétit plus mesuré et un peu plus d'allant sur route.	Vert
1.2 Tce	115	5,5	09/12-03/19	Version assez répandue, qui rend le Lodgy plus polyvalent. À éviter !	Rouge
1.3 Tce	130	5,9	Depuis 03/19	Par ses prestations, c'est le meilleur moteur de la gamme.	Vert
1.5 dCi/Blue dCi	90/95*	4,2/4,1	Depuis 09/12	Des accélérations honnêtes, mais il ne faut pas lui demander la lune.	Vert
1.5 dCi/Blue dCi	110/115*	4,4/4,1	Depuis 09/12	Le diesel qui offre les meilleures prestations. À privilégier.	Vert

(*) Changement de puissance en septembre 2018.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2018

Filtre à air/habitacle	26/29 €	Embrayage complet	344 €
Filtre à huile/carburant	18/50 €	Injecteur/4 bougies	491/159 €
Plaquettes/disques AV	89/175 €	Turbo	1 614 €
Garnitures AR	276 €	Vanne EGR	294 €
Amortisseurs AV/AR	221/209 €	Filtre à particules	1 080 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	279 €	Total du panier de pièces	5 354 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 179 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Lodgy est un cas unique dans la catégorie. Ce monospace low cost marque le pas en termes de confort, de finition ou d'équipements, mais il dispose d'un volume intérieur record. Ainsi, il peut tout aussi bien jouer au déménagement qu'au transporteur de troupe. S'il se révèle économique à l'usage (tarifs des pièces et consommation), les prix pratiqués ne sont guère plus élevés que ceux d'un Renault Scénic, aux prestations supérieures.

DACIA DUSTER

2010-2017

Il a belle allure, se préoccupe de la famille et s'aventure même dans la boue... Le tout à des prix que nul autre ne peut proposer.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bruit du train AV, jauge à essence
- ▶ 1.2 TCe / 1.6 SCe : surconsommation d'huile
- ▶ 1.5 dCi : distribution, injecteurs

>>>  **A surveiller**



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Bugs du Stop&Start jusqu'au 14/04/17 > Relais électrique.
1.2 TCe
Surconsommation d'huile jusqu'au 11/05/16 > Reprog. + moteur à remplacer.
Présence d'huile dans le liquide de refroidissement jusqu'à fin 2011 > Échanger eau-huile.
1.6
Usure de la courroie d'accessoires jusqu'au 27/04/13 > Alternateur.
1.6 SCe
Consommation anormale d'huile jusqu'à la fin de la p oduction

> Pistons ou couvre-culasse.
1.5 dCi
Usure de la courroie de distribution sur dCi 85/90 (jusqu'au 28/02/11) et sur dCi 110 (jusqu'au 31/10/10) > À remplacer.
Démarrage difficile Injecteurs (jusqu'au 24/06/11), actuateur de débit (jusqu'au 28/05/13), volet d'échappement (jusqu'au 22/07/15) ou bougies de préchauffage.
Bruit jusqu'au 02/08/17 > Filtre et pompe à huile, voire moteur.
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'à la fin de la p oduction > Tuyau de radiateur.

TRANSMISSION

Broutement de l'embrayage et patinage sur les dCi > À changer.
Bruit de la boîte de vitesses jusqu'à la fin de la p oduction > Arbre de sortie de la boîte de transfert (4 x 4).
Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018 > Émetteur.

(jusqu'au 17/11/16) ou butée d'amortisseur (jusqu'au 24/08/17).
Bruit de la direction assistée > Pompe de DA à remplacer.
Bruit au braquage jusqu'au 21/03/17 > Rotules de direction.

HABITACLE

Usure du pommeau de levier de vitesse en cuir jusqu'en mars 2012 > À changer.
Indication erronée de la jauge de carburant (4 x 4) > Jauge (jusqu'au 02/02/11), ou reprogrammation (jusqu'au 14/03/14).
Voyant d'airbag allumé jusqu'au 08/05/12 > Câblage à réparer.

CHASSIS

Bruit sous le volant jusqu'au 12/06/14 > Capteur d'angle.
Bruit du train avant > Tampons de la barre stabilisatrice (jusqu'au 18/11/14), bras inférieurs (jusqu'au 15/11/16), roulement de roue

ON AIME

Coffre Une contenance convenable (475 l) et des formes régulières : parfait pour un usage familial.



Apitudes 4 x 4 Avec son premier rapport court, ses suspensions à grand débattement, sa garde au sol de 21 cm et sa suspension arrière multibras, le Duster fait la différence dans les chemins.
Confort C'est l'un des points forts de ce SUV. Amortissement bien dosé et sièges moelleux le rendent même plus plaisant que certains concurrents plus cossus.

Budget Moins de 10 000 € pour un Duster Lauréate de 2014... Dacia est le seul à être capable de proposer un (vrai) 4 x 4 à un tarif aussi avantageux.

Places arrière La plate-forme de la Sandero, dont l'empattement a été étiré de 8 cm, se traduit par un espace tout à fait correct au niveau des jambes. La garde au toit permet d'accueillir de grands gabarits.

ON REGRETTE

Insonorisation Entre les bruits de roulement, les nuisances d'origine aérodynamiques et le vacarme des diesels, l'ambiance est très animée.

Comportement Centre de gravité haut, suspensions souples, le Duster, sujet au roulis, ne s'illustre pas par sa rigueur. Plus fâcheux, le freinage est médiocre et la direction, lourde.

Finition La qualité des matériaux, dénués de cachet, est quelconque, et les assemblages manquent de soin. Pour autant, l'ensemble ne vieillit pas trop mal.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 4 x 2/GPL	105	7,5/7,2-9,1	07/10-06/15	Des performances honnêtes, mais il n'est pas économique à la pompe.	
1.6 4 x 4	105	8	04/10-10/13	Correct en 4 x 2, le 1.6 s'avère ici moins fringant au niveau des reprises.	
1.2 TCe 4 x 2	125	6,3	10/13-12/17	Vigoureuse, pas trop gourmande, une motorisation qui vaut le détour.	
1.5 dCi 4 x 2	85/90	5,1/5	04/10-12/17	Si vous n'êtes pas trop pressé, cette version peut suffi e pour la route.	
1.5 dCi FAP 4 x 4	90	5,3	07/10-10/13	La transmission 4 x 4 étouffe le dCi et les relances sont mollassonnes.	
1.5 dCi 4 x 2/4 x 4	110	5,3 (4,5)/5,6	04/10-12/17	Le bon cheval au regard de ses prestations. La boîte EDC est réussie.	

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2015

Filtre à air/habitacle	17/23 €	Embrayage complet	486 €
Filtre à huile/carburant	17/24 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	90/197 €	Turbo	1 501 €
Garnitures AR	101 €	Vanne EGR	267 €
Amortisseurs AV/AR	217/209 €	Filtre à particules	720 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	188 €	Total du panier de pièces	4 650 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Dacia a réussi un coup de maître en proposant un SUV à prix cassés. À tel point que les conducteurs ferment les yeux sur ses défauts (direction, freinage, ergonomie), pour ne retenir que ses qualités (espace, coffre, confort). Optez pour le modèle restylé (2013), bonifié en termes de prestations, mais aussi de fiabilité. Les premiers millésimes, notamment ceux dotés du dCi, ont rencontré des pépins. Le TCe et les versions 4 x 4 réservent aussi leur lot de surprises.

DACIA DUSTER II

DEPUIS 2018

Le même en mieux ! Il a gommé les défauts de son aîné et amélioré ses prestations, tout en restant imbattable en termes de prix.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.6 SCe** : surconsommation d'huile sur les premiers modèles
- ▶ **1.5 dCi/Blue dCi** : bougies de préchauffage



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.2 Tce**
Perte de puissance > Tuyau d'air du turbo.
- 1.3 Tce**
Voyant antipollution allumé jusqu'au 01/10/19 > Capteur de pression du fil. e à particules.
- Témoin d'injection allumé**, perte de puissance jusqu'en février 2021 > Vannes de régulation du débit d'huile.
- 1.6 Scm**
Consommation anormale d'huile > Pistons (jusqu'au 29/06/18) ou couvre-culasse (jusqu'au 11/07/18).
- 1.5 dCi**

- Témoin injection allumé** jusqu'au 30/01/18 > Tuyaux du fil. e à particules à nettoyer ou à remplacer.
- Dysfonctionnements** divers du moteur jusqu'au 27/03/18 > Faisceau moteur à remplacer.
- Fuite** de liquide de refroidissement jusqu'au 08/11/18 > Tuyau de radiateur.
- 1.5 dCi/Blue dCi**
Suintement d'huile du tuyau de sortie d'air du turbo jusqu'au 23/01/19 > Joint ou conduit.
- Démarrage** impossible jusqu'au 25/03/19 > Bougies de préchauffage + reprogrammation.
- 1.5 Blue dCi**

- Voyant** d'urée allumé > Reprog. ou pompe à urée.
- Sirénement** de la pompe à carburant jusqu'au 26/08/19 > Reprog.

TRANSMISSION

- Bruit** de la boîte de vitesses (sur 4x4) jusqu'au 07/06/18 > Arbre de sortie de boîte de transfert.

CHASSIS

- Diminution** de l'assistance de direction, perte de l'ESP jusqu'au 22/06/18 > Reprogrammation.
- Bruit** en tournant le volant jusqu'au 29/08/18 > Modification du

plancher ou boîtier de direction.

HABITACLE

- Mauvais affichage** de la T^m (clim automatique) jusqu'au 04/06/18 > Tableau de commande.
- Dysfonctionnements** des réglages de la clim manuelle jusqu'au 27/09/18 > Câbles de commande à fi. er.
- Bugs** du Média Nav jusqu'au 28/12/18 > Reprogrammation.
- Infiltration** d'eau dans l'habitacle par les barres de toit > À réparer.
- Mauvais affichage** du ni eau de carburant > Reprogrammation.

ON AIME

Présentation À l'image de la planche de bord, mieux dessinée et plus moderne, le Duster s'est refait une beauté, et ça saute aux yeux !



Agèment Bien qu'il conserve la même base technique, le Duster II apparaît métamorphosé : direction plus douce et plus communicative, moteurs plus performants et dénués de vibrations, et position de conduite plus agréable.

Équipement Clim auto, carte mains libres, avertisseur d'angles morts, système de stationnement à quatre caméras, le SUV Dacia monte nettement en gamme...

Prix Même si on peut observer une hausse des tarifs sur les diesels (due à l'adoption d'un nouveau système de dépollution), ce SUV reste le moins cher du marché.

Insonorisation Le tablier moteur ayant été revu, les longs trajets ne sont plus synonymes de migraine.

ON REGRETTE

Confort En la matière, il reste du chemin à parcourir. Si la suspension est correctement dosée, le dossier de banquette demeure trop vertical. Fatigant.

Modularité Un dossier basculant en 60/40 et un plancher de coffre dépourvu d'une surface plane : Dacia ne s'est pas foulé.

Versions de base Les deux premiers niveaux de finition (Duster et Essentiel) n'ont guère d'intérêt. Ils sont dénués de charme et très spartiates côté équipement.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 SCe 4x2/4x4	115	6,5/6,9	01/18-09/19	Gourmand et apathique. Ses seuls atouts sont le prix et sa version GPL.	🟡
1.2 Tce 4x2/4x4	125	6,2/6,4	01/18-12/18	Un peu creux sous 2 000 tr/min, mais les performances sont correctes.	🟢
1.3 Tce 4x2/4x4	130	6/6,3	Depuis 12/18	Ce bloc moderne est plus tonique et moins gourmand que le Tce 125.	🟢
1.3 Tce 4x2/4x4	150	6/6,3	Depuis 12/18	Souple et costaud, le 1.3 Tce donne des ailes au Duster. Du jamais-vu.	🟢
1.5 dCi 4x2	90/95*	4,4/4,2	Depuis 01/18	Grâce au poids contenu, ce diesel aux prestations honorables suffit.	🟢
1.5 dCi 4x2/4x4	110-115*	4,5/4,8-4,2/4,7	Depuis 01/18	L'écart avec le 90 ch n'est pas flag ant, mais il est disponible en 4x4.	🟢

(*) Changement de puissance et d'appellation (1.5 Blue dCi) en juillet 2018.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 90 DE 2018

Filtere à air/habitacle	27/28 €	Embrayage complet	520 €
Filtere à huile/carburant	18/71 €	Injecteur/4 bougies	460/148 €
Plaquettes/disques AV	91/168 €	Turbo	1 577 €
Garnitures AR	208 €	Vanne EGR	287 €
Amortisseurs AV/AR	222/210 €	Filtere à particules	1 937 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	192 €	Total du panier de pièces	6 164 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Un SUV à prix d'ami, c'est bien, mais un SUV agréable à conduire, c'est mieux ! Si tout n'est pas parfait, le Duster s'est vraiment bonifié et les petites contrariétés sont vite balayées par des prix attractifs. On regrette, toutefois, le bruit gaçant de la pompe SCR sur les Blue dCi. Excepté la surconsommation d'huile sur les premiers 1.6 SCe, le bilan fiabilité est positif et les problèmes liés au lancement sont résolus en garantie ou par des actions dans le réseau.

DS

DS 3/DS 3 CABRIO

2010-2019

Cette citadine chic s'approprie les recettes qui ont fait le succès de la Mini. À la différence près qu'elle possède un sens plus aigu de l'accueil.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation, GPS, embrayage
- ▶ **1.4 VTI/1.6 VTI/1.6 THP:** distribution, surconso. d'huile
- ▶ **1.6 HDi 112/115:** injecteurs, distrib., pompe à eau

>>> ⚠ A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 VTI/1.4 HDi (voir page 52)

1.2 PureTech

Perte de puissance jusqu'au

28/09/15 > Pompe haute pression.

Rupture de la distribution jusqu'au 01/05/17 > Pompe à vide, courroie ou Carter d'huile.

Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'au 28/05/17 > À changer.

Voyant diagnostic allumé > Bobines d'allumage ou capteur de régime (jusqu'au 20/11/17).

À-coups jusqu'en février 2018 > Bougies, déshuileur, moteur ou culasse à nettoyer.

Voyant d'huile allumé jusqu'au 27/01/19 > Pompe à huile.

1.4 VTI/1.6 VTI/1.6 THP

Consommation d'huile anormale jusqu'au 27/09/11 (THP) ou jusqu'au 20/10/13 (1.4/1.6 VTI) > Culasse ou moteur complet.

Témoin de température allumé > Pompe à eau (jusqu'au 01/10/12)

ou sonde de T° (jusqu'au 04/12/13).

Voyant diag. allumé > Electrovanne de pilotage de la pompe à huile (jusqu'au 19/10/12), réchauffeur de vapeurs d'huile ou catalyseur.

À-coups jusqu'au 31/12/13

> Nettoyage de la culasse.
Anomalies moteur > Culasse (jusqu'au 31/05/15) ou segments d'arbre à cames.

Bruit moteur > Tendeur de distribution ou pompe à vide.

Démarrage difficile jusqu'au 30/11/15 > Capteur de position d'arbre à cames.

1.6 THP

Bruit moteur > Tendeur et distrib.
Voyant diagnostic allumé jusqu'au 01/07/13 > Pompe à eau du turbo.

Perte de puissance > Bobines (jusqu'au 21/07/14), turbo (jusqu'au 31/05/15) ou pompe haute pression.

1.6 HDi

Casse de la distrib. sur HDi 112 du 01/10/10 au 25/09/11 > À changer.

Calages moteur jusqu'au 16/10/12 > Calculateur moteur à remplacer.

À-coups > Nettoyage des soupapes sur HDi 92 (jusqu'au 01/11/13) ou injecteurs sur HDi 112/115 (du 31/12/11 au 28/02/14).

Odeur de carburant sur HDi 92 jusqu'au 12/04/14 > Tuyaux de retour de carburant.

Distribution bruyante jusqu'au 07/06/14 > Pignon et courroie.

1.6 HDi/BlueHdi

Fuite d'eau jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau.

1.6 BlueHdi

Manque de puissance > Capteur de température des gaz d'échappement (jusqu'au 22/09/14), capteurs de température et de pression de carburant (jusqu'au 16/02/15) ou soupapes d'échappement (jusqu'au 15/05/18).

Voyant diag. allumé > Vanne EGR (du 01/10/15 au 16/06/16) ou

faiseau élect. (jusqu'au 20/12/17).
Voyant de batterie allumé jusqu'au 09/04/18 > Alternateur

Voyant « Urea » allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

Calage moteur jusqu'au 30/09/18 > Distribution.

TRANSMISSION

Vibrations sur 1.2 VTI (jusqu'au 31/01/14) ou sur BlueHdi BVM 6 (jusqu'au 14/01/18) > Embrayage.

Bruit en 1^{er} et en marche arrière sur BVM 6 > Arrière de l'arbre primaire (jusqu'au 31/12/14) ou embrayage.

1^{er}, 2^e et marche AR durs (BVM 6) jusqu'au 03/05/15 > Embrayage.

Perte traction en 5^e jusqu'au 12/12/16 sur BVM 5 > Pignon de 5^e.
Passage des vitesses impossible (1.2

et BlueHdi) jusqu'au 28/02/17 > Embrayage.

Pédale d'embrayage molle jusqu'au 07/06/18 > Émetteur-récepteur d'embrayage.

CHASSIS

Amortisseurs arrière bruyants jusqu'au 14/01/13 > À changer.
Claquemans en marche avant ou arrière > Support moteur droit (jusqu'au 26/01/14) ou roulement pivot (jusqu'au 14/06/14).

HABITACLE

Défaillance du lecteur CD jusqu'au 30/11/14 > GPS RT6.

Bugs du GPS RT6, ou écran noir (jusqu'au 31/01/15) > Reprog., voire remplacement.

Air froid indisponible jusqu'au 17/06/16 > Évaporateur.

EN DÉTAIL

1 Après quelques contorsions pour accéder à la banquette, les passagers doivent se contenter d'un espace restreint, tout en évitant de mégoter sur le confort. 2 La DS 3 se montre plus généreuse lorsqu'il s'agit de partir en week-end. 3 Le conducteur pourra se délecter du dynamisme du châssis.



4 Depuis janvier 2013, la gamme DS 3 s'est enrichie d'une déclinaison découvrable. Ne s'agit pas d'un authentique cabriolet, mais qu'importe, le charme opère.



Modèle restylé (2014)

En neuf ans de carrière, la petite DS s'est déjà offert deux liftings. La planche de bord est identique à celle de la Citroën C3 II.

ON AIME

Originalité Avec ses éléments de style très forts (toit à teinte dissociée, vitrage latéral, éclairage diurne à diodes...), la DS 3 ne passe pas inaperçue. D'autant qu'elle est personnalisable à souhait.

Présentation Impression identique à bord, même si la planche est issue de la C3. L'ensemble est valorisant et peut être, là aussi, customisé selon l'envie.

Châssis Bâtie sur la plate-forme de la C3, la DS 3 s'en distingue par son orientation plus dynamique. Train avant vif, direction incisive, freinage mordant...

Offre Le marché de l'occasion regorge de modèles à prix très attractif, sans oublier les nombreuses séries spéciales.

Coffre Avec 285 l (soit 15 l de plus qu'une Audi A1) pour les bagages, la française se situe dans la moyenne haute du segment.

ON REGRETTE

Places arrière Accès malaisé, espace aux jambes réduit, les passagers sont à l'étroit, même si la DS 3 se montre plus accueillante qu'une Audi A1 ou une Mini.

Confort À basse vitesse, les déformations de la chaussée se répercutent de façon sèche dans l'habitacle, et c'est pire avec les jantes de 17 pouces. Un désagrément irritant sur un modèle à vocation urbaine.

Détails de finition Derrière le clinquant, on remarque des matériaux de qualité grossière par endroits, de même que des imperfections dans l'assemblage, à l'origine de bruits de mobilier.

Acoustique À haut régime sur voie rapide, le niveau sonore a tendance à augmenter, mais rien de rédhibitoire.

5^e place La présence du tunnel central la rend inconfortable. Pour dépanner.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 VTi	95	5,8 (5,5)	03/10-10/13	On apprécie son tempérament, sa souplesse et sa discrétion en ville. Il est moins à son affaire sur voie rapide.	🟡
1.2 PureTech	110	4,3 (4,6)	10/14-12/19	Vif en bas du compte-tours, et volontaire dans la montée des tours, ce 3-cylindres a vraiment tout pour plaire.	🟡
1.6 VTi	120	5,9 (6,9)	03/10-05/15	Les amateurs de conduite enlevée seront déçus. À défaut d'accélération toniques, ce bloc fait dans la douceur.	🟡
1.2 PureTech	130	4,5	03/16-06/18	Si le 110 ch suffit amplement, la version de 130 ch régle par son punch et son dynamisme, tout en étant sobre.	🟡
1.6 THP	156/165	6,7/5,6	03/10-06/18	Vaillant et plein à tous les régimes, ce bloc BMW/PSA met en exergue les qualités dynamiques de la DS 3.	🔴
1.6 HDi/e-HDi	90	4/3,5 (3,8)	03/10-05/15	Ce n'est pas le moteur le plus excitant, mais il conjugue douceur de fonctionnement et faible consommation.	🟡
1.6 BlueHdi	100	3,4	06/15-06/18	Un peu plus convaincant que le 90 ch en prestations, sauf qu'il est bien plus sonore au ralenti et en accélération.	🟡
1.6 HDi/e-HDi	110/112	4,4/3,8	03/10-06/14	Excepté sa rugosité, pas grand-chose à redire. Les bonnes performances vont de pair avec un appétit mesuré.	🟡
1.6 BlueHdi	120	3,6	06/14-06/18	Même observation que pour le HDi 110, mais une moindre souplesse à bas régime et des injecteurs bruyants.	🟡

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4, 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 E-HDi 90 DE 2014

Filter à air/habitacle	33/26 €	Embrayage complet	331 €
Filter à huile/carburant	20/54 €	Injecteur/4 bougies	523/140 €
Plaquettes/disques AV	91/192 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	81/425 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	230/197 €	Filter à particules	858 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	194 €	Total du panier de pièces	5 138 €

MAIN-D'ŒUVRE : 108 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle restylé (2016)

BILAN Version branchée de la Citroën C3, la DS 3 ne saurait être résumée à une belle plastique. Son tempérament dynamique, ses personnalisations et son coffre logeable plaident en sa faveur. Ajoutez-y des tarifs attractifs et une grande disponibilité en occasion. Reste à faire le bon choix, car les moteurs VTi et THP sont des fruits à pépins, tout comme le 1.6 HDi. Mise sur un modèle restylé (à partir de 2014), même si le 1.2 PureTech présente pas mal de défauts.

DS DS 4/CROSSBACK

2011-2018

Dynamique à souhait, ce drôle de faux coupé haut sur pattes est plus tourné vers le plaisir du conducteur que vers celui des passagers.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** amortisseurs, climatisation
- ▶ **1.6 VTI/ THP:** diverses avaries
- ▶ **1.6 HDi:** distrib., injecteurs, pompe à eau

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Bruit moteur > Poulie de vilebrequin (jusqu'au 11/09/15) ou courroie d'accessoires (jusqu'au 03/04/16).

Perte de puissance > Nettoyage de la culasse ou pompe haute pression (jusqu'au 28/09/15).

Rupture de la courroie de distribution jusqu'au 05/03/17 > Pompe à vide, courroie ou carter d'huile.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 22/08/17 > Capteur de régime.

À-coups > Bougies, déshuileur, moteur ou culasse à nettoyer.

1.6 VTI/1.6 THP (voir page 76)

Tous les HDi

Fuite du réservoir d'additif du FAP jusqu'au 13/02/12 > À remplacer.

1.6 HDi

Rupture de la distrib. sur HDi 112 jusqu'au 30/09/11 > À changer.

À-coups moteur sur HDi 112/115

> Injecteurs (jusqu'au 28/02/14) ou régulateur haute pression (du 09/09/14 au 30/06/15).

Odor de gazole jusqu'au 12/04/14 > Tuyau des injecteurs.

Bruit moteur jusqu'au 07/06/14

> Kit de distribution et pignon.

1.6 HDi/BlueHDi

Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyaux du turbo.

Fuite d'eau jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau.

1.6 BlueHDi

Voyant diag. allumé > Vanne EGR (du 01/10/15 au 16/06/16) ou faisceau électr. (jusqu'au 20/12/17).

Voyant de batterie allumé jusqu'au 09/04/18 > Alternateur.

Manque de puissance jusqu'au 15/05/18 > Soupapes échappement.

Calage moteur jusqu'à la fin de la production > Distribution.

2.0 HDi

Bruit de la distribution > Durit de refroidissement.

Message « FAP colmaté » jusqu'au 02/09/13 > Régénération du FAP.

Fuite d'huile jusqu'au 13/12/13 > Joint de carter d'huile.

Calage en roulant > Capteur HP.

1.6/2.0 BlueHDi

Voyant d'urée allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

2.0 BlueHDi

Voyant de batterie allumé jusqu'au 15/11/15 > Galet et courroie d'accessoires.

Couinement au démarrage jusqu'au 01/02/16 > Porte-couronne du démarreur.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au

01/04/16 > Faisceau moteur.

Perte de puissance jusqu'au 30/12/16 > Tuyau de dépression du turbo.

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR (jusqu'au 01/08/15) ou tuyau d'alimentation, voire pompe haute pression (jusqu'au 29/05/17).

Fuite de gazole jusqu'au 22/07/17 > Tuyau de sortie de la pompe HP.

Calage moteur jusqu'au 13/03/18 > Pompe haute pression.

Bruit anormal en 1^{re} et en marche arrière sur BVM 6 > Arbre de l'arbre primaire (jusqu'au 31/12/14) ou embrayage (jusqu'au 14/01/18).

2^e rapport qui saute (BVM 6) > Boîtier de commande.

Perte de traction (BVM 5) jusqu'au 31/03/15 > Arbre de roue.

Bruit des câbles de levier (BVM 6) jusqu'au 23/01/16 > Levier.

Voyant « anomalie boîte » sur EAT 6 > Faisceau électrique de la BVA.

TRANSMISSION

1^{re}, 2^e et marche AR durs (BVM 6) jusqu'au 30/06/13 > Embrayage.

CHASSIS

Vibrations du volant au freinage dès 110 km/h > Erous de transmission



Modèle restylé (2015)

EN DÉTAIL

1 La petitesse des portes et la découpe de pavillon ne facilitent pas l'accès aux places arrière. Une fois assis, c'est l'espace aux jambes qui gâche le voyage. 2 Plus que par son volume, le coffre pêche par son seuil élevé. 3 Direction précise, train avant efficace, freinage puissant, la DS 4 assure!



4 Depuis 2015, la gamme s'est dédoublée. La DS 4 a vu sa garde au sol baisser de 25 mm ou augmenter de 5 mm sur cette déclinaison Crossback reconnaissable à ses passages de roue.



La planche de bord est la copie conforme de celle de la Citroën C4. Seule la finition les différencie.

ou bras de suspension.
Bruit dans le train avant > Rotules de triangle avant et amortisseurs (jusqu'au 31/08/17).

31/10/14 > À changer.
Écran noir sur le GPS RT6 jusqu'au 31/01/15 > À remplacer.
Bugs du GPS tactile > Mise à jour.
Air froid indisponible jusqu'au 11/10/16 > Évaporateur.

HABITACLE
Pulseur d'air inopérant jusqu'au

ON AIME

Agrement Pare-brise panoramique, position de conduite surélevée, commandes agréables, freinage facile à doser, le conducteur est mis dans les meilleures conditions.
Châssis Bien que la DS 4 partage sa plate-forme avec la Citroën C4, ses réglages spécifiques en ont une voiture radicalement différente. L'efficacité de ses trains roulants, conjuguée à la précision de la direction, s'avère un régal pour l'amateur de conduite enlevée.
Qualité perçue Matériaux d'aspect mat et plus cossus, touches de chrome ici et là, la réalisation laisse une bonne impression.
Modèle restylé Si elle faisait faciès commun avec la C4, la DS 4 arbore un visage spécifique depuis le restylage intervenu en novembre 2015.

ON REGRETTE

Habitabilité Tout est question de point de vue. Par rapport à une berline compacte classique, la DS 4 accueille fraîchement ses passagers. Mais comparée à un coupé, elle fait bonne figure, et la largeur aux coudes est satisfaisante.
Vitres arrière Elles sont fi, es, ne font qu'accentuer la sensation de confinement, d'autant que les surfaces vitrées sont réduites.
Coffre Si sa contenance (359 l) se situe dans la moyenne du segment, la hauteur du seuil de chargement (80 cm) n'est pas très pratique.
Confort Pour permettre à la DS 4 de rester vivrée au pavé, les ingénieurs ont affirmé les suspensions. Autant dire que c'est ferme à basse vitesse, sans parler des versions avec jantes de 18 pouces. Un problème revu et corrigé en 2015.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTi	120	6,2	05/11-12/14	En dépit d'honorables prestations, ce moteur se caractérise par sa linéarité et il a un penchant pour la boisson.	🟡
1.2 PureTech	130	4,9	11/14-06/18	Ce petit 3-cylindres turbo est pétri de qualités. Il est à la fois onctueux, nerveux, et modère sa consommation.	🟡
1.6 THP BVA 6	160/165*	7,7/5,5	11/11-06/18	Si le THP 156 BMP 6 est à jeter aux orties, l'association « moteur turbo + BVA » est un modèle d'onctuosité.	🔴
1.6 HDi/e-HDi**	112/115	4,7/4,2	05/11-05/15	Bien qu'il se montre un peu indolent à bas régime, ce diesel volontaire et sobre suffit amplement à quodidien.	🟡
1.6 BlueHdi	120	3,7 (3,9)	12/14-06/18	Cette évolution équipée de la catalysation SCR évolue un ton au-dessus du HDi 115, sauf en termes de discrétion.	🟡
2.0 HDi	135	5,1	06/12-12/14	Malgré une carrière éclair, ce bloc, plus costaud que le 1.6 HDi, a tout pour plaire : agrément, reprises...	🟢
2.0 BlueHdi	150	4,1	01/15-04/17	Forte en couple, tout en étant frugale, cette motorisation récente affiche d'excellentes prestations routières.	🟢
2.0 HDi BVM 6/BVA 6	163	5,1/5,7	05/11-12/14	Accélération franches, reprises effi caces, souplesse à bas régime... il n'y a pas grand-chose à lui reprocher.	🟢
2.0 BlueHdi EAT 6	180	5,2	01/15-06/18	Ce gros diesel offre des relances sécurisantes, à défaut d'être exceptionnelles. Un mariage réussi avec la BVA 6.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 6 rapports. (*) 165 ch depuis janvier 2015. (**) Version e-HDi également disponible avec boîte auto.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 HDI 163 DE 2014

Filtre à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	530 €
Filtre à huile/carburant	17/45 €	Injecteur/4 bougies	495/140 €
Plaquettes/disques AV	115/259 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	103/425 €	Vanne EGR	554 €
Amortisseurs AV/AR	282/292 €	Filtre à particules	1 258 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	202 €	Total du panier de pièces	6 009 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 108 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Un drôle d'oiseau cette DS 4... Développée sur la plate-forme de la Citroën C4, elle s'en distingue par sa poupe de faux coupé, une finition haussée et un châssis affûté. Mais son dynamisme, la « Déesse » le fait payer au prix fort en termes de confort et d'accueil à l'arrière. Côté technique, elle n'a pas fait que des heureux avant le restylage. En cause : les blocs 1.6 à essence et le 1.6 HDi. Signalons également les faiblesses de l'embrayage et des amortisseurs.

DS DS 5

2011-2018

Objet roulant à nul autre pareil, la DS 5 a tout misé sur le style et le plaisir au volant. Mais elle fait bien peu de cas de la famille.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** embrayage, climatisation
- ▶ **1.6 HDi :** distrib., injecteurs, pompe à eau
- ▶ **2.0 BlueHDi :** réservoir d'urée, pompe HP

>>> ⚠ A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Démarrage impossible jusqu'au 19/11/12 > Boîtier BPGA à changer.
1.6 THP (voir page 76)
1.6 e-HDi
Bruit moteur anormal jusqu'au 26/06/12 > Brides d'injecteur.
À-coups jusqu'au 28/02/14 > Injecteurs.
Voyant diagnostic allumé > Régulateur de la pompe HP, capteur de pression de carburant (jusqu'au 13/09/13) ou vanne EGR.
Ralenti instable jusqu'au 17/09/13 > Capteur carburant haute pression.
Bruit de la distribution jusqu'au 07/06/14 > Pignon et kit de distrib.
1.6 HDi/BlueHDi
Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyaux du turbo.
Fuite d'eau jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau.
1.6 BlueHDi
Voyant diagnostic allumé > Vanne

EGR (du 01/10/15 au 16/06/16) au faisceau électr. (jusqu'au 20/12/17).
Voyant de batterie allumé jusqu'au 09/04/18 > Alternateur.
Perte de puissance jusqu'au 15/05/18 > Soupapes échappement.
Calage moteur jusqu'au 30/09/18 > Distribution.
2.0 HDi 163
Message « FAP colmaté » jusqu'au 09/09/13 > Régénération du FAP.
Bruit de la distribution > Durit ce refroidissement.
Fuite d'huile jusqu'au 13/12/13 > Joint de carter d'huile.
Calage en roulant > Capteur haute pression ou régulateur de pression (du 01/09/14 au 30/06/15).
1.6/2.0 BlueHDi
Voyant d'urée allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.
2.0 BlueHDi
Voyant de batterie allumé jusqu'au 01/03/15 > Courroie et galet tendeur.
Voyant diagnostic allumé > Vanne

EGR (jusqu'au 01/08/15), faisceau moteur (jusqu'au 01/04/16) ou tuyau d'alimentation, voire pompe haute pression (jusqu'au 13/03/18).
Perte de puissance jusqu'au 30/12/16 > Tuyau du turbo.
Fuite de gazole > Tuyau de carburant (jusqu'au 13/01/16) ou tuyau pompe haute pression (jusqu'au 22/07/17).
Bourdonnement (clim activée) jusqu'au 01/05/17 > Support d'alternateur.

TRANSMISSION

Perte de traction sur BMP 6 jusqu'au 01/09/13 > Actionneur et butée d'embrayage.
À-coups moteur de 5^e en 4^e sur BVA 6 jusqu'au 24/10/13 > Boîte.
Patinage de l'embrayage jusqu'au 30/11/13 sur BMP 6 > Kit

embrayage.
Grincement au niveau de la pédale d'embrayage jusqu'au 01/12/13 sur BVM 6 > Ressort de la pédale.
1^{er}, 2^e et marche AR durs jusqu'au 01/08/15 sur BVM 6 > Embrayage.
Message « BVA défaillante » jusqu'au 29/11/15 > Bloc hydraulique.
Vibrations (BlueHDi BVM 6) jusqu'au 14/01/18 > Embrayage.

CHASSIS

Bruit des freins AR en marche arrière jusqu'au 05/06/12 > Fusées de roue.
Claquement du train AV jusqu'au 17/06/12 > Coupelle d'amortisseur.
Vibrations au freinage à partir de 110 km/h > Écrous de transmission, voire articulations élastiques arrière, ou disques et plaquettes de frein.
Claquement à l'avant droit jusqu'au

08/12/13 > Fixations de la pompe de direction.
Bruit du train AV > Écrous ou biellettes de barre antidive (jusqu'au 12/05/14) ou roulements (NSK) jusqu'au 30/07/14.
Bruit à l'arrière sur Hybrid4 > Réducteur du moteur électrique.

HABITACLE

Air froid indisponible > Condenseur et conduits de climatisation.
Difficulté à ouvrir le hayon jusqu'au 02/05/13 > Butées de hayon.
Ecran noir sur le GPS RT6 jusqu'au 31/01/15 > À changer.
Bugs du GPS tactile > Mise à jour.
Défaillances GPS connecté (NAAC) jusqu'au 12/02/18 > Mise à jour.
Chauffage HS du 01/07/17 jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau + distribution.

EN DÉTAIL

1 Si le confort de la banquette est digne de la Business Class, le compte n'y est pas au niveau de l'espace aux genoux et de la garde au toit. 2 Au regard du gabarit de cette « Déesse », le volume de chargement est correct, sans plus. 3 Semblable aux autres, la version hybride est une affaire en occasion.



4 La DS 5 fait montre d'une audace qui n'est pas sans rappeler son aïeule, la DS... Sauf que Citroën a oublié de lui transmettre son légendaire confort de suspensions.



Modèle restylé (2015)

Depuis le restylage, c'en est fini de la filiation avec Citroën, et la famille arbore le logo « DS » sur sa calandre.

ON AIME

Style La DS 5 ne rappelle rien de connu, sinon le concept C-Sportlounge présenté à Francfort en 2005. Un peu monospace, un peu coupé, un peu break, en tout cas, une identité très forte.

Dynamisme Châssis très équilibré, bien amorti, stabilité à toute épreuve, direction consistante, on n'a jamais l'impression de perdre son temps au volant.

Présentation À bord, on n'est plus tout à fait dans l'habitacle d'une voiture, mais dans un cockpit d'avion. Matériaux chics, textures travaillées, compteurs à éclairage rouge... effet « waouh » garanti.

Insonorisation Dans l'habitacle, les bruits d'air et de roulement ne sont pas les bienvenus. Les passagers apprécieront les longs trajets dans cette atmosphère feutrée.

ON REGRETTE

Ergonomie La trentaine de commandes et leur dispersion déroutent au début, et il faut un peu de temps pour trouver ses repères. Du mieux sur le modèle restylé.

Confort Suspensions plus fermes et voies élargies se traduisent par des percussions sèches sur les routes abîmées. Un défaut légèrement atténué, en 2013, grâce à l'adoption de nouveaux amortisseurs.

Habitabilité À l'arrière, l'espace est tout juste correct vu le gabarit de la voiture. Quant au coffre, il est dans la moyenne.

Maniabilité Le diamètre de braquage, le manque de visibilité vers l'arrière et la largeur du véhicule (1,87 m) rendent les choses difficiles au cœur des ville.

Rangements Contrairement aux commandes, ils se comptent, eux, sur les doigts d'une main.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 THP BVA 6	155/165	7,1/5,9	10/11-06/18	Les réfractaires au diesel apprécieront cette version. Le 1.6 est bien adapté à la douceur de la boîte automatique.	🔴
1.6 THP	200/210	6,7/6,2	10/11-04/17	Un peu plus de puissance et de disponibilité, mais l'écart avec le THP de l'étage inférieur n'est pas flag ant.	🔴
1.6 e-HDi BMP 6/ETG 6	112/115*	4,4/4,3	10/11-09/15	Avec ce bloc, la DS 5 ne se pavane pas. S'il fait preuve de bonne volonté, la lenteur de la boîte gâche l'agrément.	🟡
1.6 BlueHdi	120	3,8 (4)	02/14-06/18	Rugueux et moins discret que le 1.6 HDi, il remplit correctement sa tâche, mais les relances sont timides.	🟡
2.0 BlueHdi	150	4	10/14-06/18	Pour mouvoir cette lourde berline, cette mécanique n'est pas de trop. Les perfs sont là, les grondements aussi.	🟢
2.0 HDi	163	5,1 (6,1)	10/11-05/15	Plus doux que dynamique, ce moteur se distingue par sa disponibilité à bas régime et ses relances très effi. aces.	🟢
2.0 BlueHdi EAT 6	180	4,4	02/14-06/18	Plus vif et moins gourmand que le HDi 163 BVA, mais les perfs stagnent et la discrétion n'est plus de mise.	🟢
Hybrid4	200**	4,1	10/11-06/18	Cette déclinaison hybride s'illustre par sa souplesse et sa sobriété. Cependant, l'ensemble manque de tonus.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) 115 ch depuis juin 2012. (**) Puissance cumulée (moteur thermique 2.0 HDi de 163 ch + moteur électrique de 37 ch).

LE BUDGET

POUR UN 2.0 HDI 163 DE 2014

Filtre à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	530 €
Filtre à huile/carburant	19/45 €	Injecteur/4 bougies	495/140 €
Plaquettes/disques AV	168/259 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	99/425 €	Vanne EGR	555 €
Amortisseurs AV/AR	337/255 €	Filtre à particules	1 097 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	202 €	Total du panier de pièces	5 918 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 108 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2015)

BILAN En quête d'une berline atypique ? Bienvenue à bord de la DS 5 : ligne ultra-décalée et habitacle digne d'un cockpit d'avion. Sauf que l'espace dédié aux passagers, comme aux bagages, n'a rien d'extraordinaire. Passons... Mais la fermeté des suspensions, qui, au passage, accentue les grincements du mobilier, agace sur une voiture de ce standing. Globalement, préférez une version 2.0 diesel, plus fiabl e, et un modèle restylé commercialisé après 2015.

DS DS 3 CROSSBACK

DEPUIS 2019

Style fort, équipements high-tech, finition soignée, le successeur de la DS 3 fait une entrée remarquée dans la famille des SUV.

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► **1.2 PureTech:**
Usure de la courroie de distribution



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous moteurs

Dysfonctionnement du SRS

> Batterie.

1.2 PureTech

Voyant diagnostic allumé

> Bobine d'allumage.

Voyant de pression d'huile allumé,

manque d'effi. acté au freinage

> Courroie de distribution, filit e à

huile, voire pompe à vide.

Voyant diagnostic allumé jusqu'à

19/08/19 > Connecteur du capteur

de position d'arbre à cames.

Voyant moteur allumé,

destruction de la distribution

> Courroie + électrovanne de

pompe à huile.

Témoin diagnostic allumé

> Bobine d'allumage ou pompe HP

(jusqu'à 20/20/19).

TRANSMISSION

Message « anomalie boîte EAT 8 »

jusqu'à 30/09/19

> Calculateur de la boîte

automatique à remplacer.

Difficulté de passage en 5^e/6^e

(BVM 6) > Pignon, synchro et

fourchette.

CHASSIS

Voyant ABS et/ou ESP allumé

> Nettoyage, voire remplacement

des capteurs de roue.

HABITACLE

Casse de la commande d'ouverture

du capot > À remplacer.

Mauvaise tenue des

commutateurs de la console

centrale jusqu'à 24/10/19

> Garniture à changer.

Impossible de reculer le siège AV

jusqu'à 29/01/20 > Armature de

siège.

Bugs de l'écran multimédia tactile

> À changer.

CARROSSERIE

Contact entre le projecteur et le

pare-chocs avant jusqu'à 01/07/19

> Montage de renforts.

La butée éjectrice du hayon ne tient

pas jusqu'à 28/07/19 > Butée et

garniture intérieure à changer.

Mauvaise fixation du pare-chocs

arrière au niveau du feu jusqu'à

01/10/19 > À rectifier.

Présence de buée sur la caméra de

recul > À remplacer.

Mauvais maintien des joints de

portes arrière > À recoller.

Le hayon ne tient pas ouvert

jusqu'à 01/07/19 > Équilibreur.

Défaillance de la caméra arrière

jusqu'à 19/07/19 > À changer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	100	4,7	Depuis 04/19	Grâce à son couple généreux de 205 Nm dès les plus bas régimes, ce moteur est assez vigoureux et assure des relances correctes sur route.	🟡
1.2 PureTech BVA	130	4,9	Depuis 04/19	Une version plus agréable et performante tout en maîtrisant son appétit. Uniquement disponible en BVA, cette dernière est un régal.	🟡
1.2 PureTech BVA	155	5,4	Depuis 04/19	Ainsi armé, on profi e pleinement des qualités dynamiques de ce SUV et de sa polyvalence... à condition d'y mettre le prix.	🟢
1.5 BlueHdi	100	3,8	Depuis 04/19	Un moteur volontaire, plutôt discret, mais placide, dont les limites sont atteintes sur route. Mais il a l'avantage de consommer peu.	🟢
1.5 BlueHdi BVA	130	3,8	Depuis 04/19	Grâce à une poignée de chevaux supplémentaires, les longs périples sont envisageables. Mais ce moteur est cher et peu répandu.	🟢

LE BUDGET

POUR UN 1.2 PURETECH 130 BVA DE 2019

Filtere à air/habitacle	36/40 €	Amortisseurs AV/AR	252/215 €
Filtere à huile/carburant	20/132 €	Kit de distrib. (200 000 km/12 ans)	193 €
Plaquettes AV	125 €	Embrayage complet	-
Disques AV	222 €	3 bougies	77 €
Plaquettes AR	86 €	Turbo	958 €
Disques AR	139 €	Total du panier de pièces	2 495 €

MAIN-D'ŒUVRE : 108 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

ON AIME

Technologie Phares à LED

matricielles, détection des piétons de nuit, poignées affleu antes automatiques, régulateur de vitesse avec fonction Stop&Go, affichage tête-haute... le français est, de ce point de vue, digne d'un modèle de la catégorie supérieure.

Style On aime ou on déteste, mais son look tant extérieur qu'intérieur ne laisse pas indifférent. En tout cas un moyen sûr de se démarquer de la concurrence.

Confort Insonorisation de qualité, moelleux des sièges, douceur des suspensions, il fait bon voyager à bord du DS 3 Crossback.

Gabarit Avec seulement 4,12 m de long, ce SUV urbain n'a pas succomber à la tentation de grandir démesurément. Un atout pour circuler en ville.

ON REGRETTE

Coffre Malheureusement, cela n'a pas que des avantages. Le volume de chargement est moyen et le seuil, trop haut perché.



Boite auto Douce et réactive, cette boîte à huit rapports est un atout. Mais il faut apprécier ce type de transmission, car elle est imposée sur les 1.2 PureTech 130 et 155, ainsi que sur le 1.5 BlueHdi 130.

Visibilité La position de conduite basse et la ceinture de caisse haute empêchent de bien voir son environnement. Ce n'est pas mieux à l'arrière où « l'aileron de requin » donne une impression de confinement.

BILAN Bien présenté, doté de moteurs plaisants et d'un style singulier, le DS 3 Crossback souhaite marquer les esprits. De plus, il fait le plein d'équipements technologiques, parfois inédits dans la catégorie. On peut toutefois lui reprocher un coffre peu pratique, des surfaces vitrées trop petites et l'impossibilité de choisir la transmission sur certaines versions. Outre les soucis d'assemblage, le 1.2 PureTech est à surveiller de près (distribution...).

DS DS 7 CROSSBACK

DEPUIS 2018

Pas facile de se faire une place dans le clan premium. Incarnant le luxe à la française, le DS 7 mise sur le confort et le raffinement.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► **Toutes :**
bugs électroniques et de l'écran central, bruits dans le train arrière, climatisation

► **1.5 BlueHDi :**
bruit de la distribution



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 28/08/18 > Tuyau.

Bruit moteur jusqu'au 31/03/19 > Vis ou biellette antipcoup.

1.2 PureTech

Destruction de la distribution > Courroie + électrovanne de pompe à huile.

1.5 BlueHDi

Odasse de gazole jusqu'au 01/12/18 > Tuyau haute pression.

Bruit de distribution jusqu'au 10/02/19 > À changer.

Voyant diag.allumé du 06/04/18 au 31/01/19 > Turbo.

2.0 BlueHDi

Calage moteur jusqu'au 13/03/18 > Pompe haute pression.

Voyant T¹ allumé jusqu'au 01/03/19 > Distribution voire pompe à eau.

TRANSMISSION

Saut du 3^e rapport jusqu'au 31/08/19 (sur 1.2) > Pignons et synchro.

Passage 5/6^e difficile jusqu'au 03/11/19 (sur 1.2) > Pignons et synchro.

CHASSIS

Bruit du train avant jusqu'au

19/12/18 > Bras de suspension.

Message « anomalie suspension » jusqu'au 03/12/18 > Capteurs de hauteur de caisse.

Vibrations dans le volant > Transmissions et pivots avant.

Claquement avant droit jusqu'au 30/08/19 > Amortisseur.

Jeu excessif dans la direction jusqu'au 29/10/19 > Colonne à changer.

Bruit du train AR jusqu'au 29/11/19 > Bras de suspension.

HABITACLE

Défaillance du toit électrique jusqu'au 28/08/18 > Moteur.

Affichage hachuré jusqu'au 16/10/18 > Écran GPS.

Dysfonctionnements du hayon > Commande d'ouverture (jusqu'au 19/12/18) ou charnières (jusqu'au 07/01/19).

Scintillement de l'écran jusqu'au 20/12/18 > À changer.

Claquement du siège conducteur jusqu'au 30/01/19 > Armature.

Air froid indisponible jusqu'au 11/02/19 > Compresseur de clim.

Bugs du siège electr.conducteur jusqu'au 14/02/19 > Faisceau.

Fuite de liquide de refroidissement côté conducteur jusqu'au 18/03/19 > Aérotherme et tuyaux de clim.

ON AIME

Qualité perçue Superbe planche de bord avec écran tactile de 12,3", horloge pivotante, commandes en aluminium guilloché, sellerie cuir... difficile de rester indifférent.



Confort Doté du système DS Active Scan Suspension, le DS 7 Crossback peut anticiper le relief de la route (dos-d'âne, saignées...) et adapter sa suspension. Bluffant d'effi. acité!
Techno La marque premium a mis le paquet : caméra infrarouge pour la vision nocturne, régulateur de vitesse adaptatif, aide au maintien dans la voie, système audio 14 HP...
Habitabilité Les pensionnaires de la banquette sont bien lotis, sans parler de la climatisation arrière et de l'inclinaison du dossier. Quant au coffre, il affiche un volume très avantageux : 555 litres en 5 places.

ON REGRETTE

Performances S'il a été conçu sur la même plate-forme que le 3008, le modèle DS est loin d'avoir un tempérament aussi dynamique.
Visibilité Il n'y a pas grand-chose à voir vers l'arrière, ce qui rend les manœuvres ardues en ville...
Version 7 places Cette option ne fige pas au programme. Fâcheux pour un SUV à vocation familiale.
Assemblage Utiliser des matériaux valorisants, c'est bien. Mais les assembler avec rigueur, c'est mieux. Or, sur ce point, les modèles produits en 2018 sont loin du sans-fautes...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	130	5,3	Depuis 06/18	Si le 3-cylindres excelle sous le capot d'une DS 4, il montre vite ses limites avec ce SUV. Il faut souvent le cravacher et la cons. s'en ressent.	Orange
1.6 PureTech EAT 8	180	5,3	Depuis 01/18	Il manque un peu de couple, mais la réactivité de la boîte EAT 8 atténue ce défaut. Un moteur qui colle bien au caractère paisible du DS 7.	Vert
1.6 PureTech EAT 8	225	5,6	Depuis 01/18	Hormis sa linéarité et sa sonorité banale, cette version enchante par sa souplesse, son silence et son agrément de conduite. La meilleure!	Vert
1.5 BlueHDi	130	4 (3,9)	Depuis 06/18	En ville et sur route, il est de bonne composition. Pour les longs périples, hélas, il manque de ressources. Ultra-sobre, mais assez sonore aussi.	Vert
2.0 BlueHDi EAT 8	180	4,9	01/18-11/20	Grâce à son couple de 400 Nm, ce bloc file le pa fait amour avec la boîte EAT 8. Bonnes prestations, mais la sonorité du 2.0 est trop présente.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 8 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 BLUEHDI 180 BVA DE 2018

Filtre à air/habitacle	35/43 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	20/50 €	Injecteur/4 bougies	395/149 €
Plaquettes/disques AV	179/305 €	Turbo	1 291 €
Plaquettes/disques AR	110/147 €	Vanne EGR	339 €
Amortisseurs AV/AR	729/600 €	Filtre à particules	780 €
Kit de distrb. (180 000 km/10 ans)	425 €	Total du panier de pièces	5 597 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 108 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Après les échecs successifs des français, DS a l'audace de vouloir se faire un nom sur un marché premium dominé par les allemands. Mais pas question de les défier frontalement, le DS 7 Crossback joue la carte du luxe à la française en associant matériel raffiné, confort, espace à bord et high-tech. Le tout à un rapport prix/équipement inférieur. Le tableau serait parfait si la qualité de fabrication avait été irréprochable sur les deux premières années.

FIAT 500/500C

DEPUIS 2007

Sous ses airs de lolita, la craquante puce italienne remplit parfaitement sa fonction de citadine. A condition de s'y cantonner.

FIABILITE

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Moyenne

VERSIONS A SURVEILLER

- Toutes: direction, boîtes...
- 1.3 MJT: dilution d'huile, FAP, injecteurs



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

0.9 TwinAir

Perte de puissance jusqu'en avril 2011 > Turbo à remplacer.

Dysfonctionnement du moteur de mai à août 2011 > Bobines d'allumage.

1.2

Défaillance du Stop&Start > Reprogrammation.

Ralenti instable > Sonde de température d'air.

Surconsommation d'huile > Bougies.

1.2/1.4 16V

Bruit moteur > Courroie d'alternateur.

Oxydation du moteur jusqu'au 15/09/12 > À rectifier.

Mauvaises odeurs jusqu'au châssis n° 534957 > Tuyau de vapeurs d'huile.

Démarrage difficile du mo. eur > Baïtier papillon, capteur de pression...

1.4 16V

Dysfonctionnement du Stop&Start de décembre 2008 à juin 2009 > Levier de vitesse.

À-coups moteur > Bougies.

Surconsommation d'huile d'octobre à décembre 2011 > Remplacement du moteur.

1.3 MJT

Encrassement du filtre à particules > Régénération en atelier.

Témoin d'huile allumé et phénomène de dilution avec risque de casse moteur jusqu'au châssis n° 502553 > Reprog. et nouveau témoin, voire réparation du moteur.

Bruit au niveau du tunnel central > Supports d'échappement.

Bruit en marche arrière jusqu'au châssis n° 311864 > Support inférieur du moteur.

Témoin moteur allumé > Capteur de régime.

Perte de puissance > Jauge à huile ou vanne EGR.

Fuite de carburant jusqu'au châssis n° 794374 > Tuyaux rigides et rondelles d'injecteur.

Témoin d'injection allumé > Injecteurs.

TRANSMISSION

Dysfonctionnement de la boîte manuelle sur 1.2 jusqu'en septembre 2009 > À remplacer.

Défaillance de la boîte automatique Dualogic > À changer.

Vibrations de l'embrayage jusqu'au châssis n° 620841 (sur les diesels) > Amortisseur antivibrations.

CHASSIS

Bruit au niveau du train avant > Bagues des bras oscillants ou amortisseurs.

Démarrage impossible du moteur > Colonne de direction ou centrale

électrique.

Frein à main dur à actionner > Câbles.

Dysfonctionnement du frein à main jusqu'au châssis n° 165441 > Supports d'essieu arrière.

Oxydation des coupelles d'amortisseur jusqu'au n° 878726 > À remplacer.

HABITACLE

Bruit du commodo au braquage > À rectifier.

Lève-vitres défectueux > À remplacer.

Climatisation bruyante jusqu'au châssis n° 81056 (1.2 et 1.4 16V) > Tuyau de climatisation.

Dysfonctionnements des composants du hayon jusqu'au n° 851674 > À rectifier.

Mauvais enroulement du vélum du

toit panoramique jusqu'au n° 240720 > Ressort de rappel.

Bugs sur les systèmes Uconnect 5" (jusqu'au châssis n° 01774252) et Uconnect 7" (jusqu'au n° J854396) > Mise à jour.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau à l'arrière jusqu'au châssis n° J013715 > Mastic sur la traverse d'absorption.

Ouverture des portes impossible jusqu'au châssis n° J051119 > Axe de la poignée.

EN DÉTAIL

1 *Garde au toit, espace aux genoux... il ne fait pas bon voyager aux places arrière, sauf pour les « bambini ».* 2 *La contenance du pot de yaourt est limitée et son accessibilité, moyenne.* 3 *Comme un bon chianti, la 500 s'est bonifiée avec le temps, notamment à l'occasion du restylage opéré en 2015.*



4 *À l'image de sa glorieuse aînée, la 500 se décline en version découvrable, baptisée 500C. Une simple impulsion, et la capote électrique vient se poser sur le haut du hayon arrière.*



Modèle non restylé (avant 2015)

Même si la finition est juste correcte, la présentation rétro fait son effet.

ON AIME

Style Ligne néo-rétro, chromes, jolie bouille : la 500 reste un coup de cœur. Ses possibilités de personnalisation multiples permettent de trouver facilement son bonheur en occasion.

Maniabilité La Fiat est capable de toutes les audaces en ville, 3,55 m de long, direction assistée ultra-douce en mode City et bon diamètre de braquage (9,3 m).

Présentation La planche de bord, avec son bandeau couleur carrosserie et son gros compteur rond, distille une ambiance unique.

Équipement La version de base Pop comprend l'essentiel : ABS, sept airbags, direction assistée, verrouillage à distance, vitres avant et rétros électriques. L'ESP s'est généralisé sur tous les modèles depuis septembre 2014.

ON REGRETTE

Inconfort Sellerie ferme, assise courte, vous ne serez pas tenté pas les longs trajets à bord de la 500. Ajoutez des suspensions sèches et vous obtenez une auto fatigante à l'usage.

Places arrière Après y avoir accédé difficilement, il faut composer avec un espace aux jambes et une garde au toit trop justes. Et la surface vitrée réduite

accentue cette impression de confinement.

Aspects pratiques Un volume de coffre (185 l) insignifiant, un accès peu aisé et à peine le minimum syndical en matière de rangements : on a vu plus fonctionnel.

Modularité Basique, en l'occurrence avec deux dossiers rabattables, qui ne libèrent même pas une surface plane en configuration deux places.



LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	69	5,1 (5)	Depuis 07/07	Plutôt souple et agréable, le 1.2 remplit correctement sa tâche tant que la 500 gambade en ville. Mais se lancer sur les voies rapides est plus aventureux, car les accélérations sont mollassonnes et les reprises, pousives.	■
0.9 TwinAir S&S	85/105	4/4,2	09/10-02/20	Ce bicylindre aime aller taquiner la zone rouge, là où il délivre toute sa puissance. Mais le reste du temps, il agace par son apathie à bas régime (fâcheux pour une citadine), son bruit et ses vibrations. Et il n'est pas si sobre.	■
1.4 16V	100	6,1 (5,8)	07/07-07/13	Ainsi motorisée, la Fiat peut s'engager sur les grands axes, distillant une agréable sonorité rauque. Le plaisir acoustique, c'est bien, mais sur le plan de l'agrément, on en vient à se demander où sont passés les chevaux...	■
1.3 MJT	75	4,2	07/07-03/11	Économique à la pompe, ce petit diesel séduit par sa souplesse et son onctuosité en ville, malgré sa paresse dans la zone inférieure du compte-tours. Sur la route, il atteint vite ses limites et le bruit devient assourdissant.	■
1.3 MJT S&S	95	3,9	01/10-05/18	Un moteur de cette puissance sous le capot d'une citadine, est-ce bien nécessaire ? D'autant que son caractère creux à bas régime est désagréable en ville. En revanche, performances et consommation plaident en sa faveur.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Dualogic 5 rapports.



LE BUDGET

POUR UN 1.2 69 DE 2015			
Filtre à air	24 €	Amortisseurs AV	238 €
Filtre d'habitacle	34 €	Amortisseurs AR	226 €
Filtre à huile	16 €	Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	106 €
Disques AV	147 €	Embrayage complet	277 €
Plaquettes AV	113 €	4 bougies	59 €
Garnitures AR	95 €	Total du panier de pièces	1 335 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 97 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Victime de la mode, la 500 est une puce attachante que l'on achète en connaissance de cause. Parfaite en ville, elle atteint vite ses limites sur route, et se moque de l'accueil. Perfectible, la petite Fiat l'est aussi au chapitre fiabilité. Le 1.3 diesel est à l'origine d'une multitude de pannes durant les premières années. Direction et boîte de vitesses peuvent également lâcher. Mais, rassurez-vous, l'italienne poursuit désormais sa carrière de manière plus sereine.

FIAT PANDA III

DEPUIS 2012

Changement de braquet pour la Panda. Plus accueillante et plus pratique, elle manifeste aussi davantage d'entrain sur la route.

FIABILITE

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : cognement de la direction
- ▶ 1.3 MJT : bougies de préchauffage



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- Tous**
Défaillance du système Stop&Start > Reprogrammation.
- 1.2**
Oxydation du moteur jusqu'au 14/09/12 > À rectifier.
- Bruit** de la courroie d'alternateur > Vérification de la tension, voire remplacement de la courroie.
- Oscillation** du régime au ralenti > Reprog. de la centrale d'injection.
- Démarrage** difficile jusqu'au n° de châssis 3375232 (version Euro 6) > Reprogrammation.
- 0.9 TwinAir**
Ratés d'allumage au démarrage



- > Reprogrammation.
- Fuite** d'huile du carter de distribution jusqu'en mars 2012 > Étanchéité à rectifier.
- 1.3 MJT**
Odeur de gazole dans le moteur

- jusqu'au n° 3003200 > Tubes rigides des injecteurs.
- Témoin** de préchauffage allumé > Bougies de préchauffage à changer et/ou reprogrammation.

TRANSMISSION

Vibrations vers 70 km/h (sur 4 x 4) jusqu'au châssis n° 3398800 > Pose d'une plaque entre le différentiel et l'arbre de transmission.

CHASSIS

Témoin ESP allumé jusqu'au n° 3243419 > Reprogrammation.

Cognement de l'arbre de direction jusqu'en 2014 > À rectifier.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement de la poignée du hayon arrière à distance jusqu'au châssis n° 3106454 > À changer.

ON AIME

Vie à bord Les places arrière offrent davantage d'espace, en longueur comme en largeur. Et désormais, les passagers n'ont que l'embaras du choix pour caser leurs petites affaires, l'habitacle étant truffé de rangements.



Polyvalence Malgré ses 3,65 m de long, la dernière Panda apprécie toujours la ville, braque sur place et se gare aisément avec ses contours bien nets. Mais elle évolue aussi avec davantage d'assurance sur route, pour peu qu'elle dispose de moteurs suffisamment toniques.

Confort Souples, les suspensions absorbent avec efficacité les petites défectuosités de la chaussée.

Finition La qualité des matériaux est en net progrès. Un constat qui vaut aussi pour les assemblages.

ON REGRETTE

Modularité La banquette trois places fractionnable 60/40 n'est disponible en série qu'à partir du troisième niveau (Lounge). Parallèlement, le modèle coulissant, optionnel, ne compte que deux places. À vérifier avant achat.

Comportement Le train avant pataud et la direction trop légère rendent la petite Fiat empruntée sur un itinéraire sinueux.

Agrement Le diesel est bruyant et le bloc 2 cylindres TwinAir, vibrant. Cense sur le gâteau, ces deux mécaniques manquent de souplesse en ville.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTRISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	69	5,2	03/12-10/20	Quoique plus tout jeune, ce bloc représente le meilleur compromis.	■
0.9 TwinAir S&S	85	4,2 (4,1)	03/12-10/20	Le turbo améliore les relances, mais c'est loin d'être le plus agréable.	■
0.9 TwinAir S&S 4 x 4	85	4,9	Depuis 10/12	La transmission 4 x 4 est néfaste côté performances et consommation.	■
1.3 MJT	75	3,9	03/12-06/15	Son couple fait illusion en ville. Passé la rocade, il rend vite les armes.	■
1.3 MJT 4 x 4	75	4,7	10/12-06/15	Si le 1.3 n'est pas à la fête, cette version est redoutable en « off-road ».	■
1.3 MJT	95	3,6	06/15-06/18	Sonore mais sobre, il met la Panda dans de meilleures dispositions.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Dualogic 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.2 69 DE 2016

Filtre à air	24 €	Amortisseurs AV	264 €
Filtre d'habitacle	34 €	Amortisseurs AR	212 €
Filtre à huile	16 €	Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	106 €
Disques AV	147 €	Embrayage complet	277 €
Plaquettes AV	113 €	4 bougies	59 €
Garnitures AR	114 €	Total du panier de pièces	1 366 €

MAIN-D'ŒUVRE : 97 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN La Panda troisième du nom a grandi et mûri. Personne ne s'en plaindra, car elle est nettement plus agréable à vivre et à conduire. Que ce soit au niveau de l'habitacle et du coffre, ou du comportement, l'italienne joue la carte de la polyvalence. Un regret cependant : les astuces de modularité ne sont disponibles qu'en haut de gamme, voire en option. Développée sur la plate-forme éprouvée de la 500, la Panda est techniquement bien née.

FIAT TIPO

DEPUIS 2016

Cette compacte se démarque de ses rivales par des tarifs compétitifs et un espace à bord généreux, à défaut de savoir.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune



Modèle non restylé (avant 2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 MJT

Variations du ralenti moteur sur version DCT (double embrayage) > Reprogrammation.

Manque de puissance à faible régime en cinquième et en sixième jusqu'au 28/11/16

> Reprogrammation du calculateur moteur.

HABITACLE

Manque d'efficacité du chauffage lorsque la température extérieure est basse ou moyenne > Calculateur de climatisation à reprogrammer.

Voyant du système de surveillance des pneus allumé jusqu'au châssis



n° 06D14848 > Reprogrammation.

Extinction intempestive du combiné de bord sur les versions quatre et cinq portes > Reprogrammation.

Anomalies diverses liées au système multimédia 7" jusqu'au

châssis n° 06H47892 (écran noir, blocage de la radio et du GPS, dysfonctionnement de l'écran tactile...) > Mise à jour.
Dysfonctionnement des fonctions City et Eco > Reprogrammation.

ON AIME

Habitabilité À l'arrière, le gabarit de la Tipo permet de voyager à trois sans contrainte, on peut même y étendre ses jambes. Seul l'espace central, avec son dossier bombé, est inconfortable, comme souvent.



Prix La compacte italienne, malgré des tarifs encore proches de ceux en neuf, se présente comme une excellente affaire en seconde main du point de vue financier.

Équipement Si la version de base propose le minimum (climatisation, radio et port USB), le deuxième niveau (Pop) a davantage d'intérêt avec le Bluetooth, les commandes au volant, le régulateur de vitesse ou encore l'écran tactile.

Coffre 440 l en cinq portes, 520 l en quatre portes, 530 l en break : quelle que soit la carrosserie, le volume de chargement est digne de la catégorie supérieure.

ON REGRETTE

Finition Ajustements peu soignés, plastiques cheap et insonorisation légère... Il est vrai qu'à ce prix, on ne peut pas tout avoir.

Agrément Bien que rassurante, la conduite manque de savoir : commande de boîte accrocheuse, direction mal calibrée et prise de roulis marquée dans les virages.

Confort Les suspensions, moyennement amorties, peinent à gommer l'effet de déformation de la chaussée.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.4	95	5,7	03/16-12/20	Une version à oublier. Ses prestations sont totalement hors sujet.	■
1.4 T-Jet	120	6	07/16-12/20	Alerte, ce moteur propose des prestations satisfaisantes, mais il picole.	■
1.3 MJT	95	3,7	Depuis 03/16	Manque d'allant à bas régime, relances justes et sonorité marquée.	■
1.6 MJT	120	3,7 (3,8)	Depuis 03/16	Avec ce bloc vivant, sobre et performant, l'italienne tient la forme.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DCT 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 MJT 120 DE 2016

Filtere à air/habitude	27/36 €	Embrayage complet	423 €
Filtere à huile/carburant	24/57 €	Injecteur/4 bougies	548/138 €
Plaquettes/disques AV	123/239 €	Turbo	1 918 €
Plaquettes/disques AR	112/157 €	Vanne EGR	331 €
Amortisseurs AV/AR	300/225 €	Filtere à particules	2 106 €
Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	201 €	Total du panier de pièces	6 965 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 97 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Après l'échec de la Bravo, Fiat revient sur le marché des berlines compactes avec un modèle sans prétention mais plutôt agréable à l'œil. Si la Tipo n'a pas les moyens de rivaliser avec les ténors de la catégorie, elle a le mérite de proposer un habitacle spacieux et d'honnêtes prestations à prix serrés. Cela posé, on ne s'étonnera pas sur le manque de plaisir au volant, ni sur la finition. Question robustesse, en tout cas, les notes techniques se font rares.

5 portes - L x l x h : 4,37 x 1,79 x 1,50 m - Coffre : de 440 à nc l - Réservoir : 50 l
4 portes - L x l x h : 4,53 x 1,79 x 1,50 m - Coffre : 520 l - Réservoir : 45 l
Break SW - L x l x h : 4,57 x 1,79 x 1,51 m - Coffre : de 530 à 1 650 l - Réservoir : 50 l

FIAT 500L/500 LIVING

DEPUIS 2012

Atypique par le style, ce petit monospace n'a qu'une chose en tête : que chacun voyage dans les meilleures conditions possibles.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
bruit de trains roulants,
désordres électroniques



Modèle non restylé
(avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

0.9 TwinAir 105

Vibrations au ralenti avec climatisation activée
> Reprogrammation.

Non-démarrage du moteur jusqu'au châssis n° 5171437
> Reprogrammation.

1.3 MJT

Témoin d'injection allumé
> Reprogrammation.

Ralenti irrégulier, à coups... du moteur > Reprogrammation.

1.3 MJT/1.6 MJT

Perte de puissance jusqu'au châssis n° 532508 > Pompe à carburant dans le réservoir.

1.6 MJT 105

Témoins injection et Stop&Start allumés jusqu'au n° 5098847
> Reprogrammation.

Non-conformité de l'étrier de protection de la pompe à carburant jusqu'en mars 2013 > Étrier à changer (appel de 828 véhicules en avril 2013).

TRANSMISSION

Témoin de la boîte automatique Dualogic allumé sur 1,3 MJT
> Reprogrammation.

CHASSIS

Roues arrière restant freinées après

avoir relâché le frein à main jusqu'au châssis n° 5009500 > Ressorts de retour des étriers à changer.

Bruit de la suspension arrière jusqu'au châssis n° 5026884

> Bagues d'appui des ressorts de suspension.

Bruit au niveau de la suspension avant jusqu'au châssis n° 5151392
> Biellette de la barre stabilisatrice.

HABITACLE

Dysfonctionnements divers (Stop&Start, essuie-glace)
> Reprogrammation de l'ordinateur de bord.

Perte des réglages de climatisation

manuelle au démarrage

> Reprogrammation.

Bugs du système multimédia VP2 jusqu'au n° 5395525 > Mise à jour.

CARROSSERIE

Détérioration du logo « Fiat » jusqu'au châssis n° 5022259

> À remplacer.

Fuite d'eau sur la partie arrière du toit panoramique jusqu'en avril 2013 > Joint à rectifier (action en attente sur 1 968 véhicules en mai 2013).

ON AIME

Modularité Une banquette 60/40 coulissante et repliable, un plancher de coffre réglable sur trois hauteurs et un siège passager rabattable à l'avant : l'habitacle s'adapte au gré des besoins et des envies.



Habitabilité Grâce à sa banquette peu creusée et à son plancher plat, le 500 L traite le passager du milieu avec égards, chose rare. La version Living, plus longue de 20 cm, offre même deux petites places de plus. **Aspects pratiques** Fiat n'a pas lésiné sur les rangements, qui sont ici en nombre suffisant et de bonne contenance.

ON REGRETTE

Confort Les assises, hautes et courtes à l'arrière et trop bombées à l'avant, sont fatigantes sur les longs trajets. En outre, la sellerie et les suspensions sont fermes.

Finition La qualité de construction est d'un niveau correct, mais les plastiques d'aspect bas de gamme s'avèrent fragiles et la sellerie se salit rapidement.

Agrement La souplesse des suspensions altère la précision de conduite (prise de roulis, comportement pataud...). La direction « collante » et peu informative n'arrange rien.

Insonorisation Le bruit vient vite envahissant sur autoroute. Les trois diesels disponibles sont bien trop présents dans l'habitacle.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
0.9 TwinAir	105	4,8	04/13-11/18	105 ch, c'est bien, mais installer un bicylindre dans un monospace est incongru. Limité à bas régime, sujet aux vibrations, peu probant.	■
1.4T-Jet	120	6,9	01/14-07/16	Performante, c'est la mécanique essence la plus agréable du lot. Revers de la médaille, l'onctuosité s'accompagne d'un bel appétit.	■
1.3 MJT*	85/95	4,2/4,1	Depuis 10/12	Faiblard sur le papier, ce petit bloc ne s'en tire pas si mal. Souple, sobre et vaillant en ville, il peut prendre la route à condition de jouer du levier.	■
1.6 MJT	105	4,5	04/13-06/15	S'il assure des prestations plus dynamiques, son caractère creux à bas régime, ses vibrations et ses grondements gâchent un peu la fête.	■
1.6 MJT	120	4,6	Depuis 01/14	Malgré 15 ch de plus, les bénéfices sont bien maigres par rapport à la version de 105 ch. D'autant que cette version a les mêmes défauts.	■

(*) Également disponible avec boîte auto Dualogic 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.3 MJT 95 DE 2016

Filtre à air/habitacle	25/28 €	Embrayage complet	383 €
Filtre à huile/carburant	16/57 €	Injecteur/4 bougies	545/126 €
Plaquettes/disques AV	131/282 €	Turbo	1 604 €
Garnitures/AR	117 €	Vanne EGR	315 €
Amortisseurs AV/AR	246/198 €	Filtre à particules	2 581 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 654 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 97 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Proposer un maximum d'espace dans un gabarit minimum, c'est le principe du 500L. Les petites familles apprécieront ses vertus pratiques, mais beaucoup moins ses lacunes en termes de confort. En version Living, le modèle devient plus familial encore et s'affirme comme le plus petit monospace à sept places du marché. Sous le capot, pas grand-chose à signaler, puisque les blocs sont éprouvés. Comme souvent, les défaillances sont d'origine électronique.

FIAT 500X

DEPUIS 2015

Ce SUV a tout pour lui : look ravageur, large gamme de moteurs et transmission 4 x 4 en haut de gamme. Mais gare aux vertèbres !

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bugs électroniques
- ▶ 1.4 MultiAir et 1.6 MJT : turbo



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 MultiAir

Perte de puissance jusqu'au 27/11/17 > Turbo.

1.6 MJT

Perte de puissance jusqu'en novembre 2015 > Turbo.

2.0 MJT BVA 9

Dysfonctionnement du régulateur de vitesse > Reprog.

TRANSMISSION

BVA 9

Mauvaise qualité de passage des rapports > Reprogrammation.

BVA 9/TCT

Lévier bloqué sur « P » jusqu'au

châssis n° P388009 > Reprog.
Témoïn 4 x 4 allumé jusqu'au n° P625018 > Reprogrammation.

CHASSIS

Bruit des roues arrière jusqu'au châssis n° P309986 > Protection des disques à changer.

Bruit des freins avant jusqu'au châssis n° OP318018 > Nettoyage des chapes et remplacement des vis de fix. tion.

Témoïn de direction allumé jusqu'au n° P381592 > Reprog.

Bruit du train sur 2.0 MJT BVA 9 jusqu'au châssis n° OPS46920 > Bras de suspension.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation manuelle jusqu'au n° P367640 > Platine.

Bandeau plastique du tableau de bord (baie de pare-brise) qui se soulève > À recoller.

Présence d'eau côté passager avant (versions TCT et BVA 9) jusqu'en mars 2016 > Refaire le tuyau de condensation de climatisation.

Défaillances de la climatisation auto > Reprogrammation.

Voyant d'airbag allumé > Câblage du siège à changer.

Défaillance des commandes de

chauffage jusqu'au châssis n° 367640 > À changer.

Bugs du système Uconnect 6,5" jusqu'au n° OP576057 > Mise à jour.

Dysfonctionnement du frein de parking électrique jusqu'en décembre 2016 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Ouverture/fermeture du hayon difficile jusqu'au n° 328684 > Joint de coffre et tampons à changer.

ON AIME

Présentation Plancher de bord bien dessinée, détails soignés et plastiques mousés : l'habitacle de l'italien fit le regard.



Tenue de route Un train avant précis, un roulis contenu, une direction directe et un châssis joyeux : cela faisait longtemps que l'on n'avait pas pris autant de plaisir à conduire une Fiat.

Modularité Une fois les dossiers rabattus, le double plancher de coffre permet d'obtenir une surface plane. Le siège passager repliable accueille de longs objets.

Rangements Les deux boîtes à gants ainsi que les vastes vide-poches accessibles entre le conducteur et son passager sont parfaits pour ranger ses affaires.

ON REGRETTE

Confort Excessivement fermes, les suspensions semblent figées basse vitesse et peinent à gommer la moindre aspérité de la chaussée. La banquette, pourtant épaisse, manque un peu de moelleux.

Coffre Etant donné la taille du 500X, les 350 l alloués aux bagages ne sont pas exceptionnels...

Habitabilité La remarque vaut aussi pour l'espace dévolu aux passagers à l'arrière. C'est correct, mais on s'attend à mieux.

Moteurs Comme souvent, les diésels italiens ont le verbe haut et la fâcheuse manie de vibrer. Tant pis pour l'agrément !

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 MultiAir	140	6 (5,7)	02/15-09/18	C'est le meilleur compromis en essence. Il offre de bonnes reprises et des accélérations vigoureuses, le tout assorti d'une sonorité plaisante.	Orange
1.4 MultiAir 4 x 4 BVA 9	170	6,7	04/15-09/18	Une version haut de gamme performante et effi. ace grâce au système 4 x 4 sophistiqué. Seul reproche : cette version est énergivore.	Orange
1.3 MJT	95	4,1	Depuis 09/15	S'il donne l'impression de ne jamais manquer d'allant en ville, ce diesel est totalement dépassé sur route, faute d'un couple suffisant.	Vert
1.6 MJT	120	4,1 (4,3)	Depuis 02/15	Avec ses 320 Nm de couple, il est à la fois agréable à bas régime et assez tonique sur voie rapide. Dommage qu'il ne soit pas mieux éduqué.	Vert
2.0 MJT 4 x 4	140	4,9 (5,5)	02/15-12/20	Il a du répandant, et les performances sont à la hauteur. Comme avec le 1.6 MJT, ses vibrations et sa sonorité fatiguent à la longue.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto TCT ou la BVA 9 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 MJT 120 DE 2016

Filtere à air/habitacle	31/27 €	Embrayage complet	524 €
Filtere à huile/carburant	24/57 €	Injecteur/4 bougies	548/138 €
Plaquettes/disques AV	119/180 €	Turbo	1 918 €
Plaquettes/disques AR	119/165 €	Vanne EGR	331 €
Amortisseurs AV/AR	240/319 €	Filtere à particules	2 407 €
Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	201 €	Total du panier de pièces	7 348 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 97 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Outre l'effet coup de cœur, le 500X surprend par l'efficacité de son châssis et l'exécution de son habitacle. Il laisse aussi comme un léger goût d'inachevé en raison de l'inconfort de ses suspensions et de son rapport habitabilité/encombrement moyen. En revanche, excepté les caprices du turbo sur le 1.6 MJT en début de carrière, la quasi-majorité des problèmes techniques sont d'ordre électronique. Attention : le turbo du 1.4 MultiAir peut flancher.

FORD KA II

2009-2016

Moins sexy que sa cousine italienne, la Fiat 500, la Ka a d'autres qualités à faire valoir. Elle est plus confortable et moins chère.

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

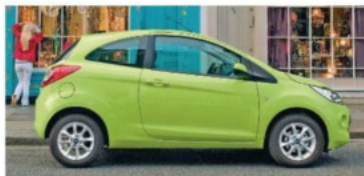
- ▶ **Toutes :** boîte de vitesses, vitres électriques
- ▶ **1.3 TDCi :** vanne EGR, FAP, injecteurs



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- Tous**
- Perte** de puissance (diesel) et témoin moteur allumé > Capteur de régime.
- 1.2**
- Instabilité** du ralenti > Sonde de température d'air.
- Démarrage** difficile > Boîtier papillon ou démarreur.
- Défaillance** du Stop&Start > Reprogrammation.
- Odeur** de carburant dans l'habitacle > Tuyau de vapeurs d'huile.
- 1.3 TDCI**
- Fuite** de carburant > Tuyaux rigides entre la rampe et les injecteurs, joints et rondelles.
- Témoin** d'huile allumé et



- phénomène de dilution > Reprogrammation et mise en place d'un témoin d'alerte.
- Encrassement** du filtre à particules > Régénération.
- Perte** de puissance > Jauge à huile ou vanne EGR.
- Bruit** anormal en roulant

- > Support inférieur du moteur.
- Perte** de puissance > Capteur de pression de carburant.

TRANSMISSION

- Difficulté** de passage des rapports > Remplacement de la boîte de vitesses.

- Bruit**, vibrations en marche arrière > Support de boîte.
- Bruit**, vibrations de l'embrayage (diesel) > Amortisseur antivibrations.

CHASSIS

- Démarrage** impossible > Colonne de direction ou centrale électrique.

HABITACLE

- Dysfonctionnement** des lève-vitres > Commande, isolation de câblage ou moteur.
- Climatisation** bruyante (1.2) > Tuyau entre compresseur et condensateur.
- Affi** chage erroné de la température extérieure > Sonde.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	69	5,1	01/09-10/16	Bien qu'il affiche une puissance correcte sur le papier, ce moteur Fiat se contente de performances passables et manque de tonus à bas régime. Autant dire que les escapades sur la route ne sont pas sa tasse de thé.	■
1.3 TDCI	75	4,2	01/09-10/13	Le principal avantage du 1.3 Fiat réside dans son faible appétit. Toutefois, le surcoût financier par rapport à l'essence ne se justifie pas : performances modestes et nuisances sonores sont au menu.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.2 69 DE 2014

Filtre à air/habitacle	22/38 €	Amortisseurs AV	306 €
Filtre à huile	15 €	Amortisseurs AR	280 €
Filtre à carburant	85 €	Kit de distrib. (100 000 km/5 ans)	112 €
Disques AV	96 €	Embrayage complet	456 €
Plaquettes AV	95 €	4 bougies	64 €
Garnitures AR	117 €	Total du panier de pièces	1 686 €

MAIN-D'ŒUVRE : 92 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN La Ka gagne à être connue. Aussi à l'aise en ville que la Fiat 500, elle oppose à celle-ci un niveau de confort plus élevé et, surtout, des tarifs plus attractifs à prestations équivalentes. Côté habitabilité, le lien de parenté est flagrant vu le peu d'espace proposé. Sur le plan technique, la petite Ford mène une carrière plus sereine que l'italienne, lancée un an et demi plus tôt, mais le bloc diesel et la boîte de vitesses sont à surveiller. Préférez les derniers millésimes.

ON AIME

Comportement Ford a retravaillé le châssis de la Fiat 500 : à la clé, davantage de rigueur, une tenue de route rassurante et un freinage satisfaisant. Une réussite, en dépit d'une direction peu informative. **Maniabilité** Malgré 7 cm de plus en longueur que sa cousine italienne, la Ka est tout aussi à l'aise en ville. Elle le doit à son diamètre de braquage réduit (9,3 m) et à la légèreté de sa direction. **Confort** On n'est pas encore dans un pullman, mais les suspensions, mieux calibrées, sont plus effiaces que celles de la Fiat. **Prix** Moins prisee que l'italienne, la Ka est logiquement plus abordable en seconde main et permet donc de réaliser une économie.

ON REGRETTE

Ergonomie Malgré le réglage du siège, la position de conduite est trop haute pour les grands gabarits. Par ailleurs, l'autoradio s'avère mal placé et la console centrale est surchargée de commandes.



Habitabilité Les deux passagers manquent cruellement d'espace : longueur aux jambes limitée, garde au toit comptée et surface vitrée réduite. Claustrophobes, s'abstenir. **Insonorisation** Les bruits de roulement envahissants et un moteur parfois trop présent rendent les longs trajets pénibles.

FORD FIESTA V

2008-2017

Cette citadine figure parmi les valeurs sûres. Aussi agréable à vivre qu'à conduire, la Fiesta joue sa partition avec talent.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction jusqu'en 2011
- ▶ 1.4/1.6 TDCi : fuite des injecteurs



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.4 TDCI**
- Ralenti** irrégulier du moteur jusqu'en janvier 2009 > Reprogrammation.
- Risque** de casse moteur due à des coussinets de bielle non conformes de mai à octobre 2010 > Coussinets à changer.
- Bruit** moteur et odeur de combustion jusqu'en décembre 2012 > Toux de retour de carburant et joints d'injecteur.
- 1.6 TDCI**
- Odeur** de gaz d'échappement > Serrage des brides de maintien, ou écrous à changer.

Perte de puissance > Turbo à remplacer.

TRANSMISSION

Grincement de la pédale d'embrayage jusqu'au 10/09/09 > Lubrification.

CHASSIS

Bruit dans la direction jusqu'en août 2011 > Graissage de l'arbre de direction ou remplacement de l'accouplement de la direction.

HABITACLE

Détachement du capteur de pluie jusqu'au 12/01/09 > A réfixer.

Insuffisance de la puissance de chauffage jusqu'au 01/03/10 > Reprogrammation, et relais électrique à changer.

CARROSSERIE

Ampoules de phare qui grillent de façon répétée du 21/07/08 au 23/09/09 > Montage d'un fil d résistance.

Impossibilité d'ouvrir le capot moteur jusqu'au 12/01/09 > Rectifier le câblage.

Difficulté à fermer la trappe à carburant jusqu'au 13/10/09 > Mécanisme à réparer.

Défaillance du verrouillage

centralisé par température négative jusqu'au 08/01/10 > Graissage des serrures de porte.

Décollement des joints de porte jusqu'en juillet 2011 > A recoller.

Ouverture inopinée du coffre en roulant, ou impossible à l'arrêter > Serrure.

ON AIME

Habitabilité Plus courte que ses concurrentes, la Fiesta ménage, malgré tout, suffisamment d'espace à l'arrière et propose une belle hauteur sous pavillon.



Comportement Stabilité dans les grandes courbes, agilité dans les passages serrés et équilibre imperturbable > Le châssis de la petite Ford est une référence.

Agrement La direction aussi douce qu'informatrice et l'excellent rapport confort/comportement offrent un plaisir de conduite rare, aussi bien en ville que sur route.

Moteur Bien qu'un peu chers en occasion, les petits trois-cylindres 1.0 turbo de 100 et 125 ch sont particulièrement réussis : vibrations maîtrisées, souplesse à bas régime, tempérament dans les tours et consommation raisonnable à condition d'avoir le pied léger.

ON REGRETTE

Insonorisation Les blocs diesel 1.4, 1.5 et 1.6 TDCI manifestent trop bruyamment leur joie de vivre.

Ergonomie Les multiples commodités, la console centrale compliquée et les menus parfois alambiqués exigent un temps d'adaptation pour s'y retrouver. Un travers typiquement Ford.

Aspects pratiques Si le volume de coffre (281 l) est correct, le seuil de charge trop haut ne facilite pas l'installation d'objets lourds et les manœuvres de déchargement.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2S	60	5,4	10/08-07/17	Pas désagréable, ce bloc est poussif et juste acceptable pour la ville.	■■■■■
1.0 SGI	80	4,3	12/12-02/15	Un moteur à l'agrément limité, qui n'égale pas le 82 ch en prestations.	■■■■■
1.2S	82	5,4	10/08-07/17	Si elle ne paie pas de mine, cette mécanique est étonnamment vive.	■■■■■
1.4 16V	96	5,7 (6,5)*	10/08-12/12	Malgré sa puissance confortable, le 1.4 16V suscite la déception.	■■■■■
1.0 SCTi	100	4,3 (4,9)**	12/12-07/17	Très réussi, ce 3-cyl. surprend par son brio et sa sobriété. Excellent choix.	■■■■■
1.0 SCTi	125	4,3	12/12-07/17	Du couple à bas régime, de la souplesse et d'excellentes performances.	■■■■■
1.4 TDG	68	4,2	10/08-12/12	Souple et sobre, il se montre plaisant au volant, mais manque de tons.	■■■■■
1.5 TDG	75	3,7	12/12-07/17	Dérivé du 1.6, ce 1.5 est nettement plus convaincant que le 1.4 TDCI.	■■■■■
1.6 TDG	90/95	4,2	10/08-05/15	Cette version a tout pour elle : souplesse, sobriété et polyvalence.	■■■■■

(*) Valeur pour la boîte auto Powershift 6 rapports. (**) Valeur pour la boîte auto Powershift 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 TDCI 75 DE 2014

Filter à air/habitacle	33/38 €	Embrayage complet	512 €
Filter à huile/carburant	19/54 €	Injecteur/4 bougies	299/100 €
Plaquettes/disques AV	126/186 €	Turbo	645 €
Garnitures AR	116 €	Vanne EGR	490 €
Amortisseurs AV/AR	308/369 €	Filter à particules	1 478 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	277 €	Total du panier de pièces	5 050 €

MAIN-D'ŒUVRE : 192 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN La Fiesta n'a pas volé son succès. Son comportement de référence, son confort et son aisance, sur route comme en zone urbaine, en font l'une des meilleures berlines polyvalentes du marché. D'autant plus lorsqu'elle accueille sous son capot l'excellent 3-cylindres essence turbo. Le bilan fiabilité est à nuancer. Si le modèle restylé (décembre 2012) jouit d'une maturité technique, les productions antérieures ne sont pas vierges de tout défaut.

FORD FOCUS III

2011-2018

La compacte n'a certes pas l'aura d'une Golf, mais ce n'est pas une raison pour la délaissier en occasion, bien au contraire !

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.0 EcoBoost : surchauffe moteur
- ▶ 1.6 TDCi 115 : injecteurs, embrayage



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Décharge de la batterie après un long stationnement jusqu'au 01/04/11 > Reprogrammation.
1.0 EcoBoost
Surchauffe moteur, fuite de liquide de refroidissement > Durt de refroidissement.
1.6 105/125
Fonctionnement ininterrompu de la pompe à carburant malgré la coupure du contact du 30/11/10 au 02/04/11 > Reprogrammation.
1.6 TDCi
Bruit de combustion, à-coups moteur > Reprogrammation et

apprentissage des injecteurs.
1.6 TDCi 95
Problème de niveau de liquide de refroidissement > Purge du circuit.
1.6 TDCi 115
Témoin moteur allumé > Reprogrammation.
À-coups, dysfonctionnement du moteur > Reprogrammation, ou injecteurs à changer jusqu'en 2014.
2.0 TDCi 140
Démarrage impossible, calage... > Nettoyage des injecteurs.
2.0 TDCi 163
Témoin moteur allumé et perte de puissance > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Blocage de la pédale d'embrayage au plancher > Émetteur-récepteur d'embrayage à changer.
Difficulté à passer les vitesses sur 1.6 TDCi > Embrayage, voire volant moteur.

CHASSIS

Desserrage des écrous de jante du 08/07/13 au 26/08/13 > Goujons et jantes (rappel en septembre 2013).

HABITACLE

Vibrations des haut-parleurs > Rectification du montage.

Décollement des joints de porte > À réparer.

ON AIME

Vie à bord La banquette arrière, avec ses assises longues, s'appuie sur les longs trajets. Seule la place centrale est moins agréable, comme c'est souvent le cas.



Comportement La Focus possède d'excellentes qualités routières : direction incisive, mouvements de caisse maîtrisés et guidage de boîte précis. Le freinage mordant et l'excellente stabilité rassurent. L'une des meilleures sur le segment des compactes.
Confort Le dynamisme ne nuit pas au bien-être des passagers. Les suspensions sont conciliantes sur la route, en dépit d'une certaine fermeté à basse vitesse.
Équipement La finition de bas de gamme comprend déjà l'essentiel : la radio CD, la climatisation manuelle et le régulateur de vitesse. De nombreuses aides à la conduite sont disponibles en option. À vérifier : vant achat.

ON REGRETTE

Présentation Le style un peu cinquant de l'habitacle et la console centrale surchargée ne plairont pas à tout le monde.
Maniabilité En ville, guère plus empruntée que ses rivales, la Focus souffre d'une mauvaise visibilité vers l'avant comme vers l'arrière.
Attention aux manœuvres...
Ergonomie Comme toujours chez Ford, les commandes ne sont pas très intuitives, mais on s'en accommode avec l'habitude.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 EcoBoost	125	5	03/12-05/18	De l'agrément, mais la longueur des rapports pénalise les relances.	🟡
1.6 EcoBoost*	150/182	6	11/11-11/14	Malgré une fiche technique flatteuse, on manque trop de sensations.	🟢
1.5 TDCi	95	3,8	07/15-05/18	Un peu plus costaud en couple que le 1.6, mais il ne fait pas de miracle.	🟢
1.6 TDCi	95	4,2	11/11-07/15	Ce bloc a le souffle court en bas du compte-tours et oblige à relancer.	🟡
1.5 TDCi	105	3,4	11/14-05/18	Comparable au 1.6 TDCi 105, sauf qu'il est plus agréable à bas régime.	🟢
1.6 TDCi	105/115	4,2	11/11-07/15	La Focus n'étant pas vraiment légère, le TDCi 115 est le minimum.	🟡
1.5 TDCi	120	3,8	03/15-05/18	Doux, discret, sobre, suffisamment performant : un bon choix en diesel.	🟢
2.0 TDCi*	140/150	5/3,7	11/11-11/14	Ce bloc donne des ailes à la compacte, et du plaisir au conducteur.	🟢
2.0 TDCi*	163/185	5/3,8	11/11-11/14	Dans les deux cas, il allie souplesse, nervosité et appétit mesuré.	🟢

(*) Changement de puissance en novembre 2014.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDCi 115 DE 2014

Filter à air/habitacle	27/38 €	Embrayage complet	621 €
Filter à huile/carburant	19/53 €	Injecteur/4 bougies	288/100 €
Plaquettes/disques AV	119/224 €	Turbo	931 €
Plaquettes/disques AR	108/178 €	Vanne EGR	491 €
Amortisseurs AV/AR	354/349 €	Filter à particules	2 040 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	442 €	Total du panier de pièces	6 382 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 92 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Comportement de haute volée, niveau de confort correct, dotation copieuse et 3-cylindres essence turbo réussi : la Focus est pétrée de qualités. Bien que l'ergonomie et le style intérieur suscitent quelques réserves, cette compacte fait partie des meilleurs modèles du segment. Au chapitre fiabilité on relève des anomalies, en début de carrière, sur les versions 1.6 TDCi (embrayage, injecteurs), mais tout est rentré dans l'ordre depuis le restylage de 2014.

5 portes - L x l x h : 4,36 x 1,82 x 1,48 m - Coffre : de 363 à 1148 l - Réservoir : de 53 à 60 l
4 portes - L x l x h : 4,53 x 1,82 x 1,48 m - Coffre : 480 l
Break SW - L x l x h : 4,56 x 1,82 x 1,51 m - Coffre : de 490 à 1 516 l

FORD MONDEO III

2007-2014

Hospitalière, confortable, bien équipée, plaisante à conduire... cette grande familiale a tout d'une bonne affaire.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bugs électroniques avant 2010
- ▶ 1.8 TDCI : alternateur, volant moteur
- ▶ 2.0 TDCI : embrayage



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 TDCI
À-coups du moteur > Injecteurs à remplacer.

1.8 TDCI
Témoin de batterie allumé jusqu'en juillet 2008 > Fusible de l'alternateur trop faible.

Bruit au ralenti dû à une faiblesse du volant moteur > Volant moteur à remplacer.

2.0 TDCI
Perte de puissance, fuite de carburant jusqu'en février 2010 > Canalisation de retour de carburant.

Témoin moteur allumé du

01/03/10 au 10/12/10
> Évaporateur de carburant.
2.2 TDCI 200
Perte de puissance jusqu'en octobre 2011 > Turbo à changer.

TRANSMISSION

Bruit de la transmission, usure de l'embrayage sur 1.8 TDCI
> Embrayage et volant moteur

Usure de l'embrayage sur 2.0 TDCI
> À remplacer.

CHASSIS

Défaillances de la valve de roue du système de contrôle de pression des pneus jusqu'à 21/05/10

> Kit de réparation.
Gricements dans le train avant
> Roulement d'arbre de roue.

HABITACLE

Dysfonctionnements du système de navigation (jusqu'au 16/09/09) et du GPS tactile (jusqu'en août 2010) > Reprogrammation.

Défaillances d'origine électrique (climatiseur, système de refroidissement...) jusqu'au 31/12/10
> Kit de réparation du faisceau moteur.

Non-fonctionnement du chauffage auxiliaire et présence de

fumée jusqu'au 09/02/11 > Tube d'alimentation en carburant.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6	110/125	7,2/7,4	06/07-04/13	Un bloc bien trop frêle pour animer correctement cette familiale.	Vert
2.0	145	7,9	06/07-04/13	À la station-service, le 2.0 fait payer cher son brio et ses performances.	Vert
1.6 TDCI	115	4,9	09/10-08/14	Ce diesel, creux à bas régime, est ici étouffé par le poids de la Mondeo.	Orange
1.8 TDCI	100	5,7	06/07-02/10	Même remarque que pour le 1.6 TDCI. Cette version est sous-motorisée.	Orange
1.8 TDCI	125	5,8	06/07-02/12	De très bonnes prestations, hélas gâchées par sa paresse à bas régime.	Orange
2.0 TDCI	140	5,9	06/07-08/14	Tonique et performant, c'est celui qui s'avère le mieux adapté à la Ford.	Orange
2.0 TDCI	163	5,3	02/10-08/14	Il séduit par sa douceur, mais la différence avec le 140 ch est minime.	Vert
2.2 TDCI	175/200*	6,2/6	04/08-02/10	Un diesel de caractère, qui souligne les qualités routières de ce modèle.	Vert

(*) 200 ch depuis septembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDCI 140 DE 2012

Filtre à air/habitade	27/38 €	Embrayage complet	839 €
Filtre à huile/carburant	19/63 €	Injecteur/4 bougies	390/100 €
Plaquettes/disques AV	142/261 €	Turbo	1 383 €
Plaquettes/disques AR	114/259 €	Vanne EGR	713 €
Amortisseurs AV/AR	320/309 €	Filtre à particules	2 028 €
Kit de distrib. (200 000 km/10 ans)	225 €	Total du panier de pièces	7 230 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 92 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Rares sont les berlines familiales capables de concilier agrément de conduite et confort de roulage. La Mondeo fait partie de celles-là. La qualité d'accueil n'est pas en reste, que ce soit pour les bagages ou les hôtes de la banquette. Reste le gabarit, assez contraignant en ville, et l'ergonomie déroutante de l'ordinateur de bord. La robustesse est aussi à pointer du doigt, du moins sur les modèles non restylés et équipés des diesels 1.8 et 2.0 TDCI jusqu'en 2010.

ON AIME

Coffre L'espace de chargement est vaste (486 l) et très accessible sur la variante à 5 portes, avec l'immense hayon. Celui du break (494 l) se montre plus pratique et celui de la 4 portes est plus généreux (530 l).



Habitabilité Espace aux jambes record, large conséquent et place centrale exploitable : à l'arrière, les passagers arrière voyagent en Business Class.

Confort L'amortissement bien calibré et la banquette agréable offrent une douceur bienvenue durant les longs périodes.

Équipement Sept airbags, ESP, climatiseur automatique et régulateur de vitesse : la finition d base Trend est bien fournie. Seuls les radars de stationnement (disponibles sur Ghia), si utiles en ville, manquent à l'appel.

Finition La qualité de fabrication est à la hauteur : plastiques moussés et accostages précis.

ON REGRETTE

Maniabilité Le gabarit de la Ford (4,79 m), son grand diamètre de braquage (11,4 m) et son porte-à-faux avant démesuré ne font pas bon ménage avec la ville.

Comportement La Mondeo figure parmi les meilleures en termes de tenue de route. En revanche, la voiture plonge au freinage et les gros diesels provoquent quelques retours de couple dans la direction.

FORD C-MAX |

2003-2010

En voilà un qui va réconcilier les pères de famille avec les monospaces. Mais confort et modularité passent au second plan.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► **Diesels:** alternateur, vanne EGR, volant moteur, embrayage

► **1.6 TDCI:** turbo, injecteurs, FAP...



Modèle restylé (2007)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.8/2.0

Irregularités du ralenti jusqu'en 2007 > Papillon des gaz.

Bruit dans le compartiment moteur de février 2008 à juin 2009 > Poulie de la courroie d'accessoires.

Tous diesels

Voyant de batterie allumé, non-démarrage du moteur à cause du sous-dimensionnement de l'alternateur > À remplacer.

Bruit moteur > Volant moteur bimasse et embrayage.

1.6 TDCI

Manque de puissance > Vanne EGR ou turbo et crépine d'huile.



Défaillance des injecteurs s'accompagnant d'une fuite de gazole au niveau des rondelles > Ecouls à remplacer.

1.6/2.0 TDCI

Manque de puissance, témoin FAP

allumé > À remplacer.

1.8 TDCI

Manque de puissance > Durit de turbo ou vanne EGR.

2.0 TDCI

Perte de puissance et allumage du

voyant moteur > Conduites de carburant.

Fuite d'huile > Joint de palier de vilebrequin.

CHASSIS

Bruit provenance de l'essieu avant > Articulation ou amnelles d'arbre de roue (jusqu'en juillet 2010).

HABITACLE

Dysfonctionnements électriques (phares, essuie-glace, ciglotant, démarrage) suite à une fuite d'eau dans l'habitacle du 18/09/07 au 31/12/08 > Refaire l'étanchéité et réparer le faisceau.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6	100/115	6,9/6,6	05/04-09/10	Cette motorisation trop mollassonne ne vaut pas la dépense.	■
1.8	125	7,1	09/03-09/10	Faiblard en couple, il ne peut animer correctement ce monospace.	■
2.0	145	7,3	05/04-09/10	La puissance est synonyme d'un certain brio et de prestations décentes.	■
1.6 TDCI	90	4,8	02/05-09/10	Malgré sa bonne volonté, il n'est pas armé face aux 1 400 kg du C-Max.	■
1.6 TDCI	110	4,9	09/03-09/10	Certes paresseux à bas régime, il s'en sort avec les honneurs. Sobre.	■
1.8 TDCI	115	5,4	05/04-09/10	Son couple joue en sa faveur. Un moteur performant, mais bruyant.	■
2.0 TDCI	133/136	5,6	09/03-09/10	Souplesse, reprises énergiques, ce bloc est le meilleur de la bande.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDCI 115 DE 2008

Filtre à air/habitacle	23/38 €	Kit de distrib. (200 000 km/7 ans)	161 €
Filtre à huile/carburant	22/64 €	Embrayage complet	718 €
Plaquettes/disques AV	125/200 €	Injecteur	459 €
Plaquettes/disques AR	145/185 €	4 bougies	111 €
Amortisseurs AV	307 €	Turbo	1 555 €
Amortisseurs AR	304 €	Total du panier de pièces	4 417 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Malgré son âge avancé, le C-Max a encore quelques arguments à avancer. C'est, en effet, l'un des rares monospaces à procurer autant de plaisir au volant. D'autre part, son attractivité est renforcée par des tarifs très compétitifs (de 4 000 à 6 000 €). Néanmoins, sur de nombreux points (habitabilité, rangements...), ce modèle ne peut rivaliser avec un Citroën C4 Picasso ou un Renault Scénic II. Question fiabilité les versions diesel sont à surveiller de très près.

ON AIME

Comportement Son châssis aussi incisif que communicatif ainsi que les réglages des trains roulants lui permettent de supporter sans mal une allure soutenue.

Coffre Tirée au cordeau et profitant d'une belle hauteur sous tablette, la soute affiche un volume de chargement correct. Lequel s'accroît en repliant ou en démontant les trois sièges arrière.

Maniabilité Avec son gabarit compact et sa bonne visibilité périphérique, ce monospace est à son affaire en ville.

ON REGRETTE

Finition Les matériaux sont d'une qualité ordinaire, ce qui se vérifie également pour les assemblages.



Habitabilité La garde au toit, comme l'espace aux genoux, est moyenne. De plus, le C-Max ne bat pas des records au niveau de la largeur aux coudes, sachant que le siège du milieu est plus étroit.

Modularité Ford ne s'est pas trop cassé la tête dans ce domaine. Pas de banquette coulissante, ni de dossiers inclinables. Ce monospace ne se démarque que par son siège central qui se replie dans le coffre. De cette façon, les deux sièges latéraux peuvent se recentrer pour offrir davantage d'aisance.

Confort Pour tenir le pavé, le monospace Ford a adopté des réglages de suspensions fermes. Et les passagers en font les frais...

FORD C-MAX II

2010-2019

Ce monospace compact, disponible en deux carrosseries, flatte davantage le conducteur que ses passagers. Question de priorités.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

▶ 1.6 TDCi : injecteurs jusqu'en 2014



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 TDCi 95

Anomalie liée au niveau de liquide de refroidissement
> Purge du circuit.

1.6 TDCi 95/115

Bruit de combustion, à-coups moteur > Reprogrammation et apprentissage des injecteurs.

1.6 TDCi 115

Témoin moteur allumé > Reprogrammation.

À-coups dans le fonctionnement > Reprogrammation, et injecteurs à remplacer jusqu'en 2014.

2.0 TDCi 140

Démarrage impossible, calages,



instabilités > Nettoyage des injecteurs.

2.0 TDCi 163

Témoin moteur allumé et perte de puissance > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Blocage de la pédale d'embrayage au plancher sur boîte manuelle > Émetteur-récepteur d'embrayage à remplacer.

CHASSIS

Usure prématurée du réglage en inclinaison des sièges > Mise en conformité.

ON AIME

Portes coulissantes Particularité du Grand C-Max, elles s'avèrent très pratiques pour les parents.



Comportement Agile, virant à plat et doté d'un freinage mordant, le C-Max II fait preuve d'un dynamisme rare dans la catégorie. Surtout dans sa version courte.

Confort Les suspensions, qui filtrent bien les inégalités, restent agréables quelle que soit l'allure. **Moteurs** Si le diesel se taille la part du lion, les blocs à essence turbo modernes, 1.0 SCTi 125 et 1.6 SCTi 150 ch, sont vraiment réussis, et ce à tous points de vue.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 SCTi	125	5,1	10/12-06/19	Bien rempli à bas régime, ce 3-cyl. dispose de ressources étonnantes.	■■■■
1.5/1.6 TDCi*	95	4,1/4,6	10/10-06/19	Sobriété, souplesse, mais pas assez de coffre pour ce type de véhicule.	■■■■
1.5 TDCi	105/120	3,8/4,1	06/15-06/19	De bonnes reprises, et assez de dynamisme. Meilleur en 120 ch.	■■■■
1.6 TDCi	115	4,6	10/10-04/15	Une certaine douceur, mais ce 1.6 TDCi n'est pas un foudre de guerre.	■■■■
2.0 TDCi BVA	115	5,5	10/10-04/15	Pour ceux qui privilégient l'onctuosité plutôt que la performance.	■■■■
2.0 TDCi**	140/150	4,9/4,4	10/10-06/19	Une motorisation plaisante et bien adaptée à la masse du C-Max.	■■■■
2.0 TDCi**	163/170	4,9/4,8	10/10-02/18	Il tire parti de son couple pour offrir des prestations dynamiques.	■■■■

(*) 1.5 TDCi depuis juin 2015. (**) Changement de puissance en juin 2015.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDCi 115 DE 2014

Filter à air/habitude	27/38 €	Embrayage complet	621 €
Filter à huile/carburant	19/87 €	Injecteur/4 bougies	288/100 €
Plaquettes/disques AV	119/224 €	Turbo	931 €
Plaquettes/disques AR	108/184 €	Vanne EGR	491 €
Amortisseurs AV/AR	354/304 €	Filter à particules	1 983 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	442 €	Total du panier de pièces	6 320 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 92 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Peu adapté pour transporter cinq personnes sur de longs trajets, le C-Max s'achète en connaissance de cause. Comme son aîné, ce monospace fait référence en matière d'agrément de conduite et de confort. Mais c'est une autre histoire concernant la modularité et le volume de chargement. Pour plus d'espace et de praticité, mieux vaut se tourner vers le Grand C-Max qui, lui, a véritablement la fibre familiale. Côté fiabilité, le Ford rend une copie satisfaisante.

ON REGRETTE

Places arrière L'espace central, dur, étroit et quasi inutilisable, empêche le C-Max de transporter confortablement cinq personnes. Sur la version longue, les deux sièges supplémentaires ne sont à utiliser qu'en dépannage. **Ergonomie** En regardant le volant et la console centrale, on croirait assister à la guerre des boutons... Un problème réglé sur le modèle restylé en juin 2015.

Finition Les matériaux affichent une qualité inégale et les assemblages sont peu soignés. **Coffre** Le volume de chargement (471 l) n'a rien d'extraordinaire, même si ses formes carrées rendent la soute fonctionnelle. En sept places, le Grand C-Max n'accueille que 92 l de bagages. Ridicule.

FORD S-MAX

2006-2015

Style sportif, conduite enlevée et qualité de vie à bord soignée: le grand monospace Ford n'a pas volé son succès.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- Diesels: vanne EGR, volant moteur, embrayage
- 1.8 TDCI: alternateur



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.6 TDCI
À-coups moteur > Injecteurs.
- 1.8 TDCI
Témoin de batterie allumé à cause du sous-dimensionnement de l'alternateur > Alternateur à remplacer.
- Perte de puissance résultant du frottement du faisceau des injecteurs jusqu'au 29/09/07 > À rectifier.
- 1.8/2.0 TDCI 140
Allumage du témoin moteur et perte de puissance consécutive à l'encrassement de la vanne EGR > À remplacer.

2.0 TDCI 140

- Perte de puissance et allumage du voyant moteur en raison de la fuite des conduites de carburant jusqu'en février 2010 > À remplacer.
- Patinage excessif de l'embrayage > À remplacer.
- 2.2 TDCI 200
Perte de puissance jusqu'en octobre 2011 > Turbo à changer.

TRANSMISSION

- Bruit dans l'essieu avant > Articulation de l'arbre de transmission.
- Bruit du volant moteur bimasse résultant d'une usure prématurée

sur les versions 1.8 et 2.0 TDCI > À changer (nombreux cas recensés).

CHASSIS

- Point dur dans la direction > Pompe de direction.
- Témoin ABS allumé du 27/08/06 au 07/02/08 > Connecteur ABS (appelé à l'automne 2007).

HABITACLE

- Défaillances du GPS tactile jusqu'en août 2010 > Reprogrammation.
- Divers dysfonctionnements électriques (panne de climatisation, impossibilité de démarrer) jusqu'en

décembre 2010 > Faisceau moteur.

- Fumée excessive du chauffage auxiliaire jusqu'en février 2011 > À rectifier.

ON AIME

Coffre Profita t de formes carrées, l'espace dévolu aux bagages est rationnel et sa capacité (755 l en cinq places) permet de voir venir.



Agrément Son dynamisme, la précision de sa direction et son équilibre en courbe font du S-Max le plus plaisant à conduire parmi les grands monospaces.

Habitabilité Les sièges du 2^e rang coulissent et sont suffisamment larges pour accueillir trois adultes. Modularité En s'escamotant dans le plancher, les fauteuils des 2^e et 3^e rangées libèrent un volume de 2 000 l. Un vrai déménageur ! Confort Les suspensions sont correctement calibrées et la sellerie est bien dessinée.

ON REGRETTE

Places de 3^e rang Elles sont à réserver aux enfants, comme bien souvent sur ce type de véhicule.



Maniabilité Avec ses 4,77 m de long et son diamètre de braquage de 11,9 m, le S-Max n'est pas le plus dégourdi en zone urbaine. Finition Malgré une qualité de fabrication sérieuse, des bruits de mobilier se font entendre.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (kW)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0	145	8,2	05/06-03/12	À défaut d'avoir la carrure, il se montre doux dans son fonctionnement.	Vert
1.6 TDCI	115	5,2	02/11-04/15	Une indéniable sobriété, mais il est étouffé par le poids du véhicule.	Orange
1.8 TDCI	125	6,2	05/06-03/10	Pas mal, sauf que son indolence à bas régime rend la conduite pénible.	Orange
2.0 TDCI	140	6,4	05/06-04/15	Bonnes performances et bel agrément moyennant un appétit mesuré.	Orange
2.0 TDCI	163	5,3	05/10-04/15	Avec son couple, il ne craint pas la charge. Les prestations sont bonnes.	Vert
2.2 TDCI	175/200*	6,6/7,1	03/08-08/14	Qu'importe la puissance, ce moteur est performant. Un peu gourmand.	Vert

(*) 200 ch depuis février 2011.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDCI 140 DE 2013

Filtre à air/habitude	27/62 €	Embrayage complet	786 €
Filtre à huile/carburant	19/33 €	Injecteur/4 bougies	530/111 €
Plaquettes/disques AV	142/261 €	Turbo	2 032 €
Plaquettes/disques AR	114/259 €	Vanne EGR	485 €
Amortisseurs AV/AR	320/309 €	Filtre à particules	1 815 €
Kit de distrib. (200 000 km/10 ans)	442 €	Total du panier de pièces	7 747 €

MAIN-D'ŒUVRE : 92 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN D'allure avenante, le S-Max présente toutes les caractéristiques que l'on est en droit d'attendre d'un véhicule à vocation familiale, tout en offrant au conducteur un plaisir inhabituel dans cette catégorie. Une réussite ! En revanche, ce monospace ne se montre pas irrécusable du point de vue de la robustesse. Ses problèmes récurrents en attestent. Cela étant dit, un modèle restylé devrait vous épargner ces tracasseries.

FORD KUGA

2008-2013

Impérial sur la route, mais aussi confortable, le premier SUV compact de Ford a juste omis certaines de ses obligations familiales.

FIABILITÉ

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

▶ **2.0 TDCI** :
Injecteurs, FAP, alternateur



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 TDCI

Allumage du témoin moteur et perte de puissance entre février 2008 et mai 2010 > Conduites de carburant à remplacer.

Voyant moteur allumé de mai à septembre 2010 > Évaporateur de carburant.

Perte de puissance et allumage du voyant filtre à particules

> Régénération, voire remplacement du filtre à particules ou capteur de pression différentielle du filtre à particules.

Dysfonctionnements moteur > Injecteurs à remplacer (nombreux cas signalés).



Voyant de batterie allumé > Alternateur à changer.

CHASSIS

Vibrations du siège conducteur jusqu'au 31/05/09 > À rectifier.

Défaillances du système de navigation (jusqu'en octobre 2009) ou du GPS DVD tactile (jusqu'en octobre 2010) > Reprogrammation.

Défaillances du tissu des sièges de mai 2009 à janvier 2011 > À remplacer.

HABITACLE

Dysfonctionnements électriques (essuie-glaces, phares, verrouillages des portes...) du 25/02/08 au 31/12/08 suite à une infiltration d'eau au niveau du plancher avant affectant le boîtier central > À rectifier.

Défaillances répétées des ampoules de phare jusqu'en octobre 2010 > À remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 TDCI 4x2	136/140	6,3/5,9	05/08-03/13	Ce bloc Ford/PSA suffit amplement et arrive à faire oublier le poids du Kuga. De quoi souligner les excellentes qualités routières de ce modèle.	★★★★
2.0 TDCI 4x4	136/140	6,4/6 (6,8)	05/08-03/13	Ce 2.0 conserve ses atouts dans cette version : un bel allant et de la douceur. Le système 4x4 confère davantage d'efficacité au SUV Ford.	★★★★
2.0 TDCI 4x4	163	6 (6,8)	05/08-03/13	Malgré une puissance et un couple supérieurs, il ne surclasse pas la variante de 140 ch. Néanmoins, le surcroît de vitalité sert les reprises.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDCI 140 DE 2011

Filtre à air/habitacle	27/62 €	Embrayage complet	839 €
Filtre à huile/carburant	19/33 €	Injecteur/4 bougies	390/100 €
Plaquettes/disques AV	138/219 €	Turbo	1 383 €
Plaquettes/disques AR	114/259 €	Vanne EGR	713 €
Amortisseurs AV/AR	353/404 €	Filtre à particules	1 452 €
Kit de distrib. (200 000 km/10 ans)	225 €	Total du panier de pièces	6 730 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 92 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Avec sa silhouette trapue et son châssis dynamique, le Kuga fait partie des SUV les plus plaisants à conduire. Et, chose rare, cette efficacité sur la route ne se paie pas au prix ferme en matière de confort, bien au contraire. Dommage que le constructeur n'ait pas ménagé plus d'espace aux passagers arrière et aux valises. Sous le capot, le moteur 2.0 TDCI souffre de maux chroniques, tels que l'encrassement du filtre à particules et la défaillance de l'alternateur.

ON AIME

Agrement Les mécaniques diesel 2.0 TDCI, partagées avec PSA et les plus représentées en occasion, sont onctueuses, efficaces à bas régime et suffisamment toniques. Un plaisir, au volant.

Comportement Le train avant est précis, la direction offre un excellent ressenti et le train arrière se montre agile. Autant de qualités qui font du Kuga un SUV dynamique et très plaisant à conduire.

Confort Les suspensions, bien dosées, filtrent efficacement les déformations du revêtement et l'insonorisation est plutôt soignée.

Maniabilité Malgré un diamètre de braquage important (11,6 m) et des montants arrière épais, le Kuga n'est pas malhabile en ville. Gabarit raisonnable (4,44 m de long) et position de conduite surélevée lui facilitent les choses sur ce terrain.

ON REGRETTE

Habitabilité Les passagers arrière s'accoutument d'un espace tout juste convenable au niveau des jambes, mais aussi des coudes.



Coffre Le SUV Ford ne peut enfourner que 410 l de bagages, c'est juste pour un usage familial. De plus, il faut se contenter d'assises et de dossiers rabattables, comme sur une simple berline.

Finition Matériaux basiques et assemblages perfectibles : fade au possible, l'ensemble laisse à désirer.

Ergonomie Beaucoup trop de boutons et pas assez de rangements...

HONDA CIVIC VIII

2006-2011

Sportive et originale, cette 8^e génération n sacrifie pas pour autant espace et aspects pratiques. Mais le confort est en retrait.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ 2.2 i-CTDi : embrayage, volant moteur, FAP



Modèle non restylé (avant 2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Démarrage impossible > Module de commande moteur.
1.8 i-VTEC
Surconsommation d'huile sur les modèles 2008 > Culasse.
2.2 i-CTDi
Perte de puissance > Vanne EGR (jusqu'en 2007), turbo (jusqu'en 2008) ou refroidisseur EGR.
Témoin moteur allumé jusqu'en 2009 > Électrovanne fréquence.
Fissuration du collecteur d'échappement jusqu'en 2010 > À remplacer
Perte de puissance du moteur jusqu'en 2011 > Reprogrammation.



Bruit et patinage de l'embrayage > Volant moteur et embrayage à changer.
Voyant filtre à particules allumé > Régénération du filtre à particules.

TRANSMISSION

Craquement de la pédale d'embrayage jusqu'en 2009 > Maître-cylindre ou pédale d'embrayage.

CHASSIS

Bruit dans le train avant jusqu'en 2007 > Amortisseurs à changer.
Cognement dans le boîtier de direction jusqu'en 2010 > Bagues support, guide de crémaillère ou crémaillère.
Bruit dans le train arrière par temps froid jusqu'en 2010 > Graissage des amortisseurs.

HABITACLE

Infiltration d'eau par le hayon jusqu'en 2010 > Étanchéité à revoir, ou remplacement de la vitre.
Corrosion au niveau du toit avant jusqu'en 2011 > À rectifier.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 i-VTEC	100	5,9	05/09-12/11	Ce bloc d'entrée de gamme prend la suite du 1.4 de 83 ch. Malgré les 17 ch de plus, on est loin du compte, faute de coffre à bas régime.	■
1.8 i-VTEC	140	6,6	01/06-12/11	Si elle apparaît amorphe à bas régime, cette motorisation se révèle très volontaire et performante, à condition de la cravacher.	■
2.0 i-VTEC	201	9,1	04/07-12/11	La GTI de Honda ! Réservé à la Type-R, le 2.0 atmosphérique régale le pilote par sa sonorité comme par ses montées en régime vertigineuses.	■
2.2 i-CTDi	140	5,1	01/06-12/11	À la fois onctueux et souple grâce à ses 340 Nm de couple, ce diesel maison est crédité de reprises toniques. Une vraie réussite !	■

LE BUDGET

POUR UN 2.2 i-CTDi 140 DE 2009

Filtre à air/habitacle	32/37 €	Embrayage complet	402 €
Filtre à huile/carburant	40/47 €	Injecteur/4 bougies	426/243 €
Plaquettes/disques AV	100/170 €	Turbo	2 472 €
Plaquettes/disques AR	74/139 €	Vanne EGR	1 010 €
Amortisseurs AV/AR	280/280 €	Filtre à particules	2 426 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	8 178 €

MAIN-D'ŒUVRE : 98 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si son aînée était fade au possible, cette Civic VIII semble carrément venue d'ailleurs. Mais elle a bien d'autres cartes à jouer : comportement dynamique, excellente habitabilité et modularité ingénieuse. Parmi les griefs : la raideur de ses suspensions, une finition parfaite et les maux de son moteur diesel. Bien que les problèmes (volant moteur et FAP) ne soient pas fréquents, ils coûtent cher en réparations. La direction est aussi à surveiller.

ON AIME

Habitabilité Malgré un gabarit contenu (4,25 m) et une garde au toit un peu basse, l'espace dévolu aux passagers suffit amplement, en longueur comme en largeur.



Dynamisme La Civic est unique par son tempérament : direction ultra-précise quoiqu'un peu trop directe, train avant incisif, arrière stable, freinage puissant. Un régal.
Modularité La Honda se distingue de ses concurrentes par l'astuce suivante : on peut relever à la verticale l'assise de la banquette afin de transporter un objet un peu encombrant.

Coffre 485 l pour les bagages, plus un double fond, c'est remarquable. Comme quoi la sportivité n'exclut pas forcément la vie de famille.

ON REGRETTE

Ergonomie Le poste de conduite s'apparente à un cockpit d'avion. Il faut un peu de temps pour se familiariser avec les commandes.
Maniabilité En ville, le manque de visibilité vers l'arrière (petite lunette et épais montants) rend les manœuvres délicates.

Confort Le dynamisme de la Civic n'est pas gratuit. Il faut composer avec des suspensions fermes et des bruits de roulement.

Finition Malgré son apparence moderne, l'habitacle est composé de matériaux de qualité inégale et les assemblages sont loin d'être parfaits (bruits de mobilier).

HONDA CIVIC IX

2012-2017

Toujours aussi accueillante et plaisante à conduire, la compacte nipponne s'est encore bonifiée, notamment en matière de confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

Top fiabilité



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

I-VTEC

Ralenti irrégulier du moteur sur les modèles 2012 et 2013
> Reprogrammation.

1.6 i-DTEC

Risque de démarrage involontaire (accès et démarrage sans clé, millésime 2012) > Mise à jour.

Témoin moteur allumé (millésimes 2013 et 2014) > Mise à jour.

Témoin moteur allumé (millésimes 2013 à 2015) > Capteur MAP (pression de suralimentation)

Témoin moteur allumé > Capteur de pression d'air et de turbo ou pompe à carburant haute pression.

Fuite d'huile par les goujons du refroidisseur EGR (modèle 2015)
> Goujons à remplacer.

Voyant moteur allumé pendant la conduite (2015 et 2016)
> Capteur de rapport air/carburant et sonde à oxygène.

1.6 i-DTEC/2.2 i-DTEC

Voyant moteur allumé (Durit du turbo détachée) > À réparer.

2.2 i-DTEC

Témoin moteur allumé (jusqu'en 2013) > Mise à jour logiciel.

CHASSIS

Trépidations des disques de frein avant ou arrière (jusqu'au millésime

2014) > Rectifié ou remplacement des disques.

Fuite interne du boîtier ABS (millésime 2015) > Remplacement (appel en août 2016).

HABITACLE

Anomalies liées à l'ordinateur de bord (millésime 2012)
> Réinitialisation.

Blitage de l'écran du GPS (modèles 2012 et 2013)
> Reprogrammation.

Voyant d'airbag allumé (modèles 2012 et 2013)

> Faisceau électrique du plancher.
Dysfonctionnements du système

de navigation (2015) > Mise à jour.

CARROSSERIE

Témoin ESP allumé (jusqu'en 2015 sur version 5 portes)

> Faisceau électrique du hayon.

ON AIME

Aspects pratiques Le volume de coffre est géant (477 l sans roue de secours) et la modularité demeure aboutie : assise relevable, dossiers rabattables et surface bien plane en configuration deux places.



Style Ses lignes confèrent à la Civic un look très singulier. Qu'elle rebute ou qu'elle fascine, la japonaise ne laisse en tout cas pas indifférent.

Confort Bien que cette neuvième génération brille par ses qualités dynamiques, les passagers sont plus choyés qu'auparavant.

Break La version Tourer n'accueille pas les bagages, elle les engloutit : jusqu'à 1 668 l ! La large ouverture ainsi que le seuil de chargement bas facilitent le chargement.

Comportement Direction précise, agilité, tenue de route rassurante, la Civic est très plaisante à conduire.

ON REGRETTE

Insonorisation Si les passagers ont gagné en confort, la quiétude n'est pas absolue. Les bruits de roulement et, surtout, le grondement des diesels restent assez présents.

Poste de conduite Malgré une ambiance futuriste, le conducteur a de quoi être dérouter... En effet, assis un peu haut, il fait face à un environnement complexe, avec d'innombrables boutons, cadrans et informations.

Visibilité Manoeuvrer en marche arrière est malaisé car on n'y voit pas grand-chose.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 i-VTEC	100	5,4	01/12-12/17	Comme sur la Civic VIII, ce moteur ne fait pas d'étincelles. Il est desservi par sa faible cylindrée et délivre sa puissance très haut dans les tours.	■
1.8 i-VTEC	142	5,8 (6,3)	01/12-12/17	Entre le timide 1.4 et le tonitruant 2.0, le 1.8 s'impose. Si les perf' sont satisfaisantes, ce bloc ne donne sa pleine mesure que dans les tours.	■
2.0 i-VTEC	310	7,3	09/15-11/17	Exit le 2.0 atmo, la Type-R se convertit à la suralimentation pour améliorer son rendement. Ce moteur est à l'image du look : bestial.	■
1.6 i-DTEC	120	3,6	01/13-12/17	Bien élevé, ce 1.6 est l'un des meilleurs diesels. Très sobre, il reprend à bas régime sans rechigner et anime la Civic avec vigueur.	■
2.2 i-DTEC	150	4,2	01/12-03/15	Ce 2.2 a du talent. Son couple de 350 Nm assure une belle disponibilité à bas régime, et les prestations sont très appréciables.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 i-DTEC 120 DE 2016

Filtre à air/habitude	32/37 €	Embrayage complet	412 €
Filtre à huile/carburant	17/47 €	Injecteur/4 bougies	606/267 €
Plaquettes/disques AV	100/170 €	Turbo	2 472 €
Plaquettes/disques AR	74/139 €	Vanne EGR	587 €
Amortisseurs AV/AR	280/280 €	Filtre à particules	629 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 149 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 98 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN C'est dans les vieux pots que l'on fait les meilleures soupes. Certes, l'architecture technique reste inchangée, mais les améliorations apportées sont probantes, surtout en matière de confort, alors que la finition sans faire référence, est plus soignée. Avec son habitacle et son coffre spacieux, et sa modularité bluffante, la Civic est une championne de l'accueil. L'original break vaut aussi le détour. Quant à la fiabilité elle est à la hauteur de la réputation d'Honda.

HONDA HR-V II

DEPUIS 2015

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

Top fiabilité



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 i-DTEC

Voyant moteur allumé suite au détachement de la Durit du turbo > À réparer.

Voyant moteur allumé (modèles 2016)

> Capteur MAP (pression de suralimentation) à remplacer.
Fuite d'huile par les goujons du refroidisseur EGR (modèle 2016) > Goujons à remplacer.

Voyant moteur allumé pendant la conduite (modèles 2016 et 2017) > Capteur de rapport



air/carburant et sonde à oxygène.

inopérant, écran noir...) sur les modèles 2016 et 2017 > Mise à jour du logiciel.

HABITACLE

Bugs du GPS (modèles 2016 et 2017) > Mise à jour.

Défaillances du système Honda Connect (MirrorLink

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.5 i-VTEC	130	Depuis 07/15	Bruyant, il n'exprime son potentiel qu'à haut régime. Son élasticité ne peut masquer la faiblesse de son couple.	■
1.6 i-DTEC	120	07/15-10/18	Doux à conduire, dépourvu d'à-coups, costaud dès 1 500 tr/min, ce diesel brille par sa large plage d'utilisation et ses bonnes prestations.	■

BILAN

Cette seconde mouture présente un gabarit plus généreux, qui profi e à l'habitabilité et au volume de chargement. À ces points forts, le nippon ajoute une modularité astucieuse et une fiabilité exemplaire. S'il était plus confortable, ce serait le grand chelem.

HONDA CR-V III

2007-2012

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

2.2 i-CTDi:
FAP, vanne EGR



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 i-CTDi/2.2 i-DTEC

Bruit de l'alternateur (modèles 2007) > Roulement.

Perte d'accélération (modèles 2007 et 2008) > Reprogrammation.

Témoin moteur allumé jusqu'en 2009 > Electrovanne de fréquence.

Perte de puissance et allumage du voyant FAP jusqu'en février 2012 > Régénération forcée

Perte de puissance > Vanne EGR encrassée.

TRANSMISSION

Bruit au niveau du différentiel arrière (modèles 2009 et 2010) > À remplacer.

Bruit de la pédale d'embrayage jusqu'en 2011 > Maître-cylindre d'embrayage à changer.

HABITACLE

Commande de chauffage inopérante (modèles 2007) > Câbles de commande à remplacer.

Soufflet du levier de vitesse qui tombe (modèles 2007 et 2008) > À réparer.

Rideau du toit panoramique qui accroche jusqu'en 2010 > À rectifier.

Dysfonctionnements de la climatisation jusqu'en 2011 > Relais de l'embrayage du compresseur.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau lorsque le hayon est ouvert (modèles 2007 et 2008) > Joint.

Déformation des couillises de vitre jusqu'en 2011 > À rectifier.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 i-VTEC	150	01/07-11/12	Ce bloc à essence fait jeu égal avec le diesel en termes de performances, mais il est plus gourmand à la pompe.	■
2.2 i-CTDi	140	01/07-01/10	Issu du CR-V II, cet excellent moteur offre une grande douceur d'utilisation. Seul grief : les remontées de vibrations.	■
2.2 i-DTEC	150	01/10-11/12	Les 10 chevaux supplémentaires ne transfigent pas le CR-V. Bien gérée, la boîte auto déçoit question réactivité.	■

BILAN

L'aventure hors des sentiers battus, très peu pour lui. Son credo, c'est le transport des familles. Pour les séduire, le CR-V a ménagé un habitacle à la fois spacieux et modulable. Il a juste oublié de les chouchouter sur le registre du confort. Côté robustesse, rien à redire.

HONDA CR-V IV

2012-2018

Pas de révolution pour cette 4^e génération. Le CR-V reste fidèle à sa vocation familiale. Mais on observe des progrès sensibles...

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- Version 4 x 4 : bruit du différentiel arrière
- 2.2 i-DTEC : encrassement du FAP

Top fiabilité



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

i-VTEC
Ralenti irrégulier du moteur sur les modèles 2013 > Reprogrammation.

i-DTEC
Instabilité du ralenti à froid sur les modèles 2013 > Reprogrammation, voire régénération du filtre à particules.

Voyant moteur allumé sur les modèles 2013 > Reprogrammation et régénération du filtre à particules.

Perte de puissance (modèles 2013 et 2014) > Reprogrammation, voire régénération du filtre à particules.

Voyant moteur allumé suite au détachement de la Durit du turbo > À réparer.

BVA
Problèmes de sélection des

refroidisseur EGR (1.6 i-DTEC modèles 2015) > Goujons à remplacer.

Perte de puissance sur 1.6 i-DTEC 160 (modèles 2015)
> Anneaux de retenue de la tige de turbo à changer.

Voyant moteur allumé pendant la conduite (modèles 2015 à 2017)
> Capteur de rapport air/fap et sonde à oxygène.

Voyant moteur allumé suite au détachement de la Durit du turbo > À réparer.

TRANSMISSION

rapports de boîte (modèles 2013)
> Vis de la patte du calculateur de la boîte auto 5 rapports à remplacer.

Non-verrouillage du mécanisme de blocage en position « P » (modèles 2015 boîte auto 9 rapports) > Contacter et sélectionner de boîte.

4 x 4
Anomalies de fonctionnement du système 4 x 4 (modèles 2013)
> Reprogrammation.

Voyant du système 4 x 4 allumé (modèles 2013 et 2014)
> Solénoïde de pression d'huile.

Bruit du moteur de différentiel arrière (modèles 2013 et 2014)
> À changer.

HABITACLE

Dysfonctionnements de l'affichage multi onction sur les modèles 2013 > Reprogrammation ou remplacement.

Écran du système de navigation figé (modèles 2013)
> Reprogrammation.

Défaillances du système de navigation (modèles 2015 et 2016)
> Mise à jour.

ON AIME

Vie à bord Ambiance lumineuse, espace généreux à toutes les places, volume de chargement important, coffre pratique... Le CR-V est le compagnon idéal des familles. Les espaces compacts n'ont qu'à bien se tenir.



Confort Voilà un point sur lequel ce SUV a fait beaucoup de progrès, même si quelques trépidations à basse vitesse subsistent encore. Question acoustique, Honda a peaufiné l'insonorisation.

Finition Revêtements de meilleure qualité et assemblages soignés, la mœlle en gamme est manifeste.

Modularité Si la banquette a perdu sa fonction coulissante, elle se rabat d'une pichenette pour former un plancher quasiment plat.

Équipement Des la finition de base Comfort, la dotation de série s'avère complète. Alors, en haut de gamme, c'est l'Amérique !

ON REGRETTE

Comportement Sûr et stable, le châssis fait néanmoins preuve de nonchalance, car il est pataud dans les enchaînements de virages, et la caisse prend du roulis. Le poids n'aide pas non plus. Cela étant dit, le constructeur a revu sa copie sur le modèle restylé en 2015.

Maniabilité Déjà handicapé par son gabarit en ville, le nippon n'est pas le roi des mille-tours.

Lévier de vitesse Doté d'un court débattement, son manœuvrisme est précis mais rugueux.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.6 i-DTEC 4x2	120	4,5	10/13-10/18	Moins lourde que le 2.2, cette version séduit par son caractère onctueux et sa disponibilité à très bas régime. Accélération et reprises correctes, consommation faible. En revanche, ce bloc est bruyant.	■
2.2 i-DTEC 4x4	150	5,6 (6,6)	11/12-04/15	Bien que retravaillé, ce moteur est bien connu sur le CR-V. L'une de ses qualités demeure son silence de fonctionnement. Agréable et performant, il s'appuie sur son couple pour mouvoir les 1 800 kg.	■
1.6 i-DTEC 4x2/4x4	160	4,2/4,9 (5,3)	04/15-10/18	Honda cède à la mode de la réduction de la cylindrée en remplaçant le 2.2 par un 1.6 doté d'un biturbo. Plus rugueux et légèrement vibrant, ce dernier propose des prestations quasi identiques à celles du 2.2.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 ou 9 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.2 I DTEC 150 DE 2014

Filtre à air/habitude	37/37 €	Embrayage complet	412 €
Filtre à huile/carburant	40/47 €	Injecteur/4 bougies	405/267 €
Plaquettes/dsques AV	116/214 €	Turbo	3 303 €
Plaquettes/dsques AR	92/176 €	Vanne EGR	966 €
Amortisseurs AV/AR	330/330 €	Filtre à particules	2 426 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	9 198 €

MAIN-D'ŒUVRE : 198 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Véritable best-seller aux États-Unis, ce SUV familial ne jouit pas de la même popularité en France, la faible densité du réseau expliquant sûrement cela. Pourtant, ceux qui ont goûté au CR-V n'en changeront pour rien au monde. Notamment en raison de ses vertus familiales et de ses aspects pratiques, mais surtout de sa robustesse technique. Par ailleurs, le constructeur a eu la bonne idée de peaufiner le confort et la qualité perçue.

HYUNDAI

i10 |

2008-2013

Petite, mais elle fait le maximum... Tel est le portrait de cette citadine méconnue dont les prestations valent que l'on s'y intéresse.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
boîte de vitesses manuelle



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2
Ratés d'allumage avec voyant diagnostic allumé en raison d'un dépôt de calamine sur les soupapes d'échappement > À remplacer (action en atelier sur 14 291 véhicules).

Brouetement du moteur sur la version BVA du 01/09/10 au 06/06/11 > Reprogrammation.

1.1 CRDi
Risque de présence de rouille dans les passages d'huile du bloc moteur au niveau du refroidisseur d'huile du 20/08/08 au 27/09/08 > Moteur complet (+ pompe à huile et turbo si endommagés).



Perte de puissance, voyant moteur allumé > Vanne EGR.

TRANSMISSION

1^{er} et 4^e rapports qui sautent sur les versions à essence jusqu'au 31/01/08 > Kit entretoise sur l'arbre

primaire, et/ou pignon baladeur de 4^e à changer (action en atelier en mai 2008 sur 400 véhicules).

Difficulté à passer les rapports sur la version diesel jusqu'au 23/02/08 > Câbles à remplacer (action en atelier en avril 2008 sur

145 véhicules).
Blocage de la marche arrière du 21/09/08 au 03/02/09 > Clavette de synchro à remplacer sur les 1.1/1.2 à essence.

Blocage de la marche arrière (sur essence) du 01/02/11 au 01/03/11 > Synchroniseur de marche arrière.

CHASSIS

Durcissement de la direction > Capteur de couple de la colonne de direction à remplacer (action en atelier en septembre 2009 sur 2 052 véhicules).

ON AIME

Coffre Malgré sa taille de guêpe, l'i10 surprend dès que l'on ouvre son hayon. Le volume de chargement, s'il n'apparaît pas gigantesque, est supérieur à la moyenne du segment.



Maniabilité Direction douce, diamètre de braquage court, assise surélevée, levier de vitesse en hauteur, bonne visibilité... la coréenne est comme un poisson dans l'eau en ville.

Habitabilité Deux centimètres plus longue qu'une Fiat 500, l'i10 se montre bien plus accueillante à l'arrière. Deux adultes (mais pas plus en raison de la largeur) n'auront pas l'impression d'être serrés comme des sardines.

Présentation En règle générale, la finition des citadines est tirée l'économie... Ce n'est pas le cas ici, la réalisation sort du lot.

ON REGRETTE

Confort Cette citadine s'évertue à contenir son roulis dans les virages. Au détriment du bien-être des passagers, car les suspensions ont tendance à trépider. Pour ne rien arranger, les selleries ne sont pas un exemple de moelleux et l'insonorisation (moteur et bruits de roulement) est légère.

Tenue de route Ferme sur ses appuis, cette citadine se montre à la fois agile et sécurisante. En revanche, les pneus coréens de série allongent les distances de freinage et font glisser le train avant. À échanger !

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.1	66/69*	5/4,7	03/08-12/10	Tant qu'il s'agit de circuler en zone urbaine, il s'acquitte correctement de sa tâche. Sur la route, accélérations et reprises sont insuffisantes.	■
1.2	78/85**	5/4,6	07/08-10/13	Ce moteur rend l'i10 plus polyvalente, mais il est bruyant et un poil gourmand. Privilégiez la version de 85 ch, plus performante.	■
1.1 CRDi	75	4,3	03/08-12/10	Ce 3-cylindres modère son appétit, c'est là son seul avantage. Outre sa sonorité et ses vibrations, il s'essouffle vite et les reprises sont limitées.	■

(*) Changement de puissance en mai 2012. (**) 85 ch à partir de décembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.2 86 DE 2011

Filtre à air/habitacle	20/26 €	Amortisseurs AV	143 €
Filtre à huile	6 €	Amortisseurs AR	200 €
Filtre à carburant	30 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Plaquettes AV	65 €	Embrayage complet	280 €
Disques AV	139 €	4 bougies	24 €
Garnitures AR	77 €	Total du panier de pièces	1 010 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Bien que plus séduisante depuis 2010 (restylage), l'i10 n'a pas le sex-appeal de la bambina de Fiat. Pourtant, sous ses airs de minispice, elle cache bien des talents, et surprend même sur certains points. Seuls regrets, la fermeté des suspensions et l'appétit des blocs à essence. Si l'ensemble des modèles ne sont plus couverts par la garantie 5 ans, la Hyundai présente un très bon bilan, hormis quelques problèmes d'embrayage en début de mandat.

HYUNDAI

i30 |

2007-2012

À défaut d'être la plus attrayante, cette berline compacte a une excellente carte à jouer : son rapport prix/prestations.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation, direction, bruit dans les trains roulants
- ▶ **1.6/2.0 CRDi :** turbo et vanne EGR



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Voyant de batterie allumé
> Régulateur de tension.
1.4 essence
Difficultés de démarrage du Stop&Start (2009-2010)
> Reprogrammation.
1.6 CRDi
Manque de puissance jusqu'à 02/07/07 > Serrage des colliers du turbo, de l'intercooler, du papillon...
Perte de puissance, voyant moteur allumé jusqu'à la fin de la production > Turbo ou vanne EGR.
2.0 CRDi
À-coups moteur entre 1 500 et 2 000 tr/min > Reprogrammation.

Perte de puissance > Vanne EGR

TRANSMISSION

Patinage de l'embrayage, fuite d'huile de la boîte jusqu'à la fin de la production > Joint et arbre d'entrée de la transmission.
Bruit de la boîte manuelle (5 et 6 rapports) > Carter d'embrayage.
Résonance de la boîte de vitesses manuelle (sur 1.4 essence) jusqu'en 2012 > Mécanisme et disque d'embrayage.

CHASSIS

Bruit dans le train avant
> Butée d'amortisseur (jusqu'à

19/08/09) ou biellette de barre stabilisatrice (jusqu'en 2012).
Bruit au niveau des trains avant et arrière jusqu'au 31/05/10
> Réparation des amortisseurs.
Bruit de la colonne de direction jusqu'à la fin de la p. oduction
> Bague élastique d'accouplement.
Bruit dans le train arrière jusqu'à la fin de la p. oduction > Roulement de roue.

HABITACLE

Décharge de la batterie sur 1.4 à essence jusqu'au 13/05/08
> Reprogrammation du module de direction.
Déformation du fond de coffre sur

la déclinaison break jusqu'au 06/11/09 > À changer.
Verrouillage à distance impossible jusqu'au 31/12/09
> Contacteur de présence de clé.
Décharge de la batterie
> Installation d'un kit faisceau sur le calculateur.
Écaillage de la peinture sur le volant jusqu'au 04/03/10
> À remplacer.
Dysfonctionnement de la climatisation jusqu'en 2012
> Condenseur.

ON AIME

Coffre La capacité de chargement se situe dans la bonne moyenne de la catégorie, allant de 340 jusqu'à 1 250 l. Pour davantage de volume, une version break CW existe également, mais elle demeure plus rare en seconde main.



Habitabilité La coréenne offre un espace généreux aux places arrière, que ce soit au niveau des jambes ou de la garde au toit.

Comportement L'i30 ne se défend pas si mal dans ce domaine, les mouvements de caisse étant limités au maximum avec, malgré tout, une certaine agilité.

Présentation Le traitement de l'habitacle est certes assez sobre, mais on sent que Hyundai a fait des efforts pour se mettre au niveau des européens.

ON REGRETTE

Suspensions L'amortissement est plutôt raide, notamment à basse vitesse. Et la sellerie, très ferme, n'arrange pas les chocs !

Finition Les matériaux employés pour revêtir la planche de bord de la compacte i30 s'avèrent de qualité moyenne et, par endroits, les assemblages ont été bâclés.

Commandes La direction se montre peu communicative et manque de consistance, tandis que le levier de vitesse s'avère rugueux dans son manienent.

Freinage Seul point noir en termes de comportement, les distances d'arrêt sont longues.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4	109	6,1	09/07-08/12	Une petite cylindrée pour une puissance correcte. L'addition des deux donne un moteur amorphe à bas régime et des relances timides.	Vert
1.6 CRDi*	90	4,7	09/07-08/12	Au regard des performances, ce n'est pas un foudre de guerre. À défaut, il se rattrape par sa souplesse et sa douceur de fonctionnement.	Orange
1.6 CRDi	115	4,7 (5,9)	09/07-08/12	Vigoureuse en relance, souple en ville, assez économe à la pompe, cette version fait l'unanimité... Ce qui n'est pas le cas de la boîte auto.	Orange
2.0 CRDi	140	5,5	01/08-08/12	En termes de puissance et de couple, le 2.0 semble prometteur. Mais, outre sa rugosité, la différence avec le 115 ch n'est pas significative.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 rapports. (*) Version Low Emission, rejet de CO₂ réduit, depuis septembre 2008.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 CRDi 115 DE 2011

Filtere à air/habitade	27/41 €	Embrayage complet	-
Filtere à huile/carburant	13/61 €	Injecteur/4 bougies	652/108 €
Plaquettes/disques AV	101/201 €	Turbo	1 750 €
Plaquettes/disques AR	70/184 €	Vanne EGR	825 €
Amortisseurs AV/AR	221/182 €	Filtere à particules	2 728 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 164 €

MAIN-D'ŒUVRE : 94 €

(**) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Sous une robe un peu datée, l'i30 tient ses engagements : sérénité au volant et espace accueillant aux places arrière. Dommage que le confort, d'un niveau très moyen, ou la finition négligée, ternissent le tableau. Au niveau fiabilité, la coréenne *made in Europe* n'est pas vierge de tout défaut. Colonne de direction, climatisation, turbo et vanne EGR sur le 1.6 CRDi posent problème de façon récurrente, ce que les notes techniques internes confirme t.

HYUNDAI ix20

2010-2018

Cousin du Kia Venga, l'agréable ix20 est idéal pour une petite famille. Son rapport prix/prestations en fait une bonne affaire.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
usure du volant et du pommeau
de levier de vitesse, bugs du GPS



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Voyant de batterie allumé
> Régulateur de tension de l'alternateur.
1.4 CRDi
Désactivation intempestive du régulateur de vitesse jusqu'au 30/05/11
> Reprogrammation.



TRANSMISSION

Résonance dans la boîte de vitesses à 5 rapports jusqu'en 2013 (1.4 essence)
> Disque et couvercle d'embrayage.
Fuite d'huile de la boîte manuelle,

patinage de l'embrayage
> Arbre d'entrée de la transmission.

CHASSIS

Bruit au niveau du train avant
> Roulement de roue ou rotule de

barre stabilisatrice (jusqu'en 2013).
Fuite d'huile des amortisseurs
> À remplacer.
Bruit dans les freins avant jusqu'en 2015
> Tige de guidage de l'étrier.

HABITACLE

Usure anormale du pommeau de levier de vitesse et du volant en cuir
> À remplacer.
Bugs du système de navigation
> Mise à jour (du 14/09/10 au 07/07/11) ou remplacement de l'unité.

ON AIME

Habitabilité Ses grandes surfaces vitrées rendent l'intérieur agréable. Un bon point qui s'ajoutera à celui attribué pour l'espace réservé aux passagers arrière. Rien d'étonnant puisque le coréen dispose de 8 cm de plus que le Citroën C3 Picasso en empattement.



Coffre Grâce à son double plancher, le coréen propose un important volume de chargement (440 l), qui peut grimper à 570 l en avançant la banquette. Qui dit mieux ?
Modularité Pas de fausses notes sur ce chapitre. La banquette 2/3-1/3 peut coulisser sur 13 cm, et le tout s'efface dans le plancher pour libérer une surface plane.
Tenue de route Agile et rassurant, ce minispac bénéficie d'un châssis équilibré, même si une légère prise de roulis se fait sentir.

ON REGRETTE

Aspects pratiques Des espaces de rangement à profusion à l'avant. Mais pas de siège rabattable côté passager. Et derrière, c'est morne plaine. Point de trappes sous le plancher, ni de tablettes aviation.
Confort Un niveau correct qui, cependant, ne pourra pas combler les amateurs de moelleux. Les suspensions sont un poil fermes.
Finition Si la qualité de fabrication de l'habitacle fait un peu illusion, les plastiques durs et sensibles aux rayures cassent l'ambiance.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORSISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4	90	6	10/10-12/18	Le 1.4 n'est pas taillé pour les grands voyages. En ville, il est suffi s. t.	■
1.6	125	5,9 (6,5)	10/10-12/18	Vu la puissance, on s'attend à mieux. Il faut le cravacher sur la route.	■
1.4 CRDi	78	4,3	10/10-11/11	Patience obligatoire ! Ce bloc n'a pas les épaules assez larges vu le poids.	■
1.4 CRDi	90	4,3	10/10-12/15	Creux à bas régime, bruyant, il est vraiment à la peine une fois chargé.	■
1.6 CRDi	115	4,4	11/11-12/18	Il apporte le souffle qui manquai. Reprises et agrément y gagnent.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 rapports

LE BUDGET

POUR UN 1.6 CRDi 115 DE 2015

Filtre à air/habitacle	25/34 €	Embrayage complet	436 €
Filtre à huile/carburant	17/56 €	Injecteur/4 bougies	443/108 €
Plaquettes/disques AV	63/201 €	Turbo	1 608 €
Plaquettes/disques AR	68/171 €	Vanne EGR	825 €
Amortisseurs AV/AR	260/199 €	Filtre à particules	2 728 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 242 €

MAIN-D'ŒUVRE : 94 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Face au Citroën C3 Picasso, star des monospaces urbains, l'ix20, tout comme le Kia Venga, n'a franchement pas à rougir. Modularité, espace à bord, équipement, volume de chargement : sur tous ces points, le coréen prend le dessus sur le français. Cela dit, une banquette coulissante ne suffit pas à fai e un monospace... Dans le cadre d'une utilisation familiale, on peut regretter l'absence d'astuces au second rang. Reste que ce modèle est un exemple de robustesse.

HYUNDAI ix35

2010-2016

Belle allure, intérieur accueillant, le SUV coréen est un séducteur. Mais une fois lancé, il fait pâle figure face aux références.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ 2.0 CRDi : turbo, vanne EGR



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous

Témoin de batterie allumé > Régulateur de tension.

1.6 GDI

Démarrage à froid difficile jusqu'en novembre 2010 > Reprogrammation.

1.7 CRDi

Hésitations du moteur > Reprogrammation.

1.7/2.0 CRDi

Usure de l'embrayage et du volant moteur (quelques cas répertoriés) > À remplacer.

2.0 CRDi

Manque de puissance > Reprogrammation sur

2 413 véhicules.

Bruit du volant moteur bimasse à la coupure du moteur > Reprogrammation sur 2 434 véhicules.

Passage des vitesses difficile d'été à août 2010 > Volant moteur et embrayage.

Perte de puissance jusqu'en 2013 > Vanne EGR.

Manque de puissance > Turbo, actionneur de turbo...

TRANSMISSION

Problème de retour de la pédale d'embrayage jusqu'au 31/03/10 > Pédale à changer.
Bruit de la boîte manuelle

> Carter d'embrayage ou bagues du synchroniseur.

Témoin d'anomalie allumé sur la boîte automatique 6 rapports > Faisceau du capteur de température d'huile ou électrovanne du convertisseur de couple.

CHASSIS

Cognements au niveau des amortisseurs arrière > À changer sur 2 894 véhicules.

Bruit de la jambe de force avant jusqu'au 24/11/10 > À réparer.

Bruit du train AV jusqu'au 15/12/10

> Biellette de barre stabilisatrice.
Bruit du moteur de direction > Coupleur d'amortissement.

HABITACLE

Bugs du combiné d'instruments du 13/01/10 au 31/01/11

> À remplacer sur 6 202 véhicules.

Dysfonctionnements du GPS jusqu'en juin 2011

> Reprogrammation.

Crochets du cache-bagages cassés > À remplacer.

Mauvaise tenue du réglage en hauteur des sièges avant > Poignées.

CARROSSERIE

Mauvais fonctionnement des poignées de portes avant et arrière > À remplacer sur 1 113 véhicules.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.7 CRDi 4x2	115	5,3	12/10-02/06	Il surprend, car il a plus de ressort qu'attendu. Sa belle disponibilité à bas régime sert l'agrément. Dommage qu'il soit si bruyant.	Vert
2.0 CRDi 4x2/4x4	136	5,5/5,7	03/10-02/16	Généreux en couple, il évolue en douceur et, quand il le faut, montre qu'il a du coffre. Les reprises sont effi. acés, la cons. est maîtrisée.	Orange
2.0 CRDi 4x4 BVA 6	184	7,1	03/10-02/16	La puissance est fi. teuse, mais elle n'est pas mise à profit par la boîte auto, dont la lenteur et le manque de réactivité font brailler le CRDi.	Orange

ON AIME

Équipement La dotation de série apparaît plutôt riche sur ce crossover, notamment depuis le restylage opéré en août 2013.
Présentation La planche de bord profi e d'un style moderne et d'assemblages bien réalisés.
Habitabilité Les passagers ne sont pas mécontents de l'accueil : espace aux jambes et largeur aux épaules sont satisfaisants.

ON REGRETTE

Coffre Sur le papier, la capacité de chargement paraît honnête, mais, en réalité, la hauteur sous tablette est insuffisante et les passages de roue encombrants rognent le volume disponible.



Insonorisation L'ix35 est un véhicule assez bruyant, notamment à cause de ses mécaniques diesel. Ce phénomène est naturellement plus prononcé sur autoroute.
Direction Bien qu'elle facilite les manœuvres en zone urbaine, elle est surassisee et donne une sensation de flou dès que le SUV prend de la vitesse.

Finition Au-delà d'une belle présentation, la qualité de certains matériaux est juste convenable.

Amortissement Sur route, la souplesse des suspensions va à l'encontre de l'effi acité routière, alors que chaque aspérité de la chaussée est vivement ressentie par les passagers.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 CRDi 136 DE 2014

Filtre à air/habitude	25/34 €	Embrayage complet	515 €
Filtre à huile/carburant	21/61 €	Injecteur/4 bougies	568/210 €
Plaquettes/disques AV	112/227 €	Turbo	2 196 €
Plaquettes/disques AR	78/206 €	Vanne EGR	793 €
Amortisseurs AV/AR	295/231 €	Filtre à particules	4 556 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	10 128 €

MAIN-D'ŒUVRE : 94 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Plutôt attrayant au premier abord, l'ix35 souffle le chaud et le froid en termes d'agrément et de confort. La souplesse de l'amortissement nuit à l'effi acité routière, sans pour autant profi er aux passagers. Quant aux moteurs diesel, ils sont agréables, mais bruyants. De même, la capacité de chargement n'est pas à la mesure du bon accueil fait aux occupants. Et il en va de même sous le capot. En témoignent les pannes de turbo et de vanne EGR du 2.0 CRDi.

JAGUAR XE

DEPUIS 2015

Concentré high-tech, la descendante de la X-Type se revendique comme une familiale chic et sportive. Mais qu'en est-il vraiment ?

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► **Toutes :** bugs électroniques et anomalies liées au système multimédia



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Fonctionnement du Stop&Start (2016-2017) > Reprogrammation.
Fuite du vase d'expansion jusqu'à un millimètre (2018) > À remplacer.
2.0 GTDI
Fonctionnement en continu du ventilateur (2016-2017) > Reprogrammation.
Témoin d'anomalie moteur allumé > Capteur de pression de carburant.
2.0D
Sifflement du turbo (2016) > À remplacer.
Bruit au niveau du réservoir d'additif (2016-2017) > Support du

réservoir (action en juillet 2016).
Témoin moteur allumé et message « performances limitées » (2016-2018) > Reprogrammation.
Bruit anormal en dessous du véhicule > Support du filtre et à particules.

TRANSMISSION

Fuite d'huile de la BVA 8 (2016-2017) > À réparer.
Sifonnement de la transmission sur 2.0d (2017-2018) > Arbres d'équilibrage.

CHASSIS

Bruit de la direction assistée (2016) > Crémaillère à changer.

Témoin ABS allumé (2016-2017) > Capteur de roue.
Perte d'assistance de la direction (2017) > Boîtier de direction (action en atelier en juin 2017).

HABITACLE

Usure des sièges avant en cuir Oyster (2016-2017) > À remplacer.
Défaillance de l'ouverture sans clé des portes > Poignées de porte.
Dysfonctionnement du store de toit > Faisceau à changer.
Mauvaises performances de la climatisation > Soupape de commande du compresseur.
Dysfonctionnements du système multimédia (2016-2017) > Mise à

jour.
Fuite d'eau sur le plancher avant (2017) > Étanchéité à refaire.
Détachement du bouton de réglage du volant > À changer.

CARROSSERIE

Condensation dans les phares avant > À changer.
Frottement du couvercle de coffre sur le bouclier (2016-2017) > Joint de coffre (action en avril 2017).

ON AIME

Style Avec sa silhouette de coupé 4 portes, son long capot, son toit bas et sa lunette arrière en pente, la Jaguar XE ne manque pas d'allure.
Agrement Au volant, on ne boude pas son plaisir, tant le châssis se montre effi ace. Essieu avant incisif, train arrière inébranlable, direction directe et caisse bien maintenue.
High-tech Entre les diverses aides à la conduite, l'écran tactile et les équipements de confort, la Jaguar bénéficie de ous les raffine m ts.
Poste de conduite Petit volant à jante épaisse garni de boutons, compteurs coiffés d'une casquette, siège réglable à volonté, espace confin : ça sent le sport...

ON REGRETTE

Qualité perdue Dessin de planche de bord quelconque, matériaux rigides et ajustages approximatifs... pas de quoi effrayer les allemands...



Places arrière L'accès est malaisé à cause de la découpe du pavillon, l'espace aux jambes, très réduit, comme la garde au toit, et la place centrale, quasiment inexploitable.
Visibilité La petite lunette ne laisse pas voir grand-chose à l'arrière, tandis qu'à l'avant, les épais montants du pare-brise créent des angles morts.
Confort L'amortissement est sec, et la suspension pilotée n'est pas forcément judicieuse...
Coffre Pour une familiale, la XE est courte de 455 l, un volume moyen dans la catégorie.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
2.0 BVA 8	200/240	7,5/7,5	Depuis 06/15	D'origine Ford, ce 2.0 turbo est gourmand. Le 200 ch rivalise avec le 2.0D de 180 ch en termes de perf' et le 240 ch est dynamique à souhait.	■
2.0D 4x2	163	3,8 (3,9)	06/15-10/20	Ce nouveau bloc de la famille Ingenium manque cruellement de discrétion. Sans être ultra-dynamique, il distille de bonnes perf'.	■
2.0D 4x2/4x4	180	4,2 (4,2)/4,7	06/15-10/20	Fort de 430 Nm de couple, il propulse la XE avec vigueur tout en restant sobre. Mais grondements et vibrations gâchent vite la fête.	■
25D 4x4 BVA 8	240	5,2	02/17-10/20	Ce 2.0 diesel se distingue par un double turbo et un couple de 500 Nm dès 1 500 tr/min. Autant dire que les accélérations sont percutantes...	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 8 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0D 180 DE 2016

Filtre à air/habitacle	39/42 €	Embrayage complet	647 €
Filtre à huile/carburant	16/54 €	Injecteur/4 bougies	546/138 €
Plaquettes/disques AV	160/234 €	Turbo	1 807 €
Plaquettes/disques AR	113/192 €	Vanne EGR	347 €
Amortisseurs AV/AR	582/349 €	Filtre à particules	2 469 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 735 €

MAIN-D'OEUVRE* : 130 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le flop de la X- ype a longtemps hanté la marque... Qui tente une nouvelle fois sa chance avec la XE. En termes de comportement, cette Jaguar figu e parmi les meilleures propulsions du plateau. En revanche, la lady n'est pas irréprochable : la finition est parfaite et l'habitacle manque de cachet. De plus, elle a connu énormément de pépins de jeunesse (électronique, assemblage...), dont certains font l'objet d'un rectifi atif lors du passage à l'atelier.

JAGUAR E-PACE

DEPUIS 2018

Une sacrée gueule, des moteurs puissants, une tenue de route efficace et un habitacle accueillant, l'E-Pace est bien une Jaguar.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
bugs électroniques



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Calage au redémarrage après coupure du Stop&Start (modèles 2019) > Reprogrammation du calculateur moteur.
Non-fonctionnement du Stop&Start > Reprogrammation.
Essence
Fuite de carburant (2018) > Rampe d'injection (rappel).
Diesel
Bruit de sifflement (2018) > Arbre d'équilibrage.
Témoin moteur allumé (2018) > Réparation du faisceau au niveau de l'injecteur d'AdBlue.

Témoin FAP allumé (2019) > Mise à jour, voire remplacement du filtre.
Perte de puissance > Solénoïde de calage variable d'arbre à cames.

TRANSMISSION

BVA 9
À-coups lors des changements de rapports (P250) > Mise à jour.

CHASSIS

Risque de frottement des fil xibles de frein avant (2018) > Supports de fil xible (rappel).

HABITACLE

La climatisation ne souffle d

roid que d'un seul côté (2018) > Configuration du module de commande.
Message entretien requis avant la révision (2018) > Mise à jour.
Température extérieure affiché en "F" > Mise à jour.
Non-fonctionnement des essuie-glaces ou des dignotants > Lubrification des commodes.
Absence d'inclinaison du rétroviseur marche arrière > Mise à jour.
Absence de son audio > Mise à jour.

CARROSSERIE

Infiltrations d'eau dans les phares

(2018) > Remplacement.
Dysfonctionnement des feux de recul (rappel/2018) > Mise à jour.
Infiltrations d'eau au niveau du faisceau arrière (2018) > Réparation du faisceau.
Activation intempesive de l'alarme (2018) > Logquet du capot.
Grincement des portes > Tirants.
Le hayon ne s'ouvre pas totalement > Vérins.
Bruit au niveau des volets actifs du bouclier > Remplacement.

ON AIME

Style Empattement long, porte-à-faux courts, jantes allant jusqu'à 21 pouces et épaules très marquées renforcent l'allure dynamique de ce SUV.



Places arrière Bien dessinée, la banquette accueille deux adultes de grand gabarit dans un confort appréciable.

Comportement Jaguar a doté son « petit » SUV d'un comportement affûté et particulièrement stable.
Transmission Avec ses neuf rapports, la boîte auto ZF se révèle particulièrement douce et réactive. La transmission intégrale n'est pas en reste non plus, grâce à la vectorisation du couple.

ON REGRETTE

Poids Avec une masse oscillant entre 1 775 kg et plus de 1 900 kg, l'E-Pace fait offi e de poids lourd. Cela a des conséquences sur la santé des moteurs et sur les performances, sans oublier le confort.
Suspensions À vouloir conjuguer comportement dynamique et poids conséquent, ce sont hélas les passagers qui en font les frais. L'amortissement est trop ferme, surtout avec les grandes roues.
Insonorisation Les mécaniques diesel se font trop entendre à l'accélération, mais également à régime stabilisé.
Finition Certains matériaux et ajustements mériteraient d'être traités avec davantage de soin.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
P250 4 x 4 BVA	249	8,3	Depuis 01/18	Un moteur qui se caractérise par une grande disponibilité à bas régime. Sa puissance est hélas étouffée par le poids de ce SUV.	■
P300 4 x 4 BVA	300	8,9	01/18-10/20	Malgré 300 ch sous le capot, les performances sont décevantes. Cependant, cette version s'avère très agréable à conduire.	■
D150 4 x 2/4 x 4	150	5,5 (6,1)	Depuis 01/18	Ce bloc moderne se révèle assez bruyant et manque de ressource sous le capot de l'E-Pace. La consommation n'est pas non plus son fort.	■
D180 4 x 4	180	5,7 (6,1)	Depuis 01/18	Les reproches sont identiques, même si le couple supplémentaire rend ce bloc plus vigoureux. La boîte auto se révèle très douce.	■
D240 4 x 4 BVA	240	6,8	01/18-10/20	Plus de santé avec ce diesel qui n'oblige pas à rétrograder pour les relances. Mais son niveau sonore est toujours trop élevé.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 9 rapports.

LE BUDGET

POUR UN D150 DE 2019

Filtere à air/habitude	41/25 €	Embrayage complet	609 €
Filtere à huile/carburant	16/57 €	Injecteur/4 bougies	576/150 €
Plaquettes/disques AV	141/227 €	Turbo	1 577 €
Plaquettes/disques AR	128/180 €	Vanne EGR	275 €
Amortisseurs AV/AR	388/353 €	Filtere à particules	1 308 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 051 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Jaguar a réussi à donner un look fort à son SUV, sans pour autant sacrifier l'habitabilité et le volume du coffre, d'un bon niveau. Le conducteur profitera de la qualité des trains roulants, mais pèsera contre le poids du véhicule, qui grève consommation et performances. Cela a également une incidence sur le confort de suspension, décevant. Enfin si l'E-Pace ne connaît pas de grosses avaries, les facettes électroniques sont trop nombreuses.

JEEP RENEGADE

DEPUIS 2014

Son physique singulier et ses coloris joyeux attirent le regard. Mais dynamisme et confort ne figurent pas au rang des priorités...

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bugs électroniques
- ▶ 1.4 MultiAir/1.6 MJT : turbo



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Démarrage impossible du moteur et batterie à plat jusqu'au 02/03/15 > Reprogrammation.

1.4 MultiAir
Difficultés de démarrage jusqu'au 23/12/15 > Reprogrammation.
Témoin moteur allumé jusqu'au 30/08/17 > Reprogrammation.

Perte de puissance jusqu'en novembre 2017 > Turbo.

1.6 MJT
Perte de puissance jusqu'au 21/11/15 > Turbo à remplacer.

TRANSMISSION

Levier de vitesse bloqué sur « P » sur BVA 9 et BVR jusqu'au 30/09/15 > Reprogrammation.

Passages de rapport difficiles sur BVA 9 du 12/05/15 au 08/07/15 > Reprogrammation.

Bruit dans le train avant jusqu'au 14/12/16 (2.0 MJT BVA) > Demi-arbre de roue.

CHASSIS

Témoin de direction allumé jusqu'au 03/09/15 > Mise à jour.
Sifflement du freinage avant jusqu'au 26/01/16 > Disques et plaquettes à remplacer.

HABITACLE

Blocage du verrouillage des portes jusqu'au 02/03/15 > Reprogrammation.

Grincements au niveau du coffre jusqu'au 30/05/15 > Pose de rivets.
Défaillance de la climatisation manuelle jusqu'au 17/06/15 > Commande.

Dysfonctionnement de l'alerte de collision jusqu'au 04/07/15 > Reprogrammation.

Bruit au niveau du toit ouvrant jusqu'au 22/12/15 > À réparer.
Présence d'eau sur le plancher avant jusqu'au 05/03/16 > Fixation du tube de vidange

de climatisation.

Anomalies liées au radar de recul jusqu'au 01/12/16 > Mise à jour.

Bugs (serrures de porte, alarme, siège conducteur électrique...) jusqu'au 01/12/16 > Mise à jour.

Défaillances de la radio Uconnect 5.0 jusqu'au 11/06/17 > Mise à jour.

ON AIME

Présentation À bord, le charme continue d'agir. Plancher de bord joyeusement dessinée, assortie d'une poignée de maintien, inserts de couleur, motifs à la gloire de la marque... comme un air de fête.



Originalité Quand la plupart des SUV affinent leur silhouette pour faire les beaux en ville, le Renegade assume clairement son côté 4 x 4. Impossible de passer inaperçu !

Choix Transmissions 4 x 2 ou 4 x 4, de 110 à 170 ch en essence, de 95 à 170 ch en diesel, et nombreuses possibilités de personnalisation... le bonheur est dans l'offre.
Comportement À défaut de dynamisme, le Jeep se montre très rassurant sur ce point. Le roulis est bien contenu et la puissance du freinage, appréciable.

ON REGRETTE

Confort Il est plutôt sommaire : sièges raides, suspensions un peu sèches, ça chahute sur la banquette.
Habitabilité Compte tenu de son gabarit (4,26 m de long), le SUV Jeep accueille assez fraîchement ses passagers aux places arrière.
Agrement Le compte n'y est pas tout à fait question sensations. Direction et train avant n'offrent pas suffisamment d'effort.
Coffre Avec 351 l, une valeur comparable à celle d'un Nissan Juke, il n'a pas de quoi pavaiser.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 MultiAir 4 x 2	140	6 (5,9)	08/14-09/18	Tonique et souple, il a suffisamment de muscle, mais aussi de l'appétit.	Orange
1.4 MultiAir 4 x 4 BVA	170	6,9	08/14-09/18	Les mêmes qualités, les peeps en plus. Mais il se révèle gourmand.	Orange
1.6 MJT 4 x 2	95	4,4	03/16-09/18	Un diesel de base sans intérêt, car il rend rapidement les armes.	Vert
1.6 MJT 4 x 2	120	4,4 (4,5)	Depuis 08/14	Volontaire à bas régime, il offre un bel agrément, si ce n'est son bruit.	Vert
2.0 MJT 4 x 4	120	5,1	08/14-09/18	Plus fort en couple que le 1.6, il distille des reprises plus énergiques.	Vert
2.0 MJT 4 x 4	140	5,1 (5,8)	08/14-10/20	Il n'apporte guère plus que le 120 ch, sauf la douceur de la BVA 9.	Vert
2.0 MJT 4 x 4 BVA 9	170	5,8	08/14-09/18	Le must. Cette version bien équipée fait montre d'un bel allant.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 9 rapports ou robotisée 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 MJT 120 DE 2016

Filter à air/habitacle	31/37 €	Embrayage complet	539 €
Filter à huile/carburant	24/93 €	Injecteur/4 bougies	548/138 €
Plaquettes/disques AV	119/270 €	Turbo	1 931 €
Plaquettes/disques AR	119/171 €	Vanne EGR	432 €
Amortisseurs AV/AR	687/326 €	Filter à particules	1 894 €
Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	341 €	Total du panier de pièces	7 700 €

MAIN-D'ŒUVRE : 108 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN À le voir, on n'imaginerait pas qu'il s'agit du cousin technique de la Fiat 500X. D'ailleurs, le Renegade porte bien son nom car, avec son look viril, le petit Yankee joue les rebelles en ville. Rebelle, il l'est aussi en matière de fiabilité. La partie électronique est ainsi sujette à de multiples bugs qui ont fait l'objet de correctifs. Côté mécanique, le moteur à essence 1.4 MultiAir, à l'instar du diesel 1.6 MJT, présente une faiblesse du turbo (jusqu'à la fin de l'automne 2017).

JEEP CHEROKEE IV

2014-2020

Exit l'essieu arrière rigide, ce Cherokee-là a d'abord été conçu pour la route. Mais, en bonne Jeep, il ne redoute pas les chemins.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

▶ 4 x 4 :
arbre de roue et calculateur de la transmission



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

3.2
Témoin moteur allumé (2014)
> Reprogrammation.
Bruit de la courroie de distribution jusqu'au 17/07/15 > Tendeur.

2.0 MJT
Risque de rupture de la courroie d'entraînement jusqu'au 02/07/14 > À remplacer (action en octobre 2016).

Non-démarrage du moteur, direction dure jusqu'au 24/08/16 > Faisceau de la transmission.

2.0/2.2 MJT
Témoin moteur allumé jusqu'au 25/04/16 > Sonde d'oxygène.
Non-conformité des émissions en

conduite réelle sur moteur Euro 6 jusqu'au 28/09/16
> Reprogrammation (action réalisée en atelier en octobre 2016).
Témoin moteur allumé jusqu'au 07/04/17 > Reprogrammation.

TRANSMISSION

BVM 6
Réduction de la course de la pédale d'embrayage (sur 2.0 MJT) jusqu'au 06/11/14 > Maître-cylindre d'embrayage.

BVA 9
Mauvaise qualité du rétrogradage de 5^e en 4^e et témoin d'anomalie allumé (2014-2015) > Anneau élastique de l'embrayage C.

Voyant d'anomalie allumé jusqu'au 15/12/17
> Levier de BVA à changer.

4 x 4
Sifflement à l'arrière (sur 4 x 4) jusqu'au 12/04/16 > Calculateur de transmission.

Tremblement, oscillation du véhicule à basse vitesse (sur 4 x 4 et BVA 9) jusqu'au 12/09/16 > Demi-arbre de roue.

HABITACLE

Bugs du système Uconnect (écran noir ou verrouillé...) jusqu'au 29/06/15 > Mise à jour.
Allumage du combiné après coupure du contact jusqu'au

09/02/16 > Reprogrammation.
Dysfonctionnement de la climatisation et du chauffage jusqu'au 02/05/16 > Reprogrammation.

ON AIME

Comportement Basé sur la plate-forme de l'Alfa Romeo Giulietta, le Jeep Cherokee tire profit de suspensions à fers, lesquelles assurent une bonne tenue de cap et limitent le roulis.
Habitabilité Les pensionnaires du second rang sont mieux traités que chez les allemands. La banquette coulissante leur garantit un espace particulièrement appréciable.

Apptitude 4 x 4 Avec l'Active Drive, ce SUV est armé pour les chemins. Il l'est encore plus lorsqu'il est motorisé par le 2.0 MJT 170 ou le 2.2 MJT 200, qui disposent tous deux d'une réduction des rapports via la boîte de transfert.

Modularité Banquette coulissante de série, surface bien plane une fois celle-ci rabattue, dossier de siège passager repliable à l'avant : malin.

ON REGRETTE

Coffre 335 l (sous cache-bagages) banquette en place, 423 l une fois celle-ci avancée, le Jeep est loin d'être exemplaire sur ce chapitre. Merci la roue de secours (de série) !



Détails de finition La qualité de l'assemblage ne prête pas trop le flanc à la critique, mais la qualité des matériaux apparaît très élevée.
Poids Le Cherokee paie cher ses 1 700 kg... Sur les voies rapides, où il peine à se relancer, et en virage, où le châssis se montre malhabile.
Confort Si la filit ation est correcte sur route alimée, les parcours sur voie rapide s'accompagnent à l'arrière d'oscillations désagréables.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
2.0 MJT 4x2/4x4	140	5,3/5,6	04/14-09/18	Si les performances sont satisfaisantes en version 4x2, le 2.0 est totalement étouffé par le poids du système 4x4.	■
2.0 MJT 4x4 BVA 9	170	5,8	04/14-06/15	Associé à la douce BVA 9, il a toutes les peines à assumer les 1 900 kg, faute d'une transmission auto plus rapide.	■
2.2 MJT 4x4 BVA 9*	185/195	5,7/6,6	06/15-12/20	Ce moderne 2.2 est aussi à l'aise à bas régime en ville que dans les relances sur la route. C'est de loin la meilleure version de la gamme.	■
2.2 MJT 4x4 BVA 9	200	5,7	06/15-09/18	Si la puissance augmente, le couple stagne et les performances sont identiques. La différence ? Il est associé aux finitions haut de gamm	■

(*) Changement de puissance en septembre 2018.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 MJT 140 DE 2016

Filtre à air/habitacle	39/61 €	Embrayage complet	578 €
Filtre à huile/carburant	24/93 €	Injecteur/4 bougies	698/138 €
Plaquettes/disques AV	216/527 €	Turbo	2 388 €
Plaquettes/disques AR	233/861 €	Vanne EGR	467 €
Amortisseurs AV/AR	638/455 €	Filtre à particules	2 060 €
Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	364 €	Total du panier de pièces	9 840 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 108 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Légende du 4 x 4, le Cherokee a fait sa révolution en lorgnant vers les SUV premium. Que ce soit en présentation ou en comportement, il montre un tout autre visage. Pour autant, les allemands peuvent continuer à rouler tranquilles. Le Jeep leur oppose toutefois un équipement ultra-riche et une grande aptitude à sortir des sentiers battus. Solide comme un roc, l'américain ? Presque ! La transmission 4 x 4 et l'architecture électronique sont à surveiller de près.

KIA CEE'D II

2012-2018

Ses lignes suggèrent une certaine fougue. Mais, en réalité, cette compacte se soucie avant tout du bien-être de ses invités.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bruit de la direction
- ▶ DCT 6 et 7 : dysfonctionnements
- ▶ 1.0 T-GDi : injecteurs



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Témoin de batterie allumé
> Régulateur de tension.
1.0 T-GDi
Fonctionnement erratique
> Injecteurs.
1.6 CRDi
Témoin moteur allumé (Euro 6) du 01/06/15 au 19/04/16 > Capteur de particules à changer.
Fuite de la boîte manuelle 5 ou 6 (version DCT) > Volant moteur.

température d'huile.
Fissuration de l'arbre de transmission AV droit du 06/03/12 au 31/08/12 > À remplacer.
Dysfonctionnement de la DCT 6 > Double embrayage et actionneurs.
Défaillances des DCT 6 et DCT 7 > Moteur de l'actionneur d'emb.
Bruit de la boîte manuelle 5 ou 6 > Carter d'embrayage, embrayage.
Fuite de la boîte manuelle 5 ou 6 jusqu'au 28/08/14 > Joint et/ou arbre d'entrée.

roue ou câblage du capteur à réparer (jusqu'au 10/05/13).
Bruit du moteur de direction jusqu'au 19/12/13 > Coupleur d'amortissement.
Défaillance de la direction au démarrage jusqu'au 10/02/14 > Horloge numérique à changer.
Bruit de l'essieu avant jusqu'au 10/04/14 > Ecrou du moyeu de roue.
Bruit de la direction > Corps de fourchette de la crémaillère.

Pas d'alerte sonore des radars de recul jusqu'au 07/06/14
> À remplacer.
Batterie déchargée (version avec dé mains-libres) jusqu'au 13/06/14 > Reprogrammation, voire poignées de porte.
Blocage du GPS jusqu'au 16/02/15 > Reprogrammation.

CARROSSÉRIE

Dysfonctionnement des feux de route/de croisement du 01/01/11 au 24/06/11 > Phares.
Défaillance des feux de jour à LED jusqu'au 31/05/16 > Circuit imprimé.

HABITACLE

Défaillance de la caméra de recul jusqu'au 11/04/14 > À changer.

CHASSIS
Voyant ABS allumé > Capteur de

ON AIME

Pro Cee'd Plus aguicheuse, cette version coupé à trois portes n'est pas aussi dynamique qu'elle en a l'air. En revanche, l'habitabilité et le coffre de la berline sont préservés.



Présentation Outre sa silhouette, qui suggère le dynamisme, la Cee'd se distingue par une planche de bord d'aspect valorisant et dont la finition est de bonne facture.
Habitabilité Garde au toit, espace aux genoux, cette compacte est généreuse aux entourages. Même constat au niveau du coffre.
Confort L'amortissement souple, la qualité de la sellerie, tout comme le soin apporté à l'insonorisation font rimer voyage avec détente.

ON REGRETTE

Direction Pas franchement un modèle de précision, elle pêche également par son manque de resenti, et ce même en sélectionnant le mode Sport.
Comportement Les réactions du châssis sont saines, mais les prestations routières manquent de saveur. Les suspensions souples provoquent des mouvements de caisse, et le train avant se montre pataud dans les virages.
Moteurs À l'exception du bloc 3 cylindres 1.0 T-GDi, et encore, les mécaniques ne pètent pas le feu.
Braik Sa capacité d'emport, en raison d'une faible hauteur sous tablette, déçoit, et la modularité est basique de chez basique.

TRANSMISSION

Témoin d'anomalie allumé sur DCT 6 > Faisceau du capteur de

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4	100	6	05/12-07/18	Un bloc amorphe et limité en reprise. Autant passer votre chemin.	■
1.0 T-GDi	120	4,9	10/15-07/18	Ce discret 3-cyl. manque de vivacité et n'aime pas les hauts régimes.	■
1.6 GDi	135	6,1 (6,1)	05/12-07/18	Linéaire, ce moteur atmosphérique est pénalisé par son couple faible.	■
1.4 CRDi	90	4,2	05/12-07/18	Creux à bas régime, il faut le cravacher pour en tirer quelque chose.	■
1.6 CRDi	110	4,1	05/12-07/18	Faute de vivacité sous 2 000 tr/min, il se montre anémique en reprise.	■
1.6 CRDi	128/136*	4,3/3,8	05/12-07/18	Il ne tient pas ses promesses. En cause, un manque de tonus flag. ant.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DCT 6 rapports. (*) Également disponible avec BVA 6 rapports ou DCT 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 CRDi 136 DE 2016

Filtere à air/habitude	25/32 €	Embrayage complet	464 €
Filtere à huile/carburant	15/48 €	Injecteur/4 bougies	705/168 €
Plaquettes/disques AV	121/234 €	Turbo	1 967 €
Plaquettes/disques AR	85/189 €	Vanne EGR	1 012 €
Amortisseurs AV/AR	260/259 €	Filtere à particules	3 036 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	8 620 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN D'une génération à l'autre, la Cee'd a fait d'énormes progrès pour se hisser au niveau de la concurrence. Confortable, spacieuse, bien fini, cette compacte est pourtant moins dynamique que ce qu'elle laisse paraître. Qu'il s'agisse du comportement routier ou des mécaniques, le conducteur restera sur sa faim. Faute de mieux, il pourra apprécier la robustesse des moteurs. Mais risque fort de pester contre les caprices de la boîte à double embrayage DCT.

KIA CEE'D III

DEPUIS 2018

Habitabilité, équipements, fiabilité, cette compacte coche presque toutes les cases. Il lui manque juste une touche de fun.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente

VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

Top fiabilité



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 T-GDi

À-coups et témoin pollution allumé (2019) > Mise à jour logiciel.

1.6 CRDi

Fuite d'huile du 29/05/18 au 19/09/18 > Joint entre le bloc moteur et le refroidisseur d'huile.

Dysfonctionnements divers du moteur du 05/03/19 au 12/08/19 > Injecteurs (action en atelier).

Mauvais démarrage par basse température (2019) > Mise à jour logiciel (action en atelier).



avant gauche du 05/08/19 au 15/08/19 > Remplacement (action en atelier).

le volant du 14/04/18 au 10/08/18 > Remplacement des commandes (action en atelier).

CHASSIS

Mauvaise soudure de la traverse

HABITACLE

Dégradation des commandes sur

CARROSSERIE

Feux stop qui restent allumés

(1.4/1.6 T-GDi) > Nettoyage pompe à dépression (action en atelier).

Apparition des patins au niveau des déflecteurs arrière du becquet du 01/08/18 au 23/08/18 > Réparation des patins (action en atelier).

Vérin électrique du hayon défectueux (ProCee'd) du 21/02/19 au 11/03/19 > Remplacement (action en atelier).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 T-GDi	120	5,5	Depuis 07/18	Entrée de gamme essence plaisante mais peu à l'aise sur route. Attention à la consommation lorsque l'on hausse le rythme.	■
1.4 T-GDi	140	5,7 (5,5)	Depuis 07/18	Un surcroît de cylindrée et de puissance bienvenu. La Cee'd devient ainsi plus polyvalente et l'agrément progresse lui aussi.	■
1.6 T-GDi BVA	204	6,2	Depuis 03/19	Davantage GT que GTi, cette version est loin d'être radicale, tant dans ses performances que dans son comportement routier.	■
1.6 CRDi	115	3,9 (4)	Depuis 07/18	Ce moteur fait le job, mais manque de ressources lors des accélérations et des reprises. En tout cas, il a le mérite d'être sobre.	■
1.6 CRDi	136	4,1 (4,2)	Depuis 07/18	Quelques chevaux supplémentaires qui apportent beaucoup plus d'allant. Une version diesel à privilégier, même si elle peu répandue.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.4 T-GDi 140 DE 2018

Filtre à air/habitacle	27/32 €	Amortisseurs AV/AR	318/270 €
Filtre à huile/carburant	9/248 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Plaquettes AV	150 €	Embrayage complet	648 €
Disques AV	226 €	4 bougies	143 €
Plaquettes AR	94 €	Turbo	2 466 €
Disques AR	225 €	Total du panier de pièces	4 856 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Cette Cee'd réalise des progrès sensibles. La coréenne est plus sympa à conduire grâce à un comportement plus dynamique, son insonorisation a été peaufinée et son équipement s'est enrichi. Mais elle conserve l'essentiel : un très bon niveau de fiabilité agrémenté d'une garantie de 7 ans. On pourra juste lui reprocher quelques plastiques manquant de cachet, un confort un peu ferme et des moteurs d'entrée de gamme au tempérament trop sage.

ON AIME

Tenue de route Direction plus consistante, train avant plus incisif... la coréenne est devenue plus plaisante à mener.

Boîte DCT 7 Souple et réactive, la boîte automatique à sept rapports est un choix pertinent.

Insonorisation Sur route et autoroute, les bruits, tout comme les vibrations, sont nettement mieux filtrés.

Garantie 7 ans Par conséquent, une Cee'd de 2018 est sous garantie jusqu'en 2025 ou dans la limite de 150 000 km.

ProCee'd Disponible depuis début 2019, la ProCee'd tranche avec la banalité du SW. Sa ligne élancée et sa poupe élégante la propulsent dans le clan des « breaks désir ».

ON REGRETTE

Matériaux La qualité de finition est globalement d'un bon niveau, mais certains plastiques pourraient tout de même être de meilleure qualité, à l'image de ceux recouvrant les montants de pare-brise, par exemple.



Aides à la conduite La Cee'd n'a pas à rougir dans ce domaine, mais il faut souvent recourir aux options pour en profiter, ou encore à la boîte auto pour l'assistant d'embouteillage, par exemple.

Suspensions Le comportement est plus dynamique et cela se paie au niveau du confort. Rien de réhibitoyre, mais les suspensions sont un peu fermes à basse vitesse.

KIA PICANTO II

2011-2017

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► 1.0 :
chaîne de distribution



Modèle restylé (2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0

Endommagement de la poulie de pompe à eau du 11/07/15 au 22/12/15
> Boulons à changer.

Cogement du moteur jusqu'au 10/05/16
> Tendeur et chaîne de distribution.

Bruit du moteur (version BVA) > Courroie d'accessoires.

Témoin d'huile allumé > Capteur d'huile ou de batterie, ou calculateur moteur.

Hésitations du moteur > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Bruit de la boîte manuelle en relâchant la pédale d'embrayage du 14/12/13 au 02/03/15

> Cône de frein de marche arrière.

Bruit de la butée d'embrayage > À remplacer.

CHASSIS

Mauvais relâchement du frein de parking jusqu'au 29/03/12

> Étriers de frein arrière et levier de frein à main.
Bruit dans le train avant > Joint de la rotule de bras inférieur.

HABITACLE

Dysfonctionnement de l'essuie-glace arrière jusqu'au 24/03/11 > Commodo.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement des feux de route/de croisement du 01/01/11 au 24/06/11 > Phaes à changer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0*	69/67	05/11-04/17	Peu vibrant et agréable, ce 3-cylindres fait illusion en ville. Sur route, le couple modeste se fait sentir par dessus. Gourmand sur les bords.	■
1.2	85	05/11-04/17	4 cylindres, 85 ch... son agrément est tout autre. Il propulse avec brio la Kia et l'emmène sans trop de peine sur l'autoroute. Bémol : son niveau sonore.	■

(*) Changement de puissance en mars 2015.

BILAN Elle n'a pas la renommée des françaises, mais cette Kia pique au vif. Au-delà de l'esthétique, elle séduit par son habitacle fonctionnel et fabriqué avec soin. Côté fiabilité pas grand-chose à redire, si ce n'est une potentielle faiblesse de la distribution sur le 1.0.

KIA PICANTO III

DEPUIS 2017

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Aucune



Version non restylée (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2

Baisse de puissance sur la version à boîte automatique (2018)

> Mise à jour logiciel.

Temps de réponse du moteur à l'accélération jusqu'au 20/10/17

> Unité de contrôle de la pédale d'accélérateur.

CHASSIS

Fuite de liquide de frein du 26/02/19 au 11/09/19 > Canalisation de frein.



HABITACLE

Témoin du système d'aide au freinage d'urgence allumé du 01/02/17 au 09/02/17 > Réfle. teur de compensation de radar.

Non-fonctionnement de l'unité audio du 01/02/17 au

03/02/17 > Mise à jour logiciel.

Dysfonctionnement de la climatisation (2018) > Mise à jour logiciel.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 MPI*	67	Depuis 03/17	Malgré le poids contenu de la Picanto, ce petit moteur la cantonne à la ville.	■
1.2 MPI*	84	Depuis 03/17	Ce bloc assure un dynamisme correct, qui permet de prendre la route.	■
1.0 T-GDI	100	Depuis 11/18	Ce bloc turbo donne à la Kia un peps appréciable, sans jouer les sportifs.	■

(*) Également disponible avec la boîte auto 4 rapports.

BILAN Design valorisant, équipement moderne, bel espace à bord, tout en affichant un petit gabarit, la Picanto troisième du nom a plus d'un tour dans son sac. Derniers points positifs, sa fiabilité est d'un très bon niveau et elle profite toujours d'une garantie de 7 ans.

KIA NIRO

DEPUIS 2016

Electrique, hybride simple ou rechargeable, ce crossover se différencie par son côté éco-friendly, tout en étant accueillant.

FIABILITÉ

HYBRIDE
Bonne

ELECTRIQUE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► **Eco hybrid/plug-in :** fuite de liquide de refroidissement et défaillance moteur électrique (en 2017)



Version non restylée (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Eco hybrid/Eco plug-in
Témoïn moteur allumé (2017-2018) > Mise à jour logiciel.
Décharge de la batterie (12V) jusqu'au 15/11/16 en raison de la non-coupage de la pompe à carburant > Boîte de relais (action atelier).
Témoïn moteur hybride allumé du 01/01/17 au 14/06/17 > Moteur électrique (action atelier).
Voyant hybride allumé jusqu'au 19/09/17 (rappel) > Relais principaux ou bloc de relais de puissance.
Fuite de liquide de refroidissement du 24/11/18 au 26/01/19 > Pompe

à eau électrique.

Eco hybrid
A-coups du moteur > Mise à jour calculateur.

Témoïn pollution allumé jusqu'au 06/02/17 > Mise à jour.

Eco plug-in
Fuite de liquide de refroidissement du 21/03/18 au 22/08/18 > Entretien sur raccord rapide (action atelier).

Problème de démarrage jusqu'au 30/03/18 > Loquet de porte.

Recharge impossible sur les modèles 2018/2019 > Reprogrammation.

Problème de charge sur millésime 2019 > Mise à jour.

CHASSIS

Bruit au niveau du train arrière jusqu'au 22/01/18 > Bras inférieur.

Témoïn ESP allumé du 23/12/16 au 04/01/17 (rappel) sur Eco hybrid/Eco plug-in > Moteur d'arbre de colonne de direction.

HABITACLE

Problème de Bluetooth > Unité d'infodivertissement (action atelier).

Dysfonctionnement du régulateur de vitesse du 25/04/16 au 23/02/17 > Mise à jour.

Témoins allumés du 01/08/17 au 26/01/18 > Protection, voire réparation du faisceau au niveau de la colonne de direction.

Dysfonctionnement de la dimatisation du 09/07/18 au 21/12/18 > Recharge du fluide.
Dysfonctionnement de la dimatisation (Eco electric) du 08/10/18 au 19/10/18 > Fusible du boîtier de jonction haute tension.

CARROSSERIE

Jeu du revêtement de la poignée de porte du 06/01/16 au 05/17/18 > Remplacement.

Casse de la poignée de fermeture du hayon jusqu'au 23/03/16 > Remplacement.

ON AIME

Ergonomie Le design de la planche de bord est classique, mais toutes les commandes tombent bien sous la main. Les réglages de la dimatisation comme de l'ensemble multimédia sont d'une simplicité enfantine.



Habitabilité La garde au toit ainsi que l'espace aux jambes très généreux autorisent le transport de grands gabaritis.

Doceur L'ensemble mécanique assure une grande souplesse de fonctionnement en utilisation urbaine et la boîte à double embrayage se révèle très onctueuse.

Consommation C'est l'atout numéro un d'un véhicule hybride. Si les chiffres d'homologation sont optimistes, il s'avère tout de même possible de consommer environ 5 l/100 km en mode Eco hybrid. Le gain peut être supérieur avec la version Eco plug-in, à condition de recharger la batterie.

ON REGRETTE

Coffre L'accessibilité est bonne, mais la malle manque de largeur et de profondeur, et son volume déçoit : les 427 litres annoncés intègrent, en réalité, le double fond.

Bruit La boîte automatique procure un agrément proche de celle à variation continue. Résultat, à forte charge, le moteur monte dans les tours avec, à la clé, un bruit envahissant dans l'habitacle.

Freinage Comme sur beaucoup de modèles hybrides, le freinage manque de progressivité.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	AUTONOMIE (km) Cycle NEDC	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
Eco hybrid	141	3,4	Depuis 07/16	Le moteur 1.6 essence est épaulé par un bloc électrique de 43,5 ch. Les performances sont correctes, la souplesse est au rendez-vous et la consommation en usage réel s'établit à environ 5,5 l/100 km.	■
Eco plug-in	141	1,3	Depuis 02/19	Grâce à une batterie de plus grosse capacité (8,9 kWh), le Niro peut parcourir jusqu'à 58 km en tout-électrique. En revanche, son volume de coffre est en baisse et il est encore rare en seconde main.	■
Eco electric	204	450	Depuis 12/18	Entièrement électrique, ce Niro permet de rouler en silence et profite d'une autonomie plutôt confortable. Mais ce modèle est récent et quasiment introuvable en occasion. Alors, patience...	■

(*) Autonomie en km selon le cycle WLTP

LE BUDGET

POUR UN 1.6 ECO HYBRID

Filtre à air/habitacle	31/32 €	Amortisseurs AV	251 €
Filtre à huile/carburant	9/67 €	Amortisseurs AR	290 €
Plaquettes AV	131 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	210 €	4 bougies	142 €
Plaquettes AR	99 €	Batterie	13 362 €
Disques AR	216 €	Total du panier de pièces	14 556 €

MAIN-D'ŒUVRE : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Niro est l'un des rares sur le marché à proposer trois modes de propulsion : hybride, hybride rechargeable et électrique. Le premier, de loin le plus répandu, est également le plus simple d'utilisation au quotidien (pas de recharge). C'est aussi celui qui dispose du coffre le plus logeable. Bien équipé, habitable, consommant peu et agréable à conduire, le crossover Kia mérite le détour, d'autant que sa fiabilité est un bon niveau.

KIA SPORTAGE III

2010-2016

Derrière sa belle gueule, ce SUV met l'accent sur l'accueil et le confort. Une proposition fort alléchante, mais qu'en est-il à l'usage ?

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bruit de la direction
- ▶ 1.7/2.0 CRDi : volant moteur
- ▶ 2.0 CRDi : vanne EGR, turbo

!! A surveiller



Modèle non restylé (avant 2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Témoin de batterie allumé
> Régulateur de tension.
1.7 CRDi
Défaillance de la pompe à vide jusqu'au 30/04/11
> À remplacer.
Témoin moteur allumé jusqu'au 02/05/12 > Actionneur du papillon des gaz.
1.7/2.0 CRDi
Non-démarrage du moteur jusqu'à la fin de la p. oduction > Fusible de batterie.
Usure de l'embrayage et du volant moteur (quelques cas répertoriés)
> À remplacer.

2.0 CRDi

Perte de puissance jusqu'au 23/10/13 > Vanne EGR.
Témoin moteur allumé > Capteur de pression du turbo ou capteur de pression différentielle du FAP (du 07/04/14 au 16/01/15).
Manque de puissance > Turbo, actionneur de turbo...

TRANSMISSION

Non-fonctionnement du système 4x4 > Actionneur du moteur hydraulique.
Dysfonctionnement de l'embrayage ou fuite d'huile de la boîte du 01/08/14 au 28/08/14 > Arbre d'entrée.

CHASSIS

Bruit au niveau de l'essieu arrière jusqu'au 25/08/11 > Rotules.
Affaissement des ressorts arrière de suspension jusqu'au 25/10/12 > À changer.
Bruit du moteur de direction > Coupleur d'amortissement.

Bruit du différentiel sur BVA 4x4 jusqu'au 30/11/15 > À changer.
Bruit de la boîte manuelle > Carter d'embrayage ou bagues du synchroniseur (jusqu'au 30/11/15).
Témoin d'anomalie allumé sur la BVA 6 > Faisceau du capteur de température d'huile ou électrovanne du convertisseur de couple.
Bruit de l'essieu avant jusqu'au 25/11/13 > Écrou du moyeu de roue à changer.
Bruit du roulement de roue avant jusqu'au 29/04/14 > À changer.
Bruit de la colonne de direction > Joint à changer.
Témoin de pression des pneus allumé jusqu'au 01/07/14 > Capteurs de pression.

CARROSSERIE

Écaillage du feu antibrouillard arrière jusqu'au 26/03/15 > À remplacer.
Anomalie liée à l'affichage de l caméra de recul jusqu'au 21/04/15 > À remplacer.

ON AIME

Habitabilité Si le Sportage n'offre pas de troisième rangée de sièges, les cinq places se montrent déjà accueillantes en termes d'espace.



Tenue de route Ce SUV fait preuve d'un bel équilibre, digne d'une berline, tandis que les mouvements de caisse sont bien maîtrisés.
Confort Correctement calibrées, les suspensions préservent le bien-être des passagers, qui apprécient aussi le moelleux des sièges. À cela s'ajoute une insonorisation réussie.
Équipement Plutôt copieuse dès le premier niveau de finition la dotation de série comprend, entre autres, climatisation, jantes alliage, Bluetooth et prises USB.

ON REGRETTE

Coffre Malgré une contenance honnête (465 l), il s'avère peu pratique à l'usage en raison d'une faible hauteur sous tablette et de passages de roue proéminents.
Finition Bien que la présentation soit moderne, le soin apporté à la fabrication se révèle assez inégal, comme en témoigne la présence de nombreux plastiques durs.
Motricité Sur revêtement mouillé, l'antipatinage est fréquemment sollicité et incite à adopter une conduite paisible. La faute aux pneus d'origine coréenne.
Direction Assistée électriquement, elle manque de ressenti et de précision, comme sur la plupart des Kia de cette génération.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.7 CRDi 4x2	115	5,2	09/10-02/16	Sur le papier, on ne donne pas cher de sa peau. Pourtant, dérivant son couple assez tôt, ce moteur souple et agréable suffit amplement.	Vert
2.0 CRDi 4x2/4x4	136	5,5/5,7 (6,9)	09/10-02/16	Le 2.0 fait valoir sa disponibilité à bas régime, sa capacité à monter dans les tours et ses reprises vigoureuses. Gare à la consommation...	Orange
2.0 CRDi 4x4 BVA 6	184	7,2	09/12-02/16	La boîte auto privilégie la douceur d'utilisation, pas les performances. Résultat, des prestations banales et une consommation élevée.	Jaune

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 CRDi 136 de 2014

Filtre à air/habitacle	25/29 €	Embrayage complet	574 €
Filtre à huile/carburant	20/52 €	Injecteur/4 bougies	632/273 €
Plaquettes/disques AV	134/234 €	Turbo	2 465 €
Plaquettes/disques AR	95/189 €	Vanne EGR	866 €
Amortisseurs AV/AR	276/245 €	Filtre à particules	5 291 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	11 400 €

MAIN-D'ŒUVRE : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si ce Sportage troisième du nom ne rend pas une copie parfaite, il représente, malgré tout, un bon choix en occasion. Rapport prix/prestations, habitabilité et confort de roulement en font un modèle recommandable. Cela dit, en dépit de la garantie 7 ans (ou 150 000 km), il n'est pas tout blanc côté technique. Les diesels, le 2.0 CRDi en particulier, ont valu aux propriétaires des tracas. Qui, heureusement, ont presque disparu depuis le restylage (2014).

KIA SPORTAGE IV

DEPUIS 2016

Séduisant et en progrès sur presque tous les plans, le Sportage se rapproche des ténors grâce à des prestations homogènes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **DCT 7 :** dysfonctionnements
- ▶ **1.7 CRDi :** embrayage

Modèle non restylé (avant 2016)



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 T-GDI
Vibrations jusqu'au 11/03/17
> Volant moteur bimasse.
1.6 CRDi
Fuite du refroidisseur d'huile du 15/06/18 au 04/10/18 > Joint.
1.7 CRDi
Témoignage moteur allumé jusqu'au 02/05/16 > Capteur du fil et à particules à changer.
2.0 CRDi
Perte de puissance jusqu'au 01/11/15 > Actionneur de turbo.
Voyant moteur allumé ou hausse du niveau d'huile jusqu'au millésime 2017 > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Dysfonctionnement de la DCT 7 (sur 1.6 T-GDi et 1.7 CRDi)
> Boîte ou actionneur d'embrayage à remplacer.
Bruit de la boîte manuelle 6 rapports jusqu'au 31/12/16
> Bagues du synchroniseur.
Passage de vitesse retardé (BVA 6) jusqu'au millésime 2017
> Reprogrammation.
Passage de vitesse difficile (1. CRDi) jusqu'au 18/06/18
> Embrayage.

30/04/16 > Coupleur d'amortissement.

Bruit du train avant > Écrou de la jambe de force (jusqu'au 08/07/16) ou patins du ressort avant (jusqu'au 05/12/17).

Bruit des freins avant jusqu'au 03/10/16 > Disques et plaquettes.
Bruit du train AR jusqu'au 31/10/16 > Silentbloc d'amortisseur.

Cogement de la direction (fort braquage en virage) jusqu'au 03/04/17 > Arrêt de verrouillage progressif de la direction à changer.

CHASSIS

Bruit de la direction jusqu'au

HABITACLE

Témoignage LKAS (aide au maintien

dans la voie) allumé jusqu'au 16/09/16 > Unité à changer.
Casse de la commande du frein de parking automatique jusqu'au 04/05/17 > À changer.

CARROSSERIE

Bruit du coffre jusqu'au 21/12/16 > Soudures complémentaires.
Défaillance des ampoules xénon (2016-2017)
> À remplacer.
Mauvaise fixation des moulures de vitre arrière jusqu'au 29/01/16 > À remplacer
Ouverture difficile du h. yon jusqu'au 27/10/18 > Vérifier.

ON AIME

Style Le SUV coréen arbore un profil dynamique qui le rapproche de certaines références premium.
Habitabilité Les passagers assis à l'arrière sont choyés : bon espace pour les jambes, dégagement pour les pieds, dossiers inclinables... En revanche, la place centrale est, comme souvent, ferme et étroite.
Confort En plus d'une banquette moelleuse, l'insonorisation est soignée et l'amortissement, bien calibré, à condition toutefois d'éviter les jantes de 19 pouces, à l'origine de percussions.

Tempérament Rien à craindre, la route de route est saine et le freinage, efficace. Rassurant donc, bien que le Sportage soit sujet au roulis et que la direction manque un peu de feeling.

Garantie 7 ans Nul ne fait mieux. Mais ne perdez pas de vue ceci : elle est limitée à 150 000 km (au premier terme écru) et se rétrécit au fil du temps.

ON REGRETTE

Coffre Sur le papier, la soute affiche une belle contenance (503 l avec les dossiers à la verticale), sauf qu'elle est rognée par les encombrants passages de roue.



Présentation Bénéficie d'une bonne qualité d'assemblage, l'habitacle demeure assez austère, et les plastiques durs sont encore majoritaires.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 GDI 4 x 2	132	6,3	01/16-12/19	Faute d'un plus gros couple, le 1.6 n'est pas calibré pour ce lourd SUV.	■
1.7 CRDi 4 x 2	115	4,6	01/16-09/18	Souple, il propose des perf' suffisantes... à condition de rétrograder.	■
1.7 CRDi 4 x 2 DCT 7	141	4,9	01/17-09/18	Ce moteur souple et agréable fait bon ménage avec la boîte DCT.	■
2.0 CRDi 4 x 2/4 x 4	136	4,8/5,2 (5,9)	01/16-09/18	Bruyant, il est le plus performant que le 1.7, mais ce n'est pas flag ant.	■
2.0 CRDi 4 x 4 BVA 6	185	6,3	01/16-04/18	Une débauche d'énergie qui est contrariée par la lenteur de la BVA.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 CRDi 136 DE 2017

Filter à air/habitacle	25/32 €	Embrayage complet	777 €
Filter à huile/carburant	20/66 €	Injecteur/4 bougies	1 009/287 €
Plaquettes/disques AV	134/251 €	Turbo	2 542 €
Plaquettes/disques AR	95/212 €	Vanne EGR	854 €
Amortisseurs AV/AR	263/213 €	Filter à particules	3 776 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	10 556 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Au-delà de sa silhouette sportive, ce nouveau Kia Sportage dispose de nombreux atouts pour convaincre les familles en quête d'un SUV spacieux, pratique, confortable et bien équipé. En plus de trois ans de carrière, le coréen aura quasiment réalisé un sans-fautes, les motorisations diesel étant éprouvées. Si la garantie 7 ans est cessible, gardez bien à l'esprit que cette couverture arrive à son terme dès 150 000 km, et ce quel que soit l'âge du véhicule.

LAND ROVER FREELANDER II

2006-2015

En voilà un qui sait tout faire, sur autoroute comme dans les chemins, et les passagers ne trouveront pas grand-chose à redire.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** direction jusqu'en 2010
- ▶ **2.2 diesel :** injecteurs, turbo, vanne EGR, fuite de liquide de refroidissement

>>>  **A surveiller**



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 GTDI
Manque de puissance (2013-2015) > Moteur à remplacer.
2.2 diesel
Dysfonctionnements moteur du numéro de VIN H000212 à H1179396 > Injecteurs et tuyaux.
Message défaut du FAP (2007-2009) > Reprogrammation.
Voyant FAP allumé jusqu'au numéro de VIN H245210 > Capteur du filit e à particules.
Manque de puissance du numéro de VIN 7H000210 à AH216516 > Actionneur de turbo.
Manque de puissance (2010-2012)

> Connecteur du turbo à rectifier.
Fuite d'huile du turbo jusqu'au numéro de VIN DH339584 > Tuyau à changer.
Fuite de liquide de refroidissement (2011-2014) > Refroidisseur EGR.
Hésitation moteur (2010-2015) > Soupape EGR.

TRANSMISSION

Mauvaise qualité des passages de rapport sur BVA 6 (2011-2015) > Reprogrammation.
Dysfonctionnements du système 4x4 (2011-2015) > Pompe à huile de l'accouplement actif.

CHASSIS

Direction lourde et bruyante (2007-2010) > Baïrier de direction et réservoir à remplacer.
Bruit de l'essieu arrière à basse vitesse jusqu'au numéro de VIN H045063 > Silentbloc d'amortisseur.
Gronnement au niveau du train arrière (2007-2011) > Roulement du différentiel arrière.
Ampoules halogènes grillées (2007-2015) > À changer.

HABITACLE

Message « colonne de direction verrouillée » (2009-2010) > Reprogrammation.

Bruit des accoudoirs de siège avant (2007-2010) > À rectifier.
Dysfonctionnement de la jauge à carburant (2007-2012) > Connecteur.
Infiltration d'eau dans l'habitacle (2007-2012) > Étanchéité du troisième feu stop.
Batterie déchargée (2007-2013) > Reprog. du module multimédia.
Impossibilité d'ouvrir le coffre (2010-2015) > Commutateur du hayon.
Dysfonctionnement de la clé intelligente, non-démarrage du moteur (2012-2015) > Module de démarrage.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.2 eD4 4 x 2	150	6	09/10-07/15	L'absence de transmission intégrale se traduit par des performances un peu plus fl. teuses. Mais le Freelander y perd aussi de sa polyvalence.	
2.2 TD4 4 x 4	150	6,2	09/10-07/15	Cette évolution du 2.2 s'illustre par un couple supérieur à bas régime et une consommation moindre. Les prestations demeurent identiques.	
2.2 TD4 4 x 4	160	7,5	12/06-09/10	On ne peut pas reprocher à ce moteur Ford/PSA sa mauvaise volonté, mais il est un peu étouffé par le poids en reprise. Il reste agréable.	
2.2 TD4 4 x 4 BVA 6	160	8,5	05/07-09/10	Assez généreux en couple, le 2.2 s'accommode très bien de cette boîte automatique, mais la sobriété n'est pas sa qualité première.	
2.2 SD4 4 x 4 BVA 6	190	7	09/10-07/15	Compte tenu de son poids sur la balance et de ses aptitudes, le dandy anglais méritait mieux en diesel. Avec ce 2.2, il gagne en aisance.	

LE BUDGET

POUR UN 2.2 TD4 160 DE 2012

Filtre à air/habitacle	31/27 €	Embrayage complet	495 €
Filtre à huile/carburant	17/63 €	Injecteur/4 bougies	551/70 €
Plaquettes/disques AV	129/160 €	Turbo	1 807 €
Plaquettes/disques AR	96/149 €	Vanne EGR	456 €
Amortisseurs AV/AR	303/328 €	Filtre à particules	1 533 €
Kit de distrib. (230 000 km/9 ans)	265 €	Total du panier de pièces	6 480 €

MAIN-D'ŒUVRE : 128 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

ON AIME

Comportement Le Freelander se montre rassurant sur voie rapide, bien aidé en cela par une batterie complète d'aides électroniques.
Aptitudes 4x4 Le système Terrain Response, que l'on contrôle depuis une molette, permet d'adapter la motricité selon le type de surface... et l'aventure peut commencer.
Places arrière Chose rare, trois passagers pourront voyager sans contrainte sur la banquette. Et aucun risque de jalouser leurs voisins assis à l'avant, compte tenu de l'espace proposé.
Confort Pour un modèle capable d'évoluer sur différents terrains, le SUV Land Rover étonne par son niveau de confort. L'insonorisation est satisfaisante également.

ON REGRETTE

Coffre Si le hayon s'avère pratique, le volume de chargement n'a rien d'extraordinaire pour la catégorie.



Dynamisme Impossible pour le Freelander de faire aussi bien qu'un BMW X3, il accuse près de 1 800 kg sur la balance et ses suspensions sont trop souples, confort oblige.
Finition Le Freelander pêche par une qualité assez inégale. Matériau moussé sur la planche de bord, mais plastiques plus ordinaires ailleurs (panneaux de porte). Idem pour les assemblages.
Aspects pratiques À l'avant, conducteur et passager auraient apprécié davantage de petits rangements.

BILAN Dans le monde des SUV de loisirs, le Freelander reste un oiseau rare. Non content d'être effi ace sur la route, plaisant à conduire qui plus est, l'anglais s'aventure là où ses concurrents s'enlissent grâce à sa transmission 4x4 perfectionnée. Pour ne rien gâcher, il bichonne ses hôtes, au niveau de l'espace comme du confort. Côté fiabilité méfian e, les modèles produits jusqu'en 2010 ont connu pas mal de pépins techniques (direction, bugs électroniques...).

LAND ROVER EVOQUE I

2011-2018

Physique à tomber par terre, intérieur raffiné, belle capacité d'adaptation, ce SUV a tout pour plaire... sauf en matière de prix.

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation, vitres électriques
- ▶ **2.2 diesel :** vanne et refroidisseur EGR



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 diesel

Démarrage difficile Module des bougies de préchauffage.

Système Stop&Start inopérant (2012-2013) > Reprogrammation.

Fuite de liquide de refroidissement (2012-2014) > Refroidisseur EGR.

Fuite des injecteurs (2012-2014) > Tuyaux de retour de gazole.

Perte de puissance > Connecteur du faisceau du turbo, capteur de pression du filtre à particules (2014-2016) ou filtre à particules du turbo (2014-2015).

Fuite d'huile > Tuyau du turbo (jusqu'au n° de VIN DH758439) ou

joint de palier de vilebrequin (jusqu'au n° de VIN EH945238).

Hésitations moteur (2012-2016) > Soupape EGR.

2.0 diesel

Témoin moteur allumé (2016)

> Mise à jour, ou capteur de NOx.

Fuite de liquide de refroidissement (2016) > Durit.

Perte de puissance (2017)

> Vanne EGR, voire catalyseur SCR.

TRANSMISSION

Fuite d'huile sur boîte auto 6 (2012-2014) > Refroidisseur de transmission.

Défaillances du commutateur

rotatif de la BVA (2013-2014) > Mise à jour.

Message « 2 roues motrices uniquement » (système Active Driveline) > Boîte de transfert ou pompe à huile (2012-2015).

Message « erreur de transmission » allumé (2014-2015)

> Faisceau d'électrovanne de transmission.

Fuite d'huile de la BVA 9 > Joint.

CHASSIS

Gricinement du train avant (2012-2015) > Bague de la barre stabilisatrice.

HABITACLE

Défaillance de l'ouverture des portes sans clé > Poignée de porte.

Défaillance de la clé intelligente (2012-2013) > Reprogrammation.

Dysfonctionnement des vitres électriques (2012-2017)

> Commutateur côté conducteur.

Mauvaise fixation de la garniture des portes (2014-2016)

> À remplacer + joint de porte.

Mauvaises performances de la climatisation

> Soupape de pression (2015-2018) ou joints du compresseur (2016).

ON AIME

Qualité perçue Matériau moussé sur la planche de bord, moquette épaisse au plancher, cuir, l'intérieur est un modèle de raffinement.



Style Avec son museau reptilien, son pavillon fuyant et son look atypique, l'Evoque a fait une entrée fracassante. Il est même unique dans sa version cabriolet.

Tenue de route Profita d'un châssis efficace, ainsi que d'une direction directe et précise. Le Land Rover conserve des réactions très saines sur route, y compris dans les enchaînements de virages.

Polyvalence Garde au sol de 21 cm, aide électronique à la descente, motricité adaptée au terrain... ainsi armé, le « baby Range » n'a pas peur de se salir les jantes.

ON REGRETTE

Maniabilité Large, doté à l'avant de montants épais et à l'arrière d'une lunette minuscule, l'Evoque ne facilite pas la tâche en ville. Compliquées, les manœuvres...

Coût Il aime non seulement les regards, mais également les euros. Très cher à l'achat, très cher en options, ce Land a, en plus, un appétit féroce.

Coffre Si l'accès est facilité par une large ouverture et un seuil à bonne hauteur, la capacité de la soute n'a pas de quoi faire fantasmer. 420 l, c'est 43 l de moins qu'un Audi Q3.

Suspensions Grosses jantes et basse vitesse ne seront pas très appréciées. Gare aux bosses...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 eD4 4x2/4x4	150	4,3/4,8	09/15-11/18	Vif sur les premiers rapports, pénalisé par un étagement long au-delà.	Vert
2.0 TD4 4x4	150	4,8 (5,7)	09/15-11/18	Avec 1.9 t à déplacer, il ne fait pas d'étincelles et la cons. s'en ressent.	Vert
2.2 eD4 4x2	150	5	02/12-09/15	Dénué de système 4x4, il devrait prendre le dessus... Il n'est rien.	Orange
2.2 TD4 4x4 BVM 6/BVA 6	150	5,7/6,5 (6)	10/11-09/15	Sonore, il est doux, bien rempli et suffisant. Teffi ace en reprise.	Orange
2.0 TD4 4x4	180	4,8 (5,1)	09/15-11/18	Moderne, cet inédit 2.0 n'est pas de trop. Il offre de belles relances.	Vert
2.2 SD4 4x4 BVM 6/BVA 6	190	5,7/6,5 (6)	10/11-09/15	S'il gronde, il a de l'énergie, du couple à revendre... et de l'appétit.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 9 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TD4 150 DE 2016

Filtre à air/habitude	39/27 €	Embrayage complet	752 €
Filtre à huile/carburant	16/54 €	Injecteur/4 bougies	551/120 €
Plaquettes/dsques AV	143/160 €	Turbo	1 807 €
Plaquettes/dsques AR	122/186 €	Vanne EGR	456 €
Amortisseurs AV/AR	401/406 €	Filtre à particules	2 500 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 740 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 128 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Ce « baby Range » des beaux quartiers, au demeurant malhabile en ville, ne se contente pas de filer l'égo du conducteur. Il met ses sens en éveil par l'effi cacité de son châssis. Les pensionnaires de la banquette, eux, apprécient moins le voyage... Techniquement, l'Evoque n'est pas irréprochable. Aux problèmes d'assemblage (bruits) s'ajoutent, en effet, des alés électroniques à la pelle. Opter pour un modèle restylé sera judicieux.

5 portes - L x l x h : 4,36 x 1,97 x 1,64 m - Coffre : de 420 à 1 445 l - Réservoir : 60 l sur SD4 et TD4, 57 l sur eD4

3 portes (Coupé) - L x l x h : 4,36 x 1,97 x 1,61 m - Coffre : de 420 à 1 350 l

Cabriolet - L x l x h : 4,37 x 1,98 x 1,61 m - Coffre : 251 l

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

DEPUIS 2015

Ce grand SUV joue la carte de la polyvalence pour dragner les familles en mal d'aventure. Sur ce point, il n'a pas froid aux yeux.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : bugs électroniques divers
- 2.2D : capteur de pression du FAP



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Dysfonctionnement du Stop&Start (2015-2017) > Reprog.
2.2 D
Hésitations moteur (2015-2016) > Reprogrammation.
Message de restriction des performances (2015-2016) > Capteur de pression du FAP.
2.0 D
Témoin moteur allumé (2016) > Mise à jour, ou capteur de NOx.
Fuite de liquide de refroidissement (2016) > Durit.
Perte de puissance (2017) > Vanne EGR, voire catalyseur SCR.

TRANSMISSION

Fuite d'huile de la BVA 9 > Joint.
Rétrogradage difficile de "en 1" sur BVA 9 (2016) > Reprog.
Message « erreur de transmission » allumé > Faisceau d'électrovanne de transmission.
Message « 2 roues motrices uniquement » sur 4x4 > Reprog. (2015-2016), ou boîte de transfert.

CHASSIS

Tremblement du silencieux d'échappement (2.2 TD4) > Amortisseur en caoutchouc.
Grincement des freins arrière (2015-2016) > Plaquettes.

Témoin de frein de parking allumé (2016-2017) > Reprogrammation du calculateur ABS.

HABITACLE

Mauvaises performances de la climatisation > Soupape de pression (2015-2018) ou joints du compresseur (2016).
Mauvaise fixation de la garniture des portes (2015-2017) > À remplacer + joint de porte.
Cloaque de la garniture intérieure des portes > À remplacer.
Défaillance du système d'ouverture des portes sans dé > Actionneur de fonctions à

distance (2015-2016) ou poignée de porte (2015-2017).
Bruit de l'accoudoir avant (2015-2017) > À changer.
Dysfonctionnement des vitres électriques (2015-2017) > Commutateur côté conducteur.

CARROSSERIE

Grincement à l'arrière (2015-2017) > Feux AR à modifier.
Dysfonctionnement de l'aide au stationnement arrière (2015-2017) > Faisceau et feux de brouillard.
Défaillance des vérins du hayon électrique (2015-2016) > À remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 eD4 4 x 2	150	4,7	10/15-09/20	Privé du système 4 x 4 (donc moins lourd), il ne s'en tire pas si mal.	■
2.2 TD4 4 x 4	150	5,7 (6)	03/15-10/15	Ce bloc Ford aura fait long feu. Les prestations sont convenables.	■
2.0 TD4 4 x 4	150	5,1 (5,3)	10/15-09/20	Comme le 2.2, cet inédit 2.0 a fort à faire, mais il consomme moins.	■
2.2 SD4 4 x 4	190	6,1 (6,1)	03/15-10/15	Doux, bien rempli mais bruyant, il convient bien au massif Disco.	■
2.0 SD4 4 x 4	180	5,3 (5,3)	10/15-09/20	Bien intégré, il permet de relancer l'anglais avec une certaine vigueur.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 9 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TD4 150 DE 2014

Filtre à air/habitacle	39/27 €	Embrayage complet	752 €
Filtre à huile/carburant	16/54 €	Injecteur/4 bougies	551/140 €
Plaquettes/disques AV	144/271 €	Turbo	1 807 €
Plaquettes/disques AR	113/163 €	Vanne EGR	456 €
Amortisseurs AV/AR	381/326 €	Filtre à particules	2 500 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 740 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 128 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Spacieux, confortable, modulable, agréable à conduire, le Discovery Sport est l'outil idéal des familles. Surtout celles qui apprécient les loisirs en forêt, dans les chemins, sur les bosses, où il met en valeur ses capacités « off road » (sauf en version eD4). Irréprochable, le Discovery Sport ? Pas tout à fait. Il pêche par des lacunes en matière d'assemblage, et de nombreux dysfonctionnements électroniques ont été relevés durant les deux premières années de production.

ON AIME

Polyvalence Rassurant sur route, le Discovery Sport s'aventure aussi dans des zones plus inhospitalières grâce à son système 4 x 4 Terrain Response, qui adapte la motricité à tous les types de sols.
Habitabilité Spacieux à l'avant, il l'est encore plus à l'arrière avec un espace aux jambes remarquable.
Coffre Vaste surface, belle hauteur sous tablette, il a de la ressource.
Modularité En plus de pouvoir coulisser (en option), la banquette du deuxième rang s'efface pour former un plancher plat. Pratique.
Confort Si les suspensions sont effi caces sur route, évitez les grosses roues, qui provoquent des réactions sèches à basse vitesse.

ON REGRETTE

Finition Le « Disco » Sport présente bien, mais certains matériaux détonnent et la qualité d'assemblage appelle des réserves sur les premiers modèles produits (bruits de mobilier).



Version 5+2 Proposée en option, cette configuration est à réserver à des enfants, car l'espace est limité et l'accès, acrobatique.
Autonomie Sur un tel engin, un réservoir de seulement 54 l (diesel) oblige à faire souvent des pauses.
Agilité Ce SUV préfère les passages de gué aux demi-tours en ville. De même, sur route sinueuse, la conduite sportive n'est pas sa tasse de thé, compte tenu de sa propension au roulis.

LAND ROVER DISCOVERY III

2004-2016

Ce gentleman-crapahuteur adore les grands voyages, la boue et les familles nombreuses. Un exemple de confort, mais pas de fiabilité.

FIABILITÉ

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** boîte auto, suspension pneumatique et direction
- ▶ **3.0 diesel :** démarreur

>>> ⚠ A surveiller



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.7 TDV6

Mauvaise qualité du ralenti (2005-2006) > Injecteurs.

3.0 TDV6

Fuite d'huile moteur (2010-2012) > Joint de palier de vilebrequin.

Manque de puissance > Vanne de coupure du turbo (2010-2012), fil xible de turbo ou reprogrammation (2010-2013).

Sifflements (2010-2013) > Turbo.

Montée en puissance soudaine (2010-2014) > Papillon du collecteur d'admission.

Performances limitées (2010-2015) > Couverture des soupapes.

Non-démarrage du moteur (2010-2015) > Démarreur.

TRANSMISSION

Lever de la BVA 6 dur à manipuler (2005-2006) > À remplacer.

Témoin de transmission allumé (2005-2009) > Moteur du blocage de différentiel à remplacer.

Fuite de la BVA 6 > Joint d'entrée d'arbre à remplacer.

Témoin défaut BVA 6 allumé (2008-2011) > BVA à remplacer.

Sifflement au-dessus de 105 km/h sur BVA 6 (2011-2012) > Boîte de transfert.

Bruit de l'arbre de transmission jusqu'en 2012 > À remplacer.

Dysfonctionnement de la commande de BVA 6 et BVA 8 (2014-2016) > À changer.

CHASSIS

Message « système de suspension inactif » > Déshydrateur, clapet et relais à changer.

Message « défaut de suspension » (2005-2009) > Capteurs de hauteur.

Défaillances de la direction (2005-2009) > Bielles et boîtier de direction ou boîtier de direction (depuis 2010).

Grincements de la direction > Joint de la crémaillère.

Témoin de suspension pneumatique allumé

> Compresseur (2005-2012) ou électrovanne de compresseur (2015).

Vibrations au freinage > Boîtier de direction, volant ou bague de bras inférieur.

HABITACLE

Bruits au niveau de la climatisation > Poule du compresseur.

Mauvaises performances de la clim > Soupape de pression.

Dysfonctionnement de la caméra de recul (2010-2012) > À changer.

Bug de la clé intelligente, non-démarrage du moteur (2010-2015) > Module de démarrage.

ON AIME

Habitabilité Familles nombreuses, ne pas s'abstenir ! Ce Land a tout d'un salon ambulancier. Il peut même, dans sa déclinaison Seven, accueillir jusqu'à sept personnes dans de bonnes conditions.



Coffre Entre transport de troupes et chargement, le « Disco » n'a pas choisi, puisqu'il est capable de concilier les deux. En configuration cinq places, la soute peut englober 543 l de bagages.

Confort Intérieur bien insonorisé, suspension pneumatique... sur ce point, le Land est à la hauteur du standing revendiqué.

Tout-terrain Avec son système Terrain Response, le Discovery a encore fié e allure là où les autres rebroussement chemin...

ON REGRETTE

Prise en main Toutefois, pour profi er de ses qualités en tout-terrain, il faudra passer un peu de bord excitée la notice...

Dynamisme Inutilité de la chahuter, le 4 x 4 anglais n'apprécie guère les enchaînements de virages à allure soutenue. Ce qu'il vous fait savoir à travers roulis et tangage.

Finition Est-ce possible ? Hélas, oui : partie supérieure de planche de bord exceptée, certains plastiques n'ont pas leur place à bord d'un modèle haut de gamme.

Consommation De 8,5 l/100 km, en moyenne, en diesel à 15 l en essence, autant dire que les grosses dépenses ne se limiteront pas au seul coût du véhicule. Alors, tenté ?

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.7 TDV6	190	9,4 (10,4)	09/04-09/10	Ce V6 a longtemps été le compagnon du « Disco ». La puissance n'est pas phénoménale vu le gabarit, mais les accélérations sont correctes.	■
3.0 TDV6 BVA*	211	8,5	09/10-05/16	Le 3.0 à la carrure pour mouvoir sans trop de mal les 2,6 t de l'engin. Les 520 Nm de couple permettent d'offrir des prestations à la hauteur.	■
3.0 TDV6/SDV6 BVA**	245/255**	9,3/8,8	06/09-05/16	Ce moteur au couple de camion est le plus adéquat sur l'anglais. Si la douceur est toujours de mise, les relances se révèlent plus franches.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) Boîte auto 8 rapports depuis octobre 2011. (**) 255 ch depuis septembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 3.0 TDV6 211 BVA DE 2012

Filtre à air/habitade	39/68 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	21/70 €	Injecteur/6 bougies	613/329 €
Plaquettes/disques AV	224/264 €	Turbo	2 470 €
Plaquettes/disques AR	100/186 €	Vanne EGR	560 €
Amortisseurs AV/AR	590/528 €	Filtre à particules	2 400 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	226 €	Total du panier de pièces	8 688 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 128 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Conduire un « Disco » est source de souvenirs impérissables. D'abord en ville, où se garer est une casse-tête compte tenu de ses dimensions. Puis sur route sinueuse, où il est mis à rude épreuve. Mais on retient surtout la qualité d'accueil et le confort exceptionnel de cette armoire à glace. Tout comme ses talents dans les zones hostiles. Reste que ce colosse a des pieds d'argile, comme l'illustrent les nombreuses anomalies qui ont émaillé sa carrière.

LEXUS CT 200H

DEPUIS 2011

FIABILITÉ

HYBRIDE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Régime moteur élevé à la décélération jusqu'en août 2011 > Mise à jour logiciel.
Gondements et vibrations au démarrage à froid jusqu'en décembre 2011 > Isolant du support moteur arrière.
Témoin moteur allumé, bruit et vibrations jusqu'au 20/07/12 > Vanne EGR.
Claquements au démarrage à froid à partir de -10 °C > Injecteurs (jusqu'en décembre 2011), ou collecteur d'admission (jusqu'en octobre 2012).
Surconsommation d'huile jusqu'en mars 2014 selon le profil de roulage



> Remplacement des pistons et segments.

CHASSIS

Cognement de la direction sur route bosselée jusqu'en août 2012 > Remplacement de l'arbre intermédiaire.

HABITACLE

Nombreuses défaillances du système multimédia

> Mise à jour logiciel.
Jeu dans les poignées de maintien de porte jusqu'en juin 2011 > À remplacer.
Calcul de l'heure d'arrivée par le GPS incorrect > Mise à jour logiciel.

NDLR: batterie garantie 5 ans ou 100 000 km.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.8 VVT-i	136*	Depuis 03/11	Silence et souplesse de fonctionnement, la CT est la reine de la conduite zen en ville. Sur route, l'ensemble est pousif.	

(* Puissance cumulée (moteur thermique 1.8 de 99 ch + moteur électrique de 82 ch).

BILAN

Cette Auris haut de gamme séduit par la quiétude qu'elle fait régner à bord, par son appétit mesuré, mais aussi, plus étonnant, par son comportement débridé. Si le coffre est riquiqui, la finition moyenne, et l'amortissement, sec, la japonaise est un modèle de robustesse.

LEXUS UX

DEPUIS 2018

FIABILITÉ

HYBRIDE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

Top fiabilité



LES DÉFAUTS RELEVÉS

CHASSIS

Risque de défaillance du servo-frein du 25/04/19 au 06/06/19
> Vérifier état, voire remplacement (appel en juillet 2019).

HABITACLE

Dysfonctionnements du GPS Premium
> Reprogrammation.

CARROSSERIE

Défaillance du régulateur de vitesse adaptatif
> Radar à remplacer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
250h 4x2/4x4	178*	Depuis 10/18	Le couple et la puissance permettent de gonfler le fonctionnement de la boîte CVT. Les performances et l'agrément de cette mécanique sont à l'avant.	

(* Puissance cumulée (moteur thermique 2.0 de 136 ch + moteur électrique de 109 ch).

BILAN

Le style de l'UX est fort, mais au détriment des places arrière. Les batteries empiètent sur le coffre, vraiment trop petit pour la catégorie. Par ailleurs, l'offre mécanique est restreinte. Mais ce SUV est très bien équipé, agréable à conduire, sobre et, surtout, très fiable.

MAZDA

2 III

DEPUIS 2015

Sous les traits de sa grande sœur, la « 3 » troisième génération met l'accent sur le dynamisme, sans trop maltraiter ses hôtes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes : climatisation, BVA, direction, ressort d'amortisseur

► 1.5 SkyActiv-D : injecteurs



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.5 SkyActiv-G
Irregularité du ralenti > Vanne de régulation de l'huile, crépine ou pompe à huile.

Voyants « i-stop » et « e-loop » allumés jusqu'au 19/01/16 > Convertisseur CC-CC (rappel).

1.5 SkyActiv-D
Témoin moteur allumé (rappel en avril 2018) > Capteur de régime (jusqu'au 30/06/15), ou reprog. (jusqu'au 04/11/17).

Témoin FAP allumé, message « vidange requise » > Injecteurs.

Témoin « i-stop » (orange) allumé jusqu'au 07/03/16 > Reprog.

Bruit anormal au niveau de

l'échappement jusqu'au 18/04/16 > Echappement intermédiaire.

TRANSMISSION

Vibrations du véhicule de 2^e en 1^{er} sur BVA 6 essence jusqu'au 11/07/16 > Boîte à remplacer. **Impossibilité** d'engager les rapports sur BVA 6 jusqu'au 31/10/16 > Boîte à changer.

Patinage de l'embrayage sur 1.5 diesel jusqu'au 27/12/16 > Embrayage et son couvercle.

CHASSIS

Fuite d'huile des amortisseurs AR jusqu'au 06/04/15 > À remplacer. **Bruit** de l'arbre intermédiaire de

direction jusqu'au 14/12/17 > À changer.

Fissuration du soufflet pare-poussière de l'amortisseur jusqu'au 12/02/18 > À remplacer. **Rupture** du ressort d'amortisseur AV jusqu'au 10/08/18 > À changer.

HABITACLE

Témoin d'aide au freinage urbain allumé jusqu'au 13/04/15 > Colonne de direction. **Redémarrage** du GPS impossible jusqu'au 15/07/15 > Module de connectivité à changer.

Ouverture inopinée de l'affichage tête haute jusqu'au 05/10/15 > À remplacer.

Air froid indisponible

> Condenseur (jusqu'au 13/10/16) ou évaporateur (jusqu'au 09/02/17).

Témoin système de surveillance des angles morts allumé jusqu'au 14/12/16 > Modules de commande.

GPS indiquent un mauvais emplacement jusqu'au 06/04/17 > Module de connectivité à changer.

Usure du volant en cuir jusqu'au 27/10/17 > À remplacer.

Fissures dans l'un des coins de l'écran central > À remplacer.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau dans les feux arrière jusqu'au 13/07/15 > À remplacer.

ON AIME

Présentation Ambiance sportive à l'intérieur, à l'image du combiné d'instrumentation. Les finitions supérieures se parent même de couleurs et de détails qui rendent l'habitacle assez chaleureux.



Équipement Six airbags plus la climatisation dès le premier niveau, sièges avant chauffants au suivant, affichage tête haute au dernier étage... inédit sur le segment!

Agilité Malgré un grand gabarit, la direction douce et le petit diamètre de braquage facilitent la vie.

Dynamisme Il n'y a aucun risque de s'endormir au volant : direction directe, précise, châssis équilibré, vif et réactif, un beau tempérament.

ON REGRETTE

Habitabilité Au regard de son gabarit (4,06 m, soit 14 cm de plus que son aînée), la japonaise devrait offrir de l'aisance à ses hôtes. Il n'en est rien, l'espace est moyen.

Chargement Le volume de coffre est correct (280 l, ce qui représente 30 l de plus), mais la manutention reste délicate (accès malaisé).

Modularité Plancher non réglable, impossibilité d'obtenir une surface de chargement plane, ça manque un peu de souplesse sur ce point.

Confort Sauf à opter pour des jantes de 15 pouces, chaque défaut dans la chassée se traduit par des remontées assez sèches qui ne seront pas au goût des occupants de la banquette.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.5 SkyActiv-G	75	4,7	04/15-03/17	Il ne casse pas la baraque, mais son agrément est honorable. Souple, assez volontaire et discret, il convient parfaitement à un usage citadin.	■
1.5 SkyActiv-G	90	4,5 (4,8)	Depuis 04/15	Pétillant, vif, ce bloc profi e de la légèreté de la « 2 » (975 kg) pour offrir de très bonnes accélérations, tout en restant frugal. Le bon choix.	■
1.5 SkyActiv-G	115	4,9	04/15-03/20	Comme le 90 ch, il s'avère paeuxseu à bas régime et propose le même couple. La différence ? Il est plus alerte à haut régime. Un intérêt limité.	■
1.5 SkyActiv-D	105	3,4	04/15-03/17	Hormis l'étagement long de la boîte et son manque de carrure sous 1 500 tr/min, cet unique diesel fait preuve de vivacité et de sobriété.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 SKYACTIV-G 90 DE 2016

Filtre à air/habitacle	28/31 €	Amortisseurs AV	284 €
Filtre à huile	14 €	Amortisseurs AR	242 €
Filtre à carburant	68 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	206 €	Embrayage complet	281 €
Plaquettes AV	123 €	4 bougies	161 €
Garnitures AR	96 €	Total du panier de pièces	1 534 €

MAIN-D'ŒUVRE : 90 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Long capot, flancs t avallés... la « 2 » a une sacrée personnalité. Ce qui se confirme au volant, son nouveau châssis se montrant aussi alerte que précis. En revanche, l'étrétement du gabarit ne profi e ni aux passagers arrière, ni à la soute. Au chapitre fiabilité quelques anomalies (boîte auto et climatisation) ont été observées, mais le constructeur les a rapidement corrigées. Quant au diesel 1.5 SkyActiv, il reste sous surveillance active, caprices d'injection obligeant.

MAZDA

2 II

2007-2015

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction jusqu'en 2013
- ▶ 1.4 MZ-CD : injecteurs jusqu'en 2012



Modèle non restylé (avant 2011)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.4 MZ-CD**
- Odeur** de carburant jusqu'en 2012 > Joints d'injecteur.
- 1.6 MZ-CD**
- Ventilateur** de refroidissement entraînant la décharge de la batterie (version Euro 4)
- > Relais de ventilateur n° 3.
- Fuite** d'huile jusqu'au 19/12/07 > Goujon de carter
- Voyant** moteur allumé jusqu'au 18/03/13 > Repron.

CHASSIS

- Décentrage** du volant jusqu'au 20/12/07

- > Vis d'accouplement de la direction.
- Bruit** au niveau du train arrière > Amortisseurs (jusqu'au 29/10/08), ou graissage de la butée d'amortisseur (toutes versions).
- Pédale** de frein spongieuse au démarrage (versions avec ESP) jusqu'au 01/08/10 > Module ABS.
- Claquement** de la crémaillère jusqu'au 10/12/11 > À remplacer.
- Cognements** dans la colonne de direction jusqu'au

- 13/09/13 > Graissage de l'arbre intermédiaire.

HABITACLE

- Voyant** d'airbag allumé jusqu'au 15/06/09 > Faisceau électrique.
- Défaillance** du capteur de lumière jusqu'au 01/07/11 > À remplacer.
- Dysfonctionnement** du GPS Tomtom > Mise à jour.

CARROSSERIE

- Défaillance** du commutateur des rétro extérieures jusqu'au 04/09/12.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.3 MZR	75	10/07-03/15	Un bloc idéal pour circuler en ville. Mais sur route, les relances sont timorées.	■
1.3 MZR	86	10/07-03/09	Souvent associé à des séries spéciales, ce moteur offre de meilleures reprises.	■
1.4 MZ-CD	68	03/08-04/11	De la sobriété, de la souplesse, mais trop peu de punch pour quitter la ville.	■
1.6 MZ-CD	90/95*	03/09-03/15	Ce 1.6 Ford/PSA se montre volontaire et tonique, mais il manque de discrétion.	■

(*) Changement de puissance en avril 2011.

BILAN

Douée en zone urbaine, la Mazda reste plaisante à conduire sur route. Une efficacité qui, toutefois, ne sera pas du goût des passagers arrière question amortissement. Enfin si la « 2 » se montre costaud, volume de coffre et insonorisation font quelques mécontents.

MAZDA

3 II

2009-2013

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.6 MZ-CD : turbo, injecteurs
- ▶ 2.2 MZ-CD : turbo, risque de casse moteur



Modèle restylé (2011)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.6 MZ-CD**
- Perte** de puissance sur 1.6 MZ-CD 109 > Crépine d'huile et turbo.
- Fuite** des injecteurs sur 1.6 MZ-CD 109 > Joint.
- Témoin** MIL allumé jusqu'au 10/01/12 > Colliers de conduits d'admission.
- 2.2 MZR-CD**
- Voyant** FAP allumé > Chaîne de distribution.
- Détérioration** du turbo et du moteur > Crépine d'huile ou coussinets de bielle, bielles, pistons, vilebrequin et

- culasse à remplacer
- Voyant** moteur allumé > Capteur d'arbre à cames.
- Voyant** moteur allumé > Electrovanne de commande ou turbo.
- Manque** de puissance jusqu'au 01/06/12 > Turbo.

CHASSIS

- Témoin** moteur allumé jusqu'au 05/09/11 > Capteur d'angle de braquage.
- Claquement** au niveau des amortisseurs arrière jusqu'au restylage > À changer.
- Gricement** dans les

- amortisseurs arrière sur 2.2 MZR-CD et/ou avec les jantes 17" jusqu'au 01/03/12 > Graissage.
- Claquement** de la barre stabilisatrice AR jusqu'au 01/03/12 > Ecrou à changer

HABITACLE

- Anomalies** liées à l'afficheur "informations" jusqu'au 24/11/09 > Système audio à changer.
- Dysfonctionnement** du système d'ouverture sans clé jusqu'au 25/05/10 > Poignée de porte.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.6 MZR	105	05/09-07/13	Pas de quoi souligner le dynamisme de la Mazda. Correct, sans plus.	■
1.6 MZ-CD	109	05/09-02/11	Ce moteur d'origine Ford/PSA se montre vaillant et particulièrement sobre.	■
1.6 MZ-CD	115	02/11-07/13	S'il se distingue par ses bonnes reprises, il manque de souplesse et de discrétion.	■
2.2 MZR-CD	185	05/09-07/13	Ce diesel joue les gros bras. Si les perf' sont au top, il reste civilisé au quotidien.	■

BILAN

La « 3 » souffle le chaud et le froid. Tandis que le conducteur s'amusera à son volant, les hôtes pesteront contre la fermeté des suspensions et le manque d'espace pour les jambes. Robuste en essence, cette compacte l'est moins dans ses versions diesel.

MAZDA

3 III

2013-2019

Belle plastique, fabrication plus flatteuse et niveau d'équipement rare pour le segment. Elle est vraiment terrible, cette « 3 » !

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : climatisation, volant cuir
- ▶ 1.5 SkyActiv-D : injecteurs
- ▶ 2.2 SkyActiv-D : turbo jusqu'en 2017



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 SkyActiv-G
Vibrations du support moteur n°3 jusqu'au 06/04/16 > À changer.
Perte de puissance jusqu'au 07/04/16 > Bobines d'allumage.
1.5 SkyActiv-D
Témoin FAP allumé > Injecteurs.
Voyant moteur allumé du 16/12/15 au 04/11/17 > Capteur de régime.
2.2 SkyActiv-D
Témoin d'huile allumé jusqu'au 02/09/13 > Crépine d'huile et rondelles d'injecteur.
Risque de casse de la chaîne de pompe à huile jusqu'au 18/12/15 > Réparation.

Voyant moteur allumé jusqu'au 16/09/16 > Volet d'admission.
Perte de puissance jusqu'au 17/05/17 > Turbo.
Démarriage difficile à basse T° jusqu'au 29/06/17 > Module de préchauffage.

TRANSMISSION

Difficulté de passage des rapports, (BVM 6 SkyActiv-G) > Bague de synchro, pignons et moyeux.
Vibrations du levier de vitesse en 6° jusqu'au 24/11/14 (BVM 6 2.2 diesel) > Pignons et moyeux.
Témoin BVA 6 allumé > Regrog., ou bloc des valves de la boîte auto.
Bruit de la boîte auto jusqu'au

31/10/18 > À remplacer.

CHASSIS

Gricement du train AV jusqu'au 23/06/16 > Protection sur le ressort.
Gricement des freins arrière jusqu'au 23/06/16 > Supports d'étrier, voire plaquettes et disques.
Craquement de la direction avec le volant en butée jusqu'au 23/12/16 > Crémaillère à réparer.
Bruit à l'arrière jusqu'au 01/12/17 > Ressort AR à changer.

HABITACLE

Redémarrage du GPS MZD Connect impossible jusqu'au 02/06/15 > Module de connectivité

à changer.

Mouvement inopiné de l'affichage tête haute jusqu'au 01/10/15 > À remplacer.
Air froid indisponible jusqu'au 07/04/16 > Évaporateur de la clim.
Usure du volant cuir jusqu'au 23/06/16 > À remplacer.
GPS indiquant un mauvais emplacement jusqu'au 28/11/16 > Module de connectivité.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement des rétroviseurs électriques > Commutateur jusqu'au 06/08/14 ou module de repliage (du 26/05/16 au 19/01/18).

ON AIME

Agrement Le plaisir est toujours de mise, même si l'amortissement privilégie un peu plus la souplesse : le train avant est précis, la direction, tranchante, le freinage, puissant, et les commandes sont agréables.
High-tech La « 3 » est une enfant gâtée en matière d'équipement. Outre l'affichage tête haute, elle dispose, entre autres raffinements, du freinage automatique en ville et d'une tablette tactile. La classe !
Places arrière Les pensionnaires de la banquette bénéficient d'un espace suffisant. Mais vu le gabarit de la japonaise (4,46 m, avec un empattement record de 2,70 m), c'est la moindre des choses...

ON REGRETTE

Coffre Pas très familial. Rapportée à la taille de la voiture, la capacité de chargement apparaît moyenne en raison d'une faible hauteur sous la tablette. La version à quatre portes permet d'y remédier avec ses 55 l supplémentaires.



Finition Si le dessin de la planche de bord est assez réussi, la qualité des matériaux apparaît inégale. Sur ce chapitre, il y a encore du chemin à parcourir pour prétendre rivaliser avec les références.
Insonorisation Ambiance plutôt animée à bord. Les trajets seront agréables de bruits d'air et de roulement pénibles à la longue. Un désagrément qui va croissant avec des jantes de grande taille.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
2.0 SkyActiv-G	120	5,1 (5,6)	11/13-10/19	Costaud dès les bas régimes, consistant en ville, ce 2.0 atmo manque ensuite de nervosité, obligeant à jouer du levier, et il souffre d'à-coups.	■
2.0 SkyActiv-G	165	4,8	11/13-10/19	À l'image du 120 ch, ce moteur très rond et peu gourmand fait preuve de souplesse, mais il faut aller chercher la puissance dans les tours.	■
1.5 SkyActiv-D	105	3,5 (4,1)	01/16-10/19	De bonne volonté, ce bloc est tout à fait recommandable et s'avère économe. Les relances sont effi caces... à condition de rétrograder.	■
2.2 SkyActiv-D	150	3,6 (4,1)	11/13-10/19	Avec 380 Nm de couple et un turbo à double étage, il a de l'énergie à revendre. Les prestations sont excellentes, si ce n'est qu'il gronde.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto SkyActiv Drive à 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.2 SKYACTIV-D 150 DE 2016

Filtre à air/habitacle	29/30 €	Embrayage complet	854 €
Filtre à huile/carburant	13/44 €	Injecteur/4 bougies	702/244 €
Plaquettes/disques AV	121/221 €	Turbo	1 133 €
Plaquettes/disques AR	97/204 €	Vanne EGR	648 €
Amortisseurs AV/AR	322/263 €	Filtre à particules	1 749 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 674 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 90 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Fort séduisante, cette Mazda 3 ! D'ailleurs, dans cette robe rouge, elle n'est pas sans rappeler une certaine... Alfa Romeo Giulietta. Comme celle-ci, la nipponne enchante autant par le plaisir ressenti au volant qu'elle agace par certaines mesquineries (coffre, finition) Question fiabilité la « 3 » rend une copie mitigée. Outre la climatisation, la japonaise a des soucis avec ses diesels, notamment le 2.2 dont le turbo présente une faiblesse jusqu'en 2017.

MAZDA MX-5 III

2005-2015

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
cinématique de toit jusqu'en 2007

Top fiabilité



Modèle restylé (2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.8/2.0

Témoin MIL allumé jusqu'au 22/06/12 > Reprog.
Ralenti instable > Nettoyage du boîtier d'accélérateur.

2.0

Cliquetis jusqu'au 01/12/07 > Actuateur de calage variable de distribution.

TRANSMISSION

Débrayage difficile jusqu'au 01/03/07 > Cylindre de débrayage.
Claquements des arbres de

transmission jusqu'au 05/11/07 > Graissage.
Couinement du différentiel arrière jusqu'au 29/05/13 > À changer.

HABITACLE

Dysfonctionnement du verrouillage centralisé jusqu'au 01/04/09 > Pile ou télécommande.

CARROSSERIE

Corrosion du répétiteur de clignotant > Réparation.
Cloques de peinture sur le coffre jusqu'au 14/11/09

> Couche de vernis.
Toile souple
Fuite d'eau latérale jusqu'au 27/12/05 > Réparation.
Fuite à l'avant jusqu'au 01/02/06 > Montage d'un patin.
Bruit anormal lors du verrouillage jusqu'au 15/01/07 > Réparation.
Toit rigide
Contact entre le toit et la plage AR jusqu'au 11/12/06 > Logement câble.
Ouverture difficile jusqu'au 01/09/07 > Sabot mâle et plaques guides.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.8	125	11/05-04/15	Ce n'est pas une fusée, mais il procure son lot de sensations une fois cravaché.	■
2.0*	160	11/05-04/15	De meilleures performances, sauf que la boîte est mal étagée jusqu'en juin 2009.	■

(*) Également disponible avec la boîte auto 6 rapports.

BILAN

Un amour de Miata. Pas besoin d'une grosse cavalerie, ni d'une énorme bourse pour prendre du plaisir au volant de ce modèle. Que ce soit dans sa version roadster ou roadster-coupé (toit rétractable en dur), le MX-5 est à l'image de son aîné : indestructible.

MAZDA MX-5 IV

DEPUIS 2015

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
climatisation

Top fiabilité



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous

Batterie déchargée jusqu'au 16/05/17 > Reprogrammation du combiné.
Voyant de charge allumé jusqu'au 04/10/17 > Connecteurs à nettoyer.

TRANSMISSION

Bruit de la boîte manuelle en 2^e/3^e jusqu'au 06/09/16 > À remplacer.

HABITACLE

Dysfonctionnements du

MZD Connect > Mise à jour.

Mauvaise indication de l'emplacement sur le GPS jusqu'au 06/04/17 > CMU à remplacer.

Défaillance du bouton de démarrage jusqu'au 03/08/17 > Réparation des connecteurs.

Fissures dans l'un des coins de l'écran central > À changer.

Air froid indisponible jusqu'au 19/06/18 > Tuyauterie du refroidisseur.

Défaillance des levés-vitres > Régulateur.

CARROSSERIE

Bruit des vitres latérales à la montée et à la descente > Joint d'étanchéité.

Marques sur la capote jusqu'au 16/05/16 > À changer.

Bruit d'air au niveau du pavillon jusqu'au 07/01/17 (version RF) > À réparer.

Bruit de la traverse de la capote jusqu'au 13/01/17 > À réparer.

Rupture de la garniture supérieure de pare-brise jusqu'au 01/09/17 > À remplacer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.5	131	Depuis 10/15	Ce n'est pas un monstre de performances, mais ce bloc est suffisant pour s'amuser.	■
2.0	160/184*	Depuis 10/15	Souple, performant et sympathique à l'oreille. De meilleures reprises en 184 ch.	■

(*) Changement de puissance en septembre 2018.

BILAN

Que les puristes se rassurent : malgré un style plus agressif, le roadster le plus vendu au monde n'a rien perdu de sa philosophie. Léger, agile, effi... il reste un joujou extra et une machine à sensations. Et pour ce qui est de la fiabilité il est digne de ses prédécesseurs.

MAZDA

6 III

DEPUIS 2013

Agréable à conduire, élégante, accueillante et sobre, la « 6 » a tout pour plaire. Et devient franchement irrésistible en version break.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : climatisation, BVA, volant cuir
- 2.2 SkyActiv-D : arbre à cames jusqu'en 2013, turbo jusqu'en 2017

!!! A surveiller



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 SkyActiv-D
Témoin d'huile allumé jusqu'au 02/09/13 > Crépine d'huile et rondelles d'injecteur.
Perte de puissance jusqu'au 17/09/13 > Turbo, arbre à cames, culbuteurs et pompe à vide.
Risque de casse de la chaîne de pompe à huile jusqu'au 18/12/15 > Réparation.
Témoin de pression d'huile allumé jusqu'au 23/06/16 > Repeg.
Fuite d'huile > Joint d'entrée du refroidisseur de turbo (jusqu'au 10/12/12) ou joint de sortie (jusqu'au 12/04/17).
Voyant moteur allumé jusqu'au

20/09/16 > Volet obturateur d'admission.
Perte de puissance à moins de 2 500 tr/min jusqu'au 18/05/17 > Turbo.
Démarrage difficile à basse T° passant sur « D » > Repeg.
Témoin de la BVA allumé > Bloc des valves, ou reprogrammation.
Vibrations du levier de vitesse en 6° jusqu'au 24/11/14 (BVM 6 2.2 diesel) > Pignons et moyeux.
Impossibilité de monter les

TRANSMISSION

rapports sur BVA 6 jusqu'au 01/09/16 > Boîte.
Bruit de la BVA 6 jusqu'au 31/10/18 > A remplacer.

CHASSIS

Claqueurs à l'arrière jusqu'au 11/06/14 > Amortisseurs.
Grincement dans le train avant jusqu'au 24/06/16 > Roulement de suspension et/ou butée de rebond et protection de ressort hélicoïdal.
Cliqueur de la direction avec le volant en freinage jusqu'au 23/12/16 > Crémaillère à réparer.

HABITACLE

Air froid indisponible jusqu'au

07/04/16 > Évaporateur de la clim.
Dysfonctionnement du réglage en hauteur du siège jusqu'au 01/07/16 > Dispositif de réglage.
GPS indiquant un mauvais emplacement du 06/11/14 au 28/11/16 > Module de connectivité à changer.
Usure du volant cuir jusqu'au 22/12/16 > A remplacer.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement des rétroviseurs électriques jusqu'au 20/08/14) ou module de réglage (jusqu'au 24 juin 2016).

ON AIME

Qualité perçue La présentation est soignée et le revêtement qui habille la partie haute de la planche de bord fait bonne impression...



Comportement Plutôt que la sportivité, Mazda a privilégié un bon compromis entre dynamisme et confort. Un modèle homogène et très plaisant pour une famille.

Version break Plus courte que la berline, chose rare, la déclinaison Wagon s'en distingue aussi par ses 33 l de coffre supplémentaires en cinq places. Un choix d'autant plus judicieux qu'il est au même prix!

Habitabilité Avec une longueur de 4,87 m, autant dire que l'accueil fait aux passagers arrière est royal. Certes, le toit est un peu bas, mais l'espace au niveau des jambes est largement suffisant.

ON REGRETTE

Écran GPS C'est le seul détail qui fait tache à l'avant : il est intégré de façon assez grossière à l'ensemble. Il a été remplacé, lors du restylage, par une tablette tactile que l'on ne peut manipuler qu'à l'arrêt!

Maniabilité Les dimensions affichées par cette berline ont de quoi susciter quelques frayeurs dans les petites artères des villes, d'autant que le diamètre de braquage est important.

Antirouille À l'image de son aînée, la Mazda maltraite ses hôtes à basse vitesse, les suspensions provoquant des trépidations.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
2.0 SkyActiv-G	165	5,9	03/13-12/19	Particularité de ce 2.0 : son taux de compression élevé, qui améliore le rendement et, donc, la consommation. Très agréable à bas régime et doux dans son fonctionnement. Sa puissance est haut perchée.	Vert
2.2 SkyActiv-D	150	4,2 (4,8)	03/13-12/19	Équipé d'une suralimentation à double étage, ce bloc se distingue par une grande disponibilité à bas régime, des reprises très consistantes et des montées en régime rapides. Un moteur sobre et fort en agrément.	Orange
2.2 SkyActiv-D	175/184	4,5 (4,8)/5,1	Depuis 03/13	À part sa sonorité à froid, il n'y a rien à redire. Le 175 ch étone par ses performances et n'a aucune difficulté à mouir cette famille. Une simple action sur l'accélérateur suffit pour dépasser avec décontraction.	Jaune

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto SkyActiv-Drive 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.2 SKYACTIV-D 150 DE 2015

Filtre à air/habitacle	29/30 €	Embrayage complet	415 €
Filtre à huile/carburant	13/44 €	Injecteur/4 bougies	702/244 €
Plaquettes/disques AV	155/267 €	Turbo	1 133 €
Plaquettes/disques AR	105/219 €	Vanne EGR	648 €
Amortisseurs AV/AR	383/278 €	Filtre à particules	1 576 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 241 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 90 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Cette familiale, au-delà de sa plastique avantageuse, figure parmi les meilleurs modèles du segment. Dotée d'un sens aigu de l'accueil, la « 6 » est tout aussi capable de contenter le conducteur, bien servie par un châssis effi ace et un moteur diesel performant. Mais, puisqu'il est question du 2.2 D, sachez que les versions produites jusqu'en 2017 ne sont pas à l'abri de graves problèmes techniques (casse de la chaîne de la pompe à huile ou turbo).

MAZDA

6 ||

2008-2013

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ 2.0 MZR-CD : FAP, turbo
- ▶ 2.2 MZR-CD : turbo, coussinets de bielle



Modèle restylé (2001)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 MZR-CD

Manque de puissance
> Bougies de préchauffage, turbo ou culasse.

Défaillance du fil et à particules > À remplacer.

2.0/2.2 MZR-CD

Témoin moteur allumé
> Reprogrammation, ou turbo à changer.

Témoin moteur allumé jusqu'au 01/01/10
> Réparer le faisceau moteur.

2.2 MZR-CD

Témoin moteur allumé

jusqu'au 26/08/09 > Capteur de rapport air/carburant.

Témoin d'huile allumé, bruit et calage, avec détérioration possible du moteur suite à l'encrassement de la crépine d'huile
> Rondelles d'injecteur, turbo ou coussinets de bielle.

Témoin moteur MIL allumé
> Capteur de position d'arbre à cames.

Perte de puissance jusqu'à fin mai 2012 Turbo.

TRANSMISSION

Claquement au niveau du

demie-arbre avant jusqu'au 01/05/08 > Graissage.

CHASSIS

Claquement de la direction jusqu'au 01/03/11
> Crémaillère.

HABITACLE

Défaillance de la clé intelligente jusqu'au 31/10/08 > Emettreur.

MAZDA

CX-5 ||

DEPUIS 2017

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ SkyActiv-D : turbo sur les premiers modèles jusqu'en mai 2017 et encrassement de la culasse



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 SkyActiv-D

Perte de puissance jusqu'au 22/05/17 > Turbo.

Voyant moteur allumé (encrassement EGR et culasse) > Nettoyage de la culasse.

TRANSMISSION

Témoin de la BVA 6 allumé > Bloc des valves.

Bruit de l'arbre de roue AV droit (sur BVA 6) jusqu'au 01/02/18 > Pare-poussières et arrêt d'huile de la boîte.

CHASSIS

Gricement du train avant par temps humide jusqu'au 13/06/17 > Silentbloc de bras inférieur.

Bruit des ressorts d'amortisseur avant jusqu'au 01/02/18 > Pose de protections.

Cognement à l'arrière jusqu'au 06/04/18 > Ressort à changer.

HABITACLE

Bugs du MZD Connect > Mise à jour.
Déformation du cuir des

assises avant jusqu'au 10/05/18 > À remplacer.

CARROSSERIE

Défaillance du repliage des rétroviseurs électriques jusqu'au 19/01/18 > Module à remplacer.

Détachement du joint d'étanchéité de la porte arrière > À réparer

Embuage des feux arrière jusqu'au 06/02/18 > À remplacer.

Gricement des portes avant jusqu'au 07/05/18 > Patin amortisseur.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 MZR-CD	140	04/08-03/09	Ce bloc de l'ancienne génération a fait long feu. Il offre de bonnes reprises.	🟡
2.2 MZR-CD	125/129*	03/09-12/12	Ce n'est pas le plus excitant, mais il s'acquitte tranquillement de sa tâche.	🟡
2.2 MZR-CD	163	03/09-06/10	Couple et puissance : il met en valeur les qualités dynamiques de la « 6 ».	🟡
2.2 MZR-CD	185/180*	03/09-12/12	Un gros diesel à la fois doux au quotidien et vif dans les accélérations.	🟡

(*) Changement de puissance en mai 2010.

BILAN

Bien qu'elle ait connu un vif succès dans les années 2000, la Mazda 6 est retombée dans l'anonymat. Regrettable, car il s'agit d'une routière effi ace, doublée d'une familiale accomplie. Si les blocs à essence sont endurants, les diesels maison ne sont pas épargnés.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.2 SkyActive-D 4x2	150	Depuis 06/17	Belle plage d'utilisation, relances effi aces... il séduit par son agrément.	🟢
2.2 SkyActive-D 4x4	150	Depuis 06/17	Malgré le poids de la transmission 4 x 4, le 2.2 n'a rien perdu de sa superbe.	🟢
2.2 SkyActive-D 4x4	184	Depuis 06/17	Les gros rouleurs optent pour cette version mieux armée en reprise.	🟢

BILAN

Si la base technique est inchangée, carrosserie comme habitacle sont inédits. Mazda s'est attaché à bonifier ette deuxième génération sur bien des points : qualité, insonorisation, confort... Y compris la fiabilité puisque les p oblèmes sont rares.

MAZDA CX-3

DEPUIS 2015

Sa cote reste élevée. Mais aucun rival ne lui arrive à la jante en termes d'équipement. En revanche, pour ce qui est de vie de famille...

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : climatisation, usure du volant
- ▶ 1.5 SkyActiv-D : injecteurs et embrayage
- ▶ BVA 6 : bruit et dysfonctionnements



Modèle non restylé (avant septembre 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 SkyActiv-G
Irregularité du ralenti > Vanne de régulation de l'huile, crépine ou pompe à huile.

1.5 SkyActiv-D
Témoin moteur allumé > Capteur de régime (jusqu'au 01/02/15), ou repro. (jusqu'au 29/02/16).

Témoin RAP allumé, message vidange requise > Injecteurs.
Bruit anormal de l'échappement jusqu'au 12/02/16 > Echappement intermédiaire.

TRANSMISSION

Difficulté de passage des rapports, 3^e rapport qui saute (BVM 6)

> Moyeux d'embrayage, bague de synchro et pignons.

Impossibilité de monter les rapports sur BVA 6 jusqu'au 01/09/16 > Boîte à changer.

Témoin BVA 6 allumé > Bloc des valves de la boîte auto.

Patinage de l'embrayage (1.5 d) jusqu'au 03/04/17 > Embrayage.
Bruit de la BVA 6 à bas régime jusqu'au 31/10/18 > À remplacer.

CHASSIS

Fuite d'huile des amortisseurs AR jusqu'au 06/04/15 > À remplacer.

Grincement de l'essieu AR (4 x 4) jusqu'au 16/04/15 > À remplacer.
Grincement des amortisseurs AV

jusqu'au 09/04/16 > Montage d'une protection sur le ressort.

Fissuration du soufflet pare-poussière de l'amortisseur jusqu'au 01/12/17 > À remplacer.

Bruit de la direction vers la gauche jusqu'au 14/12/17 > Arbre.

Rupture du ressort d'amortisseur AV jusqu'au 02/04/18 > À changer.

HABITACLE

Ouverture inopinée de l'affichage tête haute jusqu'au 05/10/15 > À remplacer.

Affaissement du renfort latéral des assises avant jusqu'au 01/04/16 > À réparer.

Grincement de la vitre avant

lorsqu'elle est ouverte jusqu'au 03/10/16 > Coulisse.

Dysfonctionnement de l'aleté d'angle mort jusqu'au 24/12/16 > Modules de commande.

Air froid indisponible > Condenseur (jusqu'au 28/10/16) ou évaporateur (jusqu'au 19/12/16).

GPS indiquant un mauvais emplacement jusqu'au 24/12/16 > Module de connectivité à changer.

Fissures dans l'un des coins de l'écran central > À remplacer.

Usure du volant en cuir jusqu'au 08/03/17 > À changer.

Défaillance des rétros rabattables électriques jusqu'au 31/01/18 > À changer.

ON AIME

Look Avec son capot allongé et ses flancs taillés, le CX-3 accroche le regard. Impossible de demeurer insensible à son charme.

Équipement La dotation est très avantageuse dès le premier niveau : climatisation auto, GPS, freinage d'urgence auto... rien que ça !

Ambiance L'habitacle rappelle l'intérieur d'un coupé sportif avec le petit volant, le grand compte-tours central et les surfaces vitrées réduites à l'arrière.

Tenu de route Si le châssis, issu de la « 2 », n'a pas la rigidité qui caractérisait les précédentes productions, le CX-3 se montre rassurant par son comportement.

ON REGRETTE

Coffre Le CX-3 ne semble pas davantage porté sur le chargement. L'ouverture est peu pratique et le volume, restreint (350 l, contre 455 l sur un Renault Captur).



Aspects pratiques Ils se font trop rares. Les rangements sont limités et la modularité se résume à une banquette rabattable. Les stars du segments font nettement mieux.

Habitabilité Plus grand qu'un Peugeot 2008 et un Renault Captur, le CX-3 apparaît moins spacieux aux places arrière et les passagers ont le sentiment d'être confinés.

Confort Le bon accueil de la banquette ne compense pas les réactions sèches des suspensions sur les bosses.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITÉ
2.0 SkyActiv-G 4 x 2	120	5,9 (5,8)	Depuis 09/15	Souple à bas régime, il n'impressionne ni par son allant, ni par sa vivacité. Dès que l'on tire sur les rapports, il devient rageur.	■
2.0 SkyActiv-G 4 x 4	150	6,4 (6,3)	09/15-10/20	Associé à la finition haut e et à la transmission 4 x 4, il joue la carte de la souplesse, mais il faut le bousculer pour en tirer la quintessence.	■
1.5 SkyActiv-D 4 x 2/4 x 4	105	4,4/7 (5,2)	09/15-06/18	Ce diesel, sobre, fait correctement le boulot, aidé par le poids contenu de ce SUV. On peut juste déplorer sa paresse sous 1 500 tr/min.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 SKYACTIV-D 105 DE 2016

Filtre à air/habitacle	28/31 €	Embrayage complet	401 €
Filtre à huile/carburant	13/44 €	Injecteur/4 bougies	702/268 €
Plaquettes/disques AV	147/221 €	Turbo	1 931 €
Plaquettes/disques AR	108/206 €	Vanne EGR	635 €
Amortisseurs AV/AR	287/200 €	Filtre à particules	1 306 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 528 €

MAIN-D'ŒUVRE : + 90 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Look ravageur, intérieur bien présenté, le CX-3 joue les dandys. Sur la route, son châssis se révèle effi ace et est très plaisant. Bien qu'une transmission intégrale soit proposée, la faible garde au sol exclut toute escapade hors bitume. En revanche, avec un tel gabarit, l'habitabilité et le volume de coffre suscitent une pointe de déception. Si quelques défaillances techniques ont été détectées, le constructeur a rapidement trouvé la parade.

MAZDA

CX-5

2012-2017

Premier SUV compact de Mazda, le CX-5 a frappé fort: nouveau design, sobriété record, sens de l'accueil. Presqu'une réussite!

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation, trains roulants
- ▶ **BVA 6:** dysfonctionnements
- ▶ **2.2 SkyActiv-D:** arbre à cames, turbo...

! A surveiller



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 SkyActiv-D
Hausse du niveau d'huile du 26/01/12 au 11/03/13 > Capteur de pression des gaz d'échappement.
Témoin d'huile allumé jusqu'au 02/09/13 > Crépine d'huile et rondelles d'injecteur.
Perte de puissance, fumée blanche jusqu'au 17/09/13 > Turbo, arbre à cames et culbuteurs, pompe à vide.
Casse de la chaîne de pompe à huile jusqu'au 18/12/15 > Réparation.
Voyant moteur allumé jusqu'au 28/09/16 > Volet d'admission.
Perte de puissance jusqu'au 01/02/17 > Turbo.

Fuite d'huile > Joint d'entrée du refroidisseur de turbo (jusqu'au 10/12/12) ou joint de sortie (jusqu'au 20/02/17).
Démarrage difficile à basse T° jusqu'au 20/02/17 > Module de commande de préchauffage.

TRANSMISSION

Couinement de la BVA 6 jusqu'au 01/12/13 > Boîte à remplacer.
Témoin BVA 6 allumé > Reprog., ou bloc des valves de la boîte auto.
Vibrations à la décélération jusqu'au 01/03/16 > Module de commande de transmission 4 x 4.
Impossibilité de monter les rapports sur BVA 6 jusqu'au

01/09/16 > Boîte à changer.

CHASSIS

Bruits à l'avant jusqu'au 16/04/13 > Roulement de suspension.
Craquement de la direction jusqu'au 14/06/13 > Vis de rotule.
Craquements dans le train arrière > Amortisseurs (jusqu'au 05/06/14) ou ressorts d'amortisseur (jusqu'au 20/02/17).
Craquements à l'arrière sur les versions 4 x 4 > Différentiel arrière et/ou accouplement (jusqu'au 01/10/15) ou traverse arrière.
Bruit à l'avant et/ou à l'arrière > Bagues de barre stabilisatrice.
Bruit au démarrage avec le volant

en butée jusqu'au 23/12/16 > Crémalière à réparer.
Témoin ESP allumé jusqu'au 20/02/17 > Bloc ABS.

HABITACLE

Anomalie liée à la caméra de recul jusqu'au 28/05/13 > A changer.
Défaillance des rétroviseurs électriques jusqu'au 05/08/14 > Commutateur.
Dysfonctionnements des vitres et des portes avant jusqu'au 08/12/14 > Câblage de la porte.
Air froid indisponible jusqu'au 07/04/16 > Évaporateur.
Usure du volant en cuir jusqu'au 20/02/17 > À remplacer.

ON AIME

Dynamisme Un châssis agile et relativement léger, une direction consistante et des suspensions bien calibrées... ce SUV Mazda fait preuve d'un vivacité rare.
Coffre Sa capacité (463 l) se situe dans la moyenne haute de la catégorie. Petit plus : la banquette 40/20/40, de série des deuxième niveau (Éléance), avec dossiers rabattables depuis la soute.
Diesels Le CX-5 a inauguré une nouvelle génération de moteurs SkyActiv, très plaisants avec leur turbo à double étage, et à la fois doux coupleux et performants.
Places arrière Les pensionnaires de la banquette ne trouveront pas matière à jalouser leurs voisins assis à l'avant. L'espace qui leur est dévolu est amplement suffisant.
Confort La notion de dynamisme n'est pas incompatible avec l'idée de bien-être. Le CX-5 en fournit la preuve, avec sa banquette épaisse et son amortissement bien dosé. On déplore juste des trépidations.

ON REGRETTE

Présentation En plus du confort, on aurait apprécié un intérieur un petit peu moins austère...



Maniabilité En ville, le grand diamètre de braquage et les épais montants arrière compliquent la traîne. Gare aux manœuvres...
Freinage...et, au volant, des distances d'arrêt un peu plus courtes pour plus de sérénité.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE [ch]	CONSUMATION MOYENNE [l/100 km]	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
2.0 SkyActiv-G 4x2/4x4	165/160	6/6,6 (6,6)	04/12-03/17	Ce 2.0 atmosphérique présente de bonnes performances sur le papier, mais son fonctionnement est trop linéaire, obligeant à le cravacher.	Vert
2.2 SkyActiv-D 4x2	150	4,6 (5,3)	04/12-03/17	Inauguré par le CX-5, ce diesel sophistiqué est un monstre d'agrément par sa disponibilité à bas régime et ses prestations dynamiques.	Orange
2.2 SkyActiv-D 4x4	150	5,2 (5,5)	04/12-03/17	Associé à la transmission 4 x 4, cet onctueux 2.2 est à peine moins vélocé. Les reprises sont excellentes, mais aussi très sonores.	Orange
2.2 SkyActiv-D 4x4	175	5,2 (5,5)	04/12-03/17	Disponible avec la finition haut de gamm , et donc ultra-équipée, cette version se caractérise par ses reprises éclair et son appétit mesuré.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.2 SKYACTIV D 150 DE 2015

Filtere à air/habitade	29/30 €	Embrayage complet	415 €
Filtere à huile/carburant	13/44 €	Injecteur/4 bougies	702/244 €
Plaquettes/disques AV	152/266 €	Turbo	1 133 €
Plaquettes/disques AR	106/219 €	Vanne EGR	648 €
Amortisseurs AV/AR	330/296 €	Filtere à particules	1 823 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 450 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 90 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Prestations, style, confort, agrément des motorisations diesel... le CX-5 est une réussite. En revanche, il divise lorsqu'on aborde la question de la fiabilité. Si les propriétaires du modèle restylé (depuis 2015) n'ont pas essayé les platères de la nouvelle base technique SkyActiv, certains problèmes subsistent (bruit des trains roulants, défaillance de la boîte auto) et, surtout, la faiblesse de l'un des turbos du bloc 2.2 diesel jusqu'en 2017.

MERCEDES CLASSE A III / CLA

2012-2018

La 3^e génération a mis un terme à la formule monospace. Un choix payant côté style, mais pas en ce qui concerne les prestations !

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : toit ouvrant panoramique
- **180/200/220 CDI** : vanne EGR, FAP, distribution
- **7G-DCT** : dysfonctionnements



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Défaillance du Stop&Start de septembre 2015 à août 2016 > Batterie.
Refus de démarer, batterie déchargée jusqu'en sept. 2017 > Reprogrammation.
160/180 CDI (OM607-1.5)
Bruit au ralenti > Remplacement du volant moteur bimasse.
Consumation anormale de liquide de refroidissement > Culasse.
Bruit de suralimiment jusqu'en octobre 2015 > Conduit d'air.
180/200/220 CDI (OM651-1.8 et 2.1)
Fuite de liquide de refroidissement > Raccord de radiateur et du joint.
Témoïn moteur allumé > Contrôle, voire remplacement du FAP.
Message d'alerte lié au niveau de liquide de refroidissement > Joint de la vanne EGR à changer.
Perte de puissance jusqu'au

06/12/12 > Faisceau de câbles du capteur de pression différentielle.
Témoïn moteur allumé > Valve de la vanne EGR ou capteur de contrepression (jusqu'en juin 2013).
Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'au 13/01/13 > À changer.
Bruit après le démarrage du moteur > Tendeur de chaîne et/ou chaîne de distribution en fonction de l'allongement (+ ou -82 mm).

TRANSMISSION

Boîte manuelle
Pédale d'embrayage ne revenant pas en position jusqu'en février 2013 > Butée d'embrayage.
7G-DCT
Bruit anormal entre 60 et 80 km/h > Montage d'un amortisseur sur le demi-arbre de roue.
Dureté du passage de 1^{er} en 2^e de septembre 2012 à mai 2013 > Synchroniseur.
Impossibilité d'engager la marche

arrière jusqu'en juin 2013 > Reprog.
Craquements lors du passage des rapports jusqu'au 30/06/13 > Arbres de sortie.
Blocage de la boîte sur « P » jusqu'en décembre 2013 > Calculateur.
Voyant allumé > Calculateur BVA à changer et commande hydraulique EHS à réparer.
Bruit de la transmission, les rapports ne passent pas (OM651) > Double embrayage et volant moteur.
Témoïn anomalie allumé d'août 2014 à mars 2016 > Pompe à huile additionnelle électrique.
Craquements en passant de « D » à « R » jusqu'en mars 2017 > Arbre de sortie ou boîte complète.
Impossibilité de passer le sixième rapport (version essence) > Double embrayage.

Bruit de sonnette au démarrage (version essence) > Volant moteur.

CHASSIS

Vibration entre 100 et 130 km/h > Montage de paliers hydrauliques sur le bras transversal du train avant.
Message « assistance de DA défectueuse » > Calculateur de direction
Craquements au niveau du train avant > Roulements de roue.
Vibrations entre 120 et 150 km/h sur 4Matic > Différentiel arrière.

HABITACLE

Pannes de la commande des portes avant jusqu'au châssis n° J038712 > Calculateur à changer.
Blocage du toit ouvrant panoramique > À réparer, ou unité d'entraînement à changer.

Bruit au niveau des commandes de climatisation jusqu'au 24/02/14 > Panneau de climatisation à remplacer.
Inversion du mouvement du toit ouvrant panoramique (jusqu'au 04/04/15) ou blocage du couvercle en verre (jusqu'au 01/03/14) > Giassières et mécanisme.
Usure du levier de réglage en hauteur du siège > À changer.
Fuite d'eau à l'avant > Flexible d'écoulement à modifier.
Difficulté à déplacer le siège avant Easy Entry jusqu'au 04/10/15 > Cadre du siège à changer.
Vrillage du store de toit > À remplacer.
Bug du Live Traffic Information jusqu'à la fin de la production > Reprogrammation.

EN DÉTAIL

- 1 Les places arrière ne sont pas très accueillantes : accès difficile, espace juste correct, suspensions inconfortables et visibilité occultée par les sièges avant. 2 Le coffre n'est guère pratique : ouverture étroite et volume moyen.
- 3 La version CLA reprend le profil élancé du coupé CLS... en plus compact.



4 Même privée de la transmission 4Matic, la Classe A fait montre d'efficacité, de dynamisme, sans pour autant être la meilleure. On observe une tendance au sous-virage.



Modèle restylé (2015)

Look jeune et dynamique, châssis affûté... la Classe A est transfigurée. Cependant, la réalisation de l'habitacle déçoit.

ON AIME

Style Avec la troisième génération de la Classe A, la marque entendait rajouter son image en privilégiant des lignes fluides, sportives et originales. C'est réussi!

Moteurs De la petite 180 de 122 ch à l'AMG de 381 ch, en passant par le 1.5 diesel d'origine Renault décliné en 90 et 109 ch, la Mercedes se caractérise par une gamme très vaste.

Présentation Certaines versions proposent un habitacle plus valorisant, et ce grâce au grand nombre d'options disponibles au catalogue.

Comportement La monte pneumatique génèreuse et les trains roulants évolués favorisent la tenue de route.

Agèrment Direction directe, suspensions fermes, l'allemande se prend pour un véritable petit kart.

ON REGRETTE

Habitabilité Les places arrière ne sont guère accueillantes et le volume de coffre apparaît limité, malgré le gabarit de la Classe A. Les compactes généralistes font beaucoup mieux.

Aspects pratiques Le seuil de coffre est élevé, la visibilité vers l'arrière, médiocre, l'ouverture du hayon, réduite, et les rangements sont aux abonnés absents.

Insonorisation Les diesels sont très bruyants dans l'habitacle. Pénible.

Confort Très fermes, les suspensions et la sellerie ne ménagent pas les passagers, particulièrement à basse vitesse.

Finition La qualité de certains plastiques laisse vraiment à désirer, tout comme les assemblages, qui peuvent prendre du jeu. Toutefois, on relève des progrès sur le modèle restylé depuis juillet 2015.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
180	122	5,8 (5,7)	09/12-04/18	Souple et volontaire à bas régime, ce n'est pas un mauvais bougre, mais il manque de peps dans les relances.	■■■■
200	156	5,8 (5,7)	09/12-04/18	Vigoureux et effi ace, le 1.6 turbo est malheureusement pénalisé par la longueur des rapports de boîte.	■■■■
220 4MATIC	184	6,6	09/14-04/18	Le 2.0 turbo offre un réel agrément et des performances de premier plan. Sans oublier les quatre roues motrices.	■■■■
160 CDI	90	4	10/13-04/18	Outre ses prestations en demi-teinte, ce petit bloc Renault n'est guère excitant, voire indigne de la Classe A.	■■■■
180 CDI*	109	4 (4,4)	09/12-04/18	Très sobre, souple à bas régime et plutôt consistant dans les relances, le 1.5 d'origine française est à la hauteur.	■■■■
200 CDI	136	4,6 (4,4)	09/12-04/18	Le surcroît de puissance garantit une plus grande polyvalence. Le conducteur restera toutefois sur sa faim.	■■■■
220 CDI BVA 7**	170/177	4,4/4,1	04/13-04/18	Ici, le bloc 2.1 offre davantage de sensations tout en restant raisonnable à la pompe. La meilleure version diesel.	■■■■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7G-DCT. (*) Moteur Mercedes jusqu'en septembre 2013 avec boîte auto. (**) Changement de puissance en juillet 2015.

LE BUDGET

POUR UN 200 CDI 136 DE 2013

Filtere à air/habitacle	46/56 €	Embrayage complet	803 €
Filtere à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	444/217 €
Plaquettes/disques AV	87/204 €	Turbo	1 602 €
Plaquettes/disques AR	91/192 €	Vanne EGR	351 €
Amortisseurs AV/AR	508/324 €	Filtere à particules	2 447 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 496 €

MAIN-D'ŒUVRE : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2010



BILAN Coûteuse, la Classe A s'achète surtout pour sa ligne. Côté prestations pures, elle a du mal, en effet, à rivaliser avec les meilleures concurrentes généralistes. À la fois plus volumineuse et moins habitable, elle n'offre pas le niveau de raffinement que l'on attend d'une compacte de luxe. Au chapitre fiabilité le bilan apparaît positif... sauf lorsqu'on évoque la 7G-DCT. Par ailleurs, la chaîne de distribution est à surveiller sur le diesel OM651.

MERCEDES CLASSE A IV

DEPUIS 2018

Plus sage dans son style extérieur et dans sa conduite, elle se lâche à l'intérieur en faisant le plein de technologies.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

➤ Aucune



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Bruits sourds dans le compartiment moteur jusqu'en décembre 2018
> Silentbloc à resserer.
Batterie d'appoint déchargée après immobilisation de plus de dix jours > À remplacer.



de frein > Pompe à dépression et de liquide de refroidissement.

Message « rouler à 80 km/h maxi » > Mise à jour du calculateur de train de roulement.

Bruit de régulation de freinage lors

des manœuvres automatiques > Mise à jour du logiciel ESP.

HABITACLE

L'écran central reste noir jusqu'à 10/10/18 > Mise à jour logiciel.

Combiné d'instruments ne s'allume pas > Mise à jour logiciel.
Bruit au niveau de l'insert décoratif de la planche de bord > Mise en place de bandes de feutre.
Impossibilité de verrouiller ou déverrouiller via le système d'ouverture sans clé > Codage du contacteur.
L'éclairage d'ambiance reste blanc > Mise à jour logiciel.
Bruit ou inefficacité des essuie-glaces > Remplacement et nettoyage du pare-brise.
La dimatisation chauffe au lieu de refroidir > Unité de commande.

TRANSMISSION

8G-DCT
Impossibilité de passer en D ou R > Mise à jour du calculateur de boîte.

CHASSIS

Mauvaise sensation de la pédale

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
180	136	5,9	Depuis 06/18	Discret, souple et assez vigoureux, ce bloc 1.3 turbo d'origine Renault fait le job. Mais on aurait apprécié plus de caractère.	■
200 8G-DCT	163	5,9	Depuis 03/18	Accélération linéaire, sonorité quelconque, cette version se signale davantage par sa douceur que par son tempérament.	■
180 d	116	4,7 (4,2)	Depuis 03/18	Ce moteur n'est pas à la peine, mais il manque de nerf quand la route se dégage. Il a au moins l'avantage d'être sobre.	■
200 d 8G-DCT	150	4,7	Depuis 11/18	Une mécanique, plus en accord avec le statut de la Classe A, qui permet de profiter pleinement des qualités de son châssis.	■
220 d 8G-DCT	190	4,7	Depuis 11/18	Son couple de 400 Nm assure des relances canons. Une voiture performante, mais aussi docile grâce à la boîte auto à huit rapports.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7G-DCT

LE BUDGET

POUR UN 180D DE 2019

Filtre à air/habitacle	48/108 €	Embrayage complet	557 €
Filtre à huile/carburant	24/105 €	Injecteur/4 bougies	411/156 €
Plaquettes/disques AV	89/209 €	Turbo	1 301 €
Plaquettes/disques AR	90/111 €	Vanne EGR	442 €
Amortisseurs AV/AR	538/336 €	Filtre à particules	2 518 €
Kit de distrib. (200 000 km/10 ans)	179 €	Total du panier de pièces	7 222 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Cette Classe A a gommé ses principaux défauts. Elle accueille un peu mieux ses passagers à l'arrière, son coffre est plus grand et plus pratique, et ses suspensions sont plus prévenantes. Certains lui reprocheront son style extérieur... dans la continuité. À l'intérieur, elle en met plein la vue avec sa débauche de technologies et d'écrans, qui nécessitent un petit temps d'adaptation. Enfin on aurait apprécié un peu plus de tempérament au volant.

ON AIME

Présentation Avec sa grande dalle numérique (deux écrans de 10 pouces) et, plus globalement, le design de sa planche de bord, la Classe A démode la concurrence.



Technologie Conduite semi-autonome, navigation à réalité augmentée, assistant vocal pertinent, les équipements proposés sont inédits à ce niveau de gamme. Malheureusement, ils sont souvent en option.

Confort Même si elles ne sont pas parfaites, les suspensions procurent un confort autrement plus moelleux que sur la précédente génération. Il est également possible d'opter pour l'amortissement piloté.
Comportement Même si le dynamisme stagne, la Classe A profite toujours d'un châssis effi ace dans les virages et d'un freinage puissant.

ON REGRETTE

Sensations La Classe A devenant plus confortable, les sensations sont moins présentes. Le châssis est moins incisif et les moteurs manquent de caractère.

Options Ce n'est pas une surprise pour une Mercedes : les équipements les plus intéressants sont très souvent optionnels.

Aides à la conduite Elles sont fort perturbatrices, à l'image de l'alerte de franchissement de ligne actif. Et même après les avoir coupées, elles se reconnectent à chaque redémarrage.

MERCEDES CLASSE C III

2007-2014

Parmi les petits modèles de la marque, elle a été la première à inscrire le dynamisme à son cahier des charges. Mais le confort en pâtit.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **180/200/220/250 CDI :** injecteurs, distribution, vanne EGR, pompe à eau, embrayage
- ▶ **V6 CDI :** distribution



Modèle restylé (2011)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

180/200/220/250 CDI (OM651)

Sifflements au ralenti jusqu'en février 2010 > Pompe haute pression.

Claquement du volant moteur à partir de mars 2011 > À changer.

Perte de puissance jusqu'en août 2011 > Capteur de pression différentielle.

Claquements moteur > Chaîne et tendeur de distribution.

Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau (jusqu'en août 2011), tubulure de sortie d'eau ou joint du volet by-pass EGR (jusqu'en décembre 2012).

Moteur ne tournant pas rond, voyant moteur allumé > Injecteurs. **Témoin** diagnostic allumé

> Faisceau électrique des injecteurs ou valve EGR.

Démarreur HS > À changer. **Irregularités** de fonctionnement

> Pompe à carburant. **Fuite** d'huile du turbo > Vis creuse.

320/350 CDI (OM642)

Bruit moteur > Chaîne de distribution ou coussinets de vilebrequin (1^{er} palier).

Bruit moteur > Collecteur d'échappement et turbo.

Voyant diagnostic allumé > Valve ou conduite EGR.

Témoin moteur allumé

> Régénération ou remplacement du fil à particules.

Fuite d'huile > Bague d'étanchéité entre le turbo et le collecteur, ou joint d'échangeur thermique.

TRANSMISSION

Boîte manuelle

Augmentation brève du régime (220 CDI) > Embrayage, voire volant moteur.

BVA

Rapports difficiles à engager, ou passage en mode secours > Unité de commande.

CHASSIS

Bruit de la direction au braquage > Boîtier de DA à changer.

Témoin ESP allumé > Pédale d'accélérateur (de janvier à décembre 2012) ou capteurs de vitesse.

Claquement dans le train avant > Palier supérieur des amortisseurs ou amortisseurs (jusqu'en juin 2011).

HABITACLE

Défaillance de la climatisation > Poullie ou compresseur.

Dysfonctionnement de la serrure de coffre > À changer.

ON AIME

Agilité Profitait d'un train avant incisif, la Classe C troisième du nom prend très peu de roulis. Certes, ce n'est pas encore une BMW Série 3. Il n'empêche, elle s'en rapproche avec son châssis dynamique.

Comportement Sûre et stable, la Mercedes ne fait jamais payer son architecture de propulsion. Dans tous les cas, l'ESP veille au grain.

Moteur La famille dispose d'excellentes motorisations, en diesel comme en essence, et même du dernier V8 AMG 6.3 atmosphérique : un mythe !

Ergonomie Une fois que l'on a assimilé l'environnement propre à la marque, l'ergonomie apparaît impeccable et la position de conduite s'ajuste au millimètre.

ON REGRETTE

Coffre Il n'offre pas une surface de chargement régulière. Par ailleurs, la version break affiche seulement 101 de plus que la berline.



Finition Encore une Mercedes qui n'apas bénéficié de tout le soin que l'on est en droit d'attendre d'un modèle de la marque. Mais cela s'est arrangé sur le modèle restylé. **Confort** Les suspensions sont sèches et les sièges de série, trop durs, manquent de maintien. **Sonorité** Le diesel quatre cylindres OM651 est certes performant, mais il s'est toujours montré très bryant, même à chaud.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
180 K/180 CGI BVA 7	156	7,4/7,1	09/07-04/14	Une bonne entrée en matière, qui demeure toutefois un peu juste.	■■■■
200 K/200 CGI BVA 7	184	7,6/7,2	04/07-04/14	Le supplément de vivacité est bienvenu. Un bon choix en essence.	■■■■
280/300	231	9,2	09/07-04/11	Ce V6 allie douceur et performances. Attention à la consommation !	■■■■
180 CDI	120	5	04/10-04/14	Si l'on apprécie sa sobriété, l'ensemble n'est guère enthousiasmant.	■■■■
200 CDI	136	5,5/5*	09/07-04/14	Mieux adapté pour faire de la route, mais l'agrément est juste correct.	■■■■
220 CDI	170	5,9/4,8*	04/07-04/14	Quoique bruyante, cette motorisation offre un bon compromis.	■■■■
250 CDI	204	5,1	10/08-04/14	Des performances de V6 moyennant une consommation sage. Bryant.	■■■■
300 CDI AMATIC	231	7	07/11-04/14	Un V6 très convaincant, d'autant plus sécurisant avec le système 4 x 4.	■■■■
320/350 CDI BVA 7	224/231/265	7,2/6,6/5,9	07/07-04/14	Très bonnes performances, agrément de premier plan : le must !	■■■■

(*) La seconde valeur correspond aux motorisations OM651.

LE BUDGET

POUR UN 220 CDI 170 DE 2011

Filtere à air/habitude	54/56 €	Embrayage complet	886 €
Filtere à huile/carburant	22/37 €	Injecteur/4 bougies	1143/217 €
Plaquettes/disques AV	112/284 €	Turbo	2 620 €
Plaquettes/disques AR	71/172 €	Vanne EGR	351 €
Amortisseurs AV/AR	568/446 €	Filtere à particules	3 484 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	10 523 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Avec son châssis affûté, la Classe C troisième du nom a ouvert la voie à une série de Mercedes plus dynamiques. Elle dispose, en outre, de motorisations performantes. Cependant, l'insonorisation du quatre-cylindres diesel, le fil age des suspensions et la finition de modèles non restylés (avant mars 2011) timentent le tableau. **Question fiabilité :** le moteur diesel OM651, dont les injecteurs et la pompe à eau sont fragiles, a causé bien des tracas aux propriétaires.

4 portes - L x l x h : 4,58 x 1,77 x 1,46 m - Coffre : 475 l - Réservoir : 66 l
Break SW - L x l x h : 4,60 x 1,77 x 1,46 m - Coffre : de 485 à 1 500 l
Coupé - L x l x h : 4,59 x 1,77 x 1,41 m - Coffre : 450 l

MERCEDES CLASSE C IV

2014-2021

Outre sa plastique flamboyante, conforme aux nouvelles aspirations de la marque, cette Classe C témoigne des progrès accomplis.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : direction
- 7G-Tronic : dysfonctionnements



Modèle non restylé (avant 2018)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

180/200/250/300 (M274)
Craquement moteur jusqu'au 30/03/15 > Pistons et bielles.
Fuite d'huile au niveau du turbo > Joint de conduite de retour.
Bruit moteur > Courroie accessoires.
V6 et V8 (M276 et M278)
Bruit au démarrage > Tendeurs de chaîne et capets antiretour.
200 d (OM626)
Perte de puissance > Turbo.
220 d/250 d (OM651)
Difficultés de démarrage jusqu'au 30/06/14 > Relais de démarreur ou limiteur de chute de tension.

Bruit après le démarrage du moteur > Tendeur de chaîne et/ou chaîne de distribution en fonction de l'allongement (+ ou -82 mm).

TRANSMISSION

7G-Tronic
Fuite d'huile > Carter convertisseur.
Calage lors du passage en « D » et « R » > Joint tonique d'embrayage.
Passage en mode dégradé > Unité de commande électrohydraulique.
9G-Tronic
Frottement de l'embrayage jusqu'en août 2015 > Convertisseur.
Divers
Bruit de l'arbre de transmission

jusqu'au 30/11/15 > Roulement.

CHASSIS

Craquement sur route dégradée > Jambe direction ou amortisseur.
Direction bruyante > Arbre de direction inférieur et souffie (jusqu'au 31/10/15) ou crémaillère.

HABITACLE

Défaillance du pavé tactile jusqu'en février 2015 > Mise à jour.
Craquements au niveau des vitres > Lève-vitre.
Blocage du toit panoramique > À réparer, ou unité d'entraînement.

Dysfonctionnement du cache-bagages électrique (sur le break) jusqu'au 29/06/17 > Glissières.

Défaillance du détecteur de voie > Calculateur à changer.

Mauvais enclenchement de la serrure de porte arrière jusqu'au 31/03/15 > À remplacer.

Impossibilité de commander la climatisation > Clavier de clim.

Défaillance du réglage électrique de la direction jusqu'au 31/03/17 > Mécanisme de réglage.

Coffre ne s'ouvrant pas entièrement jusqu'en février 2019 > Ressort.

ON AIME

Habitabilité L'emplacement ayant été augmenté de 8 cm, les places arrière se montrent nettement plus spacieuses.



Style Inspirées par la Classe A, les lignes se font plus fluides et moins guidées. Mais la palme revient au coupé et cabriolet.

Comportement Plus agile encore que son aînée, la Classe C bénéficie d'une direction enfin agréable et correctement calibrée.

Finition Les progrès sont évidents, tant du point de vue de la qualité des matériaux que de l'assemblage.

Présentation En fonction des versions, la présentation peut s'avérer très luxueuse et les options ne manquent pas.

Transmission Les boîtes auto, beaucoup plus courantes sur cette génération, sont agréables et plutôt économes en carburant.

ON REGRETTE

Ergonomie Côté équipement multimédia, Mercedes a pris du retard et son système est bien moins facile à utiliser que ceux de ses concurrents.

Confort Seule l'option suspension pneumatique permet de bénéficier d'un confort digne de ce nom. Et toujours cette sellerie ferme !

Moteurs Exit la plupart des V6 au profit de 4- cylindres plus sobres. Quant au bloc 180 d d'origine Renault, le manque de nervosité est flag. ant. Et l'agrément en souffre.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
04/20	156	5 (5,4)	03/14-04/21	Souple et énergique, le 1.6 turbo est pénalisé par des rapports longs.	■■■■
200	184	5,3 (5,3)	03/14-04/21	Il offre de très bonnes accélérations et des reprises dynamiques.	■■■■
250 BVA 7	211	5,3	03/14-05/18	Doux et performant, le sophistiqué 2.0 turbo envoie les watts ici.	■■■■
300 BVA 7	245	6,3	08/15-05/18	Légèrement plus performant que le 250, mais la différence est minime.	■■■■
180 d	116/122*	3,9 (4,2)/4,4	07/14-04/21	Creux et sonore, le bloc 1.6 Renault propose des prestations correctes.	■■■■
200 d	136	3,9 (4,3)	07/14-05/18	Le 1.6 dispense davantage d'agrément avec un surcroît de tons.	■■■■
220 d	170/194*	4 (4,3)/4,7	03/14-04/21	Un excellent rapport performances/consommation. Un brin sonore.	■■■■
250 d BVA 7	204	4,3	07/14-05/18	Avec 500 Nm de couple, ce bloc a une santé de fer. La BVA 7 est lente.	■■■■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7G-Tronic ou 9G-Tronic (à partir d'avril 2016). (*) Changement de puissance en mai 2018.

LE BUDGET

POUR UN 220 D 170 DE 2015

Filtre à air/habitacle	54/66 €	Embrayage complet	793 €
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	499/217 €
Plaquettes/disques AV	102/366 €	Turbo	2 620 €
Plaquettes/disques AR	91/216 €	Vanne EGR	351 €
Amortisseurs AV/AR	650/508 €	Filtre à particules	1 642 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	8 299 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Encore chère en occasion, la dernière Classe C a beaucoup à offrir. Mieux fini, plus habitable et plus agréable à conduire qu'avant, elle pêche cependant par un niveau de confort moyen avec la suspension et les sièges de série. Veillez à bien choisir votre configuration ! Après six années de service, la famille étoilée n'a pas connu d'avarie grave sur les versions diesel, les plus répandues, si ce n'est avec la 7G-Tronic.

MERCEDES CLASSE E III

2009-2016

Fidèle à elle-même, la routière cultive les valeurs chères à Mercedes, à savoir confort, habitabilité et apparence statutaire.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- 200/220/250 CDI : injecteurs, pompe à eau...
- V6 CDI : chaîne de distribution
- 7G-Tronic : dysfonctionnements divers

!!! A surveiller



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

200/220/250 CDI (OM651)
Difficultés de démarrage > Capteur d'arbre à cames.
Sifflement de la pompe haute pression jusqu'en février 2010 > À remplacer.
Témoin moteur allumé jusqu'au moteur n° 31839454 > Vanne EGR.
Claquements du volant moteur à partir de mars 2011 > À remplacer.
Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau (jusqu'en août 2011), tubulure de sortie d'eau ou joint du volet by-pass EGR (jusqu'en décembre 2012).
Perte de puissance du 01/07/12 au

01/10/13 > Capteur de pression différentielle.

Moteur ne tournant pas rond > Injecteurs.

Bruit après le démarrage du moteur > Tendeur de chaîne et/ou chaîne de distribution.

Défaillance du démarreur (avec Stop&Start) > Fusible ou démarreur.
Augmentation de régime (220 CDI) > Embrayage, voire volant moteur.

V6 CDI (OM642)
Bruit après le démarrage > Chaîne de distribution.

Manque de puissance, usure du turbo > Collecteur d'échappement.

Fuite d'huile > Bague d'étanchéité entre le turbo et le collecteur, ou joint d'échangeur thermique.

Témoin moteur allumé > Régénération ou remplacement du filit e à particules.

TRANSMISSION

Boîte manuelle
Broutement de l'embrayage jusqu'en janvier 2012 (sur versions 200/220 CDI) > À changer.

7G-Tronic
Passages de rapport difficile > Commande électrohydraulique ou embrayage multidisque K1.
Manque de fluidité dans la mo

des rapports 2'3' > Embrayage.

Bruits au niveau de l'essieu arrière (sur le break) à partir du 01/01/14 > Paliers du différentiel arrière.
Bruits du palier central de l'arbre de transmission jusqu'au 29/11/15 > Roulements à bille.

CHASSIS

Bruit des amortisseurs avant jusqu'en juin 2011 > À remplacer.
Bruit du train avant > Coupelles et butée d'amortisseur ou paliers sur les deux tirants.
Jeu ou fuite de la direction assistée > Kit de réparation du boîtier de DA.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
200 CGI	184	7,3	09/09-07/16	Un bloc d'entrée de gamme suffisamment performant mais bruyant.	Vert
250 CGI BVA 7	204/211	7,6/6,1	09/09-07/16	Cette mécanique plaisante dispose de ressources confortables.	Vert
200 CDI	136	5,2	09/09-07/16	Une motorisation tranquille et économe, qui ne fait pas de miracle.	Orange
220 CDI	170	5,3	03/09-07/16	Il allie bonnes performances et sobriété. Dommage qu'il soit si sonore.	Orange
250 CDI	204	5,3	03/09-07/16	Ce diesel sportif offre des reprises canon sans se montrer glouton.	Orange
300 CDI BVA 7	231	6,9	04/10-07/16	L'agrément mécanique est tout autre lorsque l'on accède à un V6.	Orange
350 CDI BVA 7	231/265*	6,9/6,2	09/09-07/16	Puissant, onctueux, ce V6 fait de la « E » une redoutable routière.	Orange

(*) 265 ch depuis janvier 2010.

LE BUDGET

POUR UN 220 CDI 170 DE 2013

Filtre à air/habitacle	54/56 €	Embrayage complet	886 €
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	444/232 €
Plaquettes/disques AV	112/284 €	Turbo	2 620 €
Plaquettes/disques AR	91/172 €	Vanne EGR	264 €
Amortisseurs AV/AR	610/466 €	Filtre à particules	2 802 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	9 217 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Un rien austère, cette troisième génération de Classe E est une Mercedes à l'ancienne, confortable et sage. Elle constitue un choix pertinent pour qui cherche à avaler les kilomètres d'autoroute avec armes, bagages et sans fatigue. S'il a gagné en séduction, le modèle restylé (depuis mars 2013) présente aussi un bilan médical plus rassurant. Avant cette date, la Classe E présente bien des faiblesses, plus particulièrement sur le moteur diesel OM651.

ON AIME

Finition Dans l'habitacle, la présentation est valorisante et la qualité des matériaux, à la mesure des standards de la marque.



Confort Les suspensions, souples et progressives, absorbent toutes les aspérités de la route.

Habitabilité Certes, à l'arrière, la place du milieu est inutilisable. En revanche, l'espace aux genoux et à la tête est satisfaisant, tout comme l'accessibilité. On comprend mieux pourquoi les chauffeurs de taxi plébiscitent cette Mercedes.

Coffre Avec 540 l pour la berline et 695 l pour le break, le volume de chargement permet de voir large!

Maniabilité La Classe E est une grande voiture, mais le diamètre de braquage court permet de se tirer de bien des mauvais pas.

Moteurs Du 4-cylindres diesel 136 ch au V8 AMG de 525 ch, en passant par les V6 essence et diesel, il n'existe pas de Classe E III sous-motorisée.

ON REGRETTE

Agrement La direction collante et la suspension souple n'incitent pas à une conduite dynamique.

Insonorisation Même sur cette grande berline, le diesel OM651 joue des castagnettes en charge.

Visibilité Au volant de la berline, se garer en créneau sans caméra de recul est une épreuve.

Ambiance Le dessin de la planche de bord et les coloris sélectionnés ne respirent pas la gaieté.

MERCEDES CLASSE E IV

DEPUIS 2016

Conservatrice dans ses lignes et toujours aussi confortable, elle surprend, en revanche, par son arsenal d'équipements high-tech.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

200 (M274)
Maquements à l'accélération jusqu'au 01/04/16 > Canal d'admission d'air.
Odeur de carburant dans l'habitacle jusqu'au 01/05/17 > Conduite de carburant basse pression.
Bruit de la courroie d'accèsories > Centrage de l'alternateur.
Témoin moteur allumé > Douilles de contact du calculateur.
Perte de puissance et alerte de T^m moteur > Faisceau de câbles.
200 d/220 d (OM654)
Mauvaises sensations dans la pédale de frein > Pompe à

dépression et de liquide de refroidissement.
350 d (OM642)
Fuite de liquide de refroidissement et/ou d'huile (286 ch) > Support de turbo.
Fuite d'huile > Joint de l'échangeur thermique.

TRANSMISSION

Ronflements au niveau du train arrière du 06/04/17 au 30/06/17 > Huile de différentiel.

CHASSIS

Grincements sur route dégradée > Bras de suspension avant.

Bruit des amortisseurs AR > Paliers d'appui, voire amortisseurs.

À-coups des freins > Disques et plaquettes, voire moyeu de roue AR.

Bruit de frottement au braquage jusqu'au n° 048221 (sauf 4MATIC)

Cliquets au braquage jusqu'au 01/12/17 (sauf 4MATIC)

> Crémaillère de direction.

Message « défaut direction » ou bruit de frottement (sauf 4MATIC)

> Mise à jour logiciel, ou boîtier de direction.

HABITACLE

Message « détecteur de voie non

disponible » > Moteur vibrant ou volant.

Dysfonctionnement du réglage électrique de la colonne de direction jusqu'au 31/03/17 > Mécanisme.

Défaut des aides à la conduite > Douilles de contact.

Vibrations du rétroviseur central > Élément isolant.

Dysfonctionnement du hayon jusqu'au 15/10/18 > Galibrage de la commande de hayon.

Humidité au niveau du montant A > Passage d'écoulement d'eau.

Arrêt de l'écran central > Faisceau de câbles.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
200 BVA 9	184/197*	5,9/6,3	03/16-07/20	Une version d'entrée de gamme aux performances suffisantes.	■
350 e BVA 9	293	2,5	10/16-07/20	Puissance confortable et consommation maîtrisée pour cette hybride.	■
200 d BVA 9	150/160**	4,6/4,3	10/16-07/20	Un diesel d'entrée sans éclat, mais ce bloc remplit son contrat.	■
220 d BVA 9	194	4,6	Depuis 03/16	De bonnes relances (400 Nm de couple) et une appréciable sobriété.	■
350 d BVA 9	258/286***	5,5/5,2	03/16-07/20	Souple et vigoureux. L'agrément et les performances sont au diapason.	■
400 d BVA 9	340	5,7	Depuis 05/18	Encore plus de vitalité avec cette 400 d... à condition de la dénichier.	■

(*) 197 ch en juin 2019. (**) 160 ch en janvier 2019. (***) 286 ch en août 2018.

LE BUDGET

POUR UN 220D 194 BVA DE 2017

Filtre à air/habitacle	56/68 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	24/105 €	Injecteur/4 bougies	449/248 €
Plaquettes/disques AV	136/376 €	Turbo	1 635 €
Plaquettes/disques AR	99/258 €	Vanne EGR	364 €
Amortisseurs AV/AR	628/658 €	Filtre à particules	1 490 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 594 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Sous ses airs de berline discrète, cette Classe E assure le show à l'intérieur. La qualité de finition est au rendez-vous et les grands écrans numériques nous projettent dans le futur. Une impression que l'on retrouve sur la route à travers les nombreuses aides à la conduite. Cette génération a progressé sur deux plans : de meilleures sensations au volant et des mécaniques plus fiables. Méfiant e, cependant, la direction peut jouer des tours...

ON AIME

Dynamisme Dotée d'un châssis alerte (celui de la Classe C) et d'une direction plus incisive, cette Classe E fait jeu égal avec une BMW Série 5 dans ce domaine.



Présentation L'intérieur rappelle celui de la Classe S. Planchette de bord du plus bel effet, instrumentation numérique Widescreen (option) : on en prend plein les mirettes.
Places arrière Avec 6 cm de plus en empattement, les hôtes de la banquette bénéficient d'un espace plus important pour les jambes.

Confort Même si l'on n'opte pas pour l'exceptionnelle suspension pneumatique Air Body Control, on roule sur du velours.

Sécurité... Dispositifs d'alerte à foison (obstacles, angles morts, vigilance conducteur), conduite semi-automatisée (Drive Pilot), cette Mercedes veille au grain.

ON REGRETTE

Trop intrusive... À trop assister le pilote, la technologie embarquée n'est pas exempte d'erreurs. Elle peut réagir de façon inappropriée alors qu'il n'y a pas de danger.

Chargement Si le coffre est bien conçu (seuil bas et formes carrées), il affiche un volume moyen qui incite à se tourner vers le break.
cinquième place À l'arrière, le passager du milieu a de quoi jalouser ses voisins. L'assise de son siège est étroite, son dossier ferme, et le tunnel de transmission gêne le voyage.

MERCEDES CLASSE B II

2011-2018

Quoique plus agréable, le Classe B persiste à faire l'impasse sur des aspects pratiques pourtant essentiels. Tant pis!

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 180/200/220 CDI : distribution, vanne EGR
- ▶ 7G-DCT : dysfonctionnements



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

180 CDI (1.5)

Vibrations du moteur au ralenti
> Volant moteur.

180/200/220 CDI (1.8)

Perte de liquide de refroidissement
> Tubulure de sortie d'eau ou joint du volet by-pass de la vanne EGR.

Claquement du moteur au démarrage > Tendeur et/ou chaîne de distribution à remplacer.

Manque de puissance et voyant allumé > Particules allumées jusqu'au 06/12/12 > Capteur de pression différentielle du filtre à particules.

Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'au 13/01/13 > À remplacer.

Témoign diagnostic allumé > Valve de la vanne EGR.

Voyant moteur allumé > Filtre à particules à remplacer.

TRANSMISSION

Boîte manuelle

Pédale d'embrayage ne revenant pas en position jusqu'en février 2013 > Butée.

Passage des 1^{er} et 2^{es} rapports dur de novembre 2012 à mai 2013 > Synchros.

7G-DCT

Dysfonctionnements de la boîte automatique > Calculateur et kit de réparation.

Bruits lors du passage des rapports du 01/12/12 au 30/06/13 > Arbres de sortie.

Bruit de la chaîne cinématique
> Volant moteur bimasse et double embrayage à changer.

Craquement en passant de « D » à « R » jusqu'en avril 2017 > Arbre de sortie (3^e, 6^e, 7^e et marche arrière).

HABITACLE

Pannes des commandes de porte
> Calculateur.

Bruit et perte de puissance de la climatisation > Condenseur.

Message d'alerte batterie jusqu'en mars 2016 > Chauffage auxiliaire.

Bouton du toit ouvrant cassé de novembre 2015 à avril 2017 > À changer.

ON AIME

Comportement Dynamique, doté de suspensions effi caces, vif, précis et stable, le Classe B fait oublier son statut de monospace.

Agrement Direction bien calibrée, levier de vitesse guidé avec justesse, l'allemand ne relègue pas le plaisir de conduite au second plan, contrairement à son aîné.

Maniabilité Grâce à son diamètre de braquage et à sa facilité de conduite, ce monospace est à l'aise en zone urbaine.

Position de conduite Le plancher haut appartient au passé, et l'on est bien mieux installé au volant.

ON REGRETTE

Habitabilité À l'arrière, il y a de l'espace pour deux, mais pas pour trois, la place du milieu étant inutilisable. Le coffre diminue en volume par rapport à celui de la génération précédente.



Modularité Certes, la banquette coulissante est disponible, mais seulement en option, et les sièges ne sont pas individuels. Radin!
Finition Certains matériaux font désordre et les bruits de mobilier ne sont pas rares sur les modèles en début de carrière. Dommage, car la présentation fi tte le regard.
Confort À basse vitesse, le filtre age laisse à désirer et, comme toujours, la sellerie joue la fermeté.
Ergonomie Les commandes sont bien placées, mais l'écran façon tablette aurait mérité d'être tactile.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
180	122	5,9 (5,9)	11/11-12/18	Si les accélérations sont honnêtes à vide, les reprises manquent d'allant.	■
200	156	5,9 (5,9)	11/11-12/18	Ce 1.6 turbo est identique, mais les prestations sont à la hauteur.	■
160 CDI	90	4,1 (4,4)	09/13-05/17	Agréable en ville, le 1.5 Renault offre des relances trop justes en charge.	■
180 CDI (1.5)	109	4,4 (4,4)	04/13-05/17	Ce bloc est sobre et volontaire, mais creux à bas régime et bruyant.	■
180 CDI (1.8)	109	4,4 (4,4)	11/11-10/13	Ce 1.8 Mercedes conjugue souplesse et accélérations plus franches.	■
200 CDI	136	4,4/4,1	11/11-12/18	Il représente le meilleur compromis en diesel : prestations et sobriété.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7G-DCT.

LE BUDGET

POUR UN 180 CDI 109 (1.8) DE 2012

Filtre à air/habitacle	46/56 €	Embrayage complet	803 €
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	444/217 €
Plaquettes/disques AV	79/204 €	Turbo	1 602 €
Plaquettes/disques AR	91/192 €	Vanne EGR	523 €
Amortisseurs AV/AR	508/324 €	Filtre à particules	2 447 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 660 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Plus moderne et plus agréable à conduire que son aîné, ce Classe B n'est pas un meilleur monospace pour autant : il pêche par une modularité et une habitabilité insuffisantes. Le surcoût à l'achat et en entretien ne se justifie pas. Si les premiers modèles se sont distingués par des soucis de jeunesse, les choses sont rentrées dans l'ordre. Les nombreux bruits de mobilier témoignent, cependant, d'une certaine légèreté dans la réalisation.

MERCEDES

GLA

2014-2020

Ce crossover dérivé de la Classe A se montre un peu plus valorisant, mais il a aussi hérité de la berline la plupart de ses lacunes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 7G-DCT : dysfonctionnements
- ▶ 200 d/220 d : allongement de la distribution



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Stop&Start hors service de septembre 2015 à août 2016 > Batterie.
Non-démarrage du véhicule jusqu'en sept. 2017 > Reprog. du combiné d'instruments.
45 AMG
Surcous, d'huile > Pistons.
180 d (OM607-1.5)
Perte de liquide de refroidissement, voyant moteur allumé > Joint de culasse ou culasse en fonction de sa déformation.
200 d/220 d (OM651-1.8)
Craquement moteur au

démarrage > Tendeur et/ou chaîne de distribution.

TRANSMISSION

4Matic
Vibrations entre 120 et 150 km/h > Différentiel arrière.
7G-DCT
Passages de rapport impossibles sur 200 et 220 CDI > Double embrayage et volant moteur.
Voyant moteur allumé d'août 2014 à mars 2016 > Pompe à huile additionnelle de la boîte.
Craquement à froid en passant de « D » à « R » jusqu'en avril 2017 > Arbre de sortie (3', 6', 7' et

marche arrière).
Bruit au démarrage sur versions essence M270 > Volant moteur bimasse.

CHASSIS

Craquements dans l'essieu avant > Roulements de roue.
Craquements de l'essieu avant à l'arrêt et en braquant jusqu'au 10/04/16 > Arbres de roue.
Sifflements des freins avant > Plaquettes à changer.
Craquements de la direction en fin de course jusqu'au 31/06/17 > Graissage.

HABITACLE

Blocage du toit ouvrant > Mécanisme.
Perte de puissance de la clim et bruit d'écoulement > Condensateur.
Anomalies liées au Live-Traffic d'Command jusqu'au 06/04/19 > Reprogrammation.
Bugs de l'écran central > Reprogrammation.
Dysfonctionnement du réglage du siège en hauteur > Système à remplacer.

CARROSSERIE

Hayon électrique ne s'ouvrant pas intégralement > Reprogrammation.

ON AIME

Présentation Planche de bord bien dessinée, versions haut de gamme luxueuses, l'ambiance apparaît chaleureuse.



Originalité Très apprécié, le style est sans doute pour beaucoup dans le succès de ce modèle.
Confort Phénomène assez rare pour être signalé, le GLA se montre nettement plus confortable que la berline dont il est dérivé.

ON REGRETTE

Habitabilité Si la Classe A préte déjà le flanc à la critique sur ce point, le GLA récolte carrément le bonnet d'âne : plus long de 12,5 cm, il ne réserve pas un meilleur accueil à ses passagers à l'arrière, très mal lotis.
Coffre Avec 421 l, le volume de chargement n'a rien d'exceptionnel dans la catégorie.
Finition Grincements de mobilier, bruits de trains roulants, matériaux de qualité passable par endroits... tout cela manque de raffinement et est contraire à ce que l'on est en droit d'attendre de la marque.
Maniabilité Encore un sacrifice à concéder au style : la visibilité périphérique déficiente, ce qui ne facilite pas la vie en ville, d'autant que le diamètre de braquage apparaît moyen.
Agilité Certes, le roulis est bien maîtrisé, mais l'agrément de conduite n'est pas extraordinaire. La faute à une direction peu incisive et tout aussi peu informative.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
200	156	5,9	03/14-03/20	Souplesse et relances assez toniques, ce 1.6T remplit bien sa tâche.	■
250 BVA/4 x 4 BVA 7	211	6/6,5	05/14-10/18	Plus agréable que les diesels. Un beau potentiel dynamique.	■
180 d	109	4 (3,9)	07/14-05/18	Son fonctionnement n'est pas désagréable, mais il n'a pas la carrure.	■
200 d	136	4,3 (4,4)	03/14-03/20	Douce, souple et silencieuse, cette version ne fait pas d'étincelles.	■
200 d 4 x 4 BVA 7	136	4,9	03/14-03/20	Ce moteur est plaisant, mais la boîte 7G-DCT manque de réactivité.	■
220 d 4 x 4 BVA 7	170	4,4/4,9	03/14-03/20	Bien qu'il soit péchu et gavé de couple, il n'est pas ultra-performant.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7G-DCT.

LE BUDGET

POUR UN 200 D 136 DE 2016

Filtre à air/habitacle	46/56 €	Embrayage complet	803 €
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	444/217 €
Plaquettes/disques AV	87/204 €	Turbo	1 333 €
Plaquettes/disques AR	91/192 €	Vanne EGR	351 €
Amortisseurs AV/AR	508/324 €	Filtre à particules	2 447 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 227 €

MAIN-D'OEUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Surelevé de 6 cm par rapport à la Classe A, le GLA est incapable d'aller crapahuter. Et comme il n'apporte pas grand-chose de plus en matière de prestations, on se demande ce qui légitime sa cote élevée, sinon son style. Reste qu'en reprenant la base technique de la Classe A, ce crossover s'est éparné certains travers, corrigés sur sa petite sœur. À une exception près : la boîte à double embrayage 7G-DCT fait encore des siennes jusqu'en 2017.

MERCEDES GLK

2008-2015

Sa silhouette anguleuse, à contre-courant de la mode, n'a pas séduit. Ce SUV a pourtant de solides atouts, à commencer par son confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- 200/220/250 CDI : injecteurs, distribution, vanne EGR...
- 7G-Tronic : dysfonctionnements divers



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

200/220/250 CDI (OM651)

Moteur ne tournant pas rond, voyant allumé, etc. suite à une défaillance des injecteurs Delphi > Injecteurs.

Sifflement au ralenti jusqu'en février 2010 > Pompe HP.

Allumage du témoin diagnostic > Valve de la vanne EGR.

Perte de liquide de refroidissement > Joint de tubulure de radiateur (jusqu'en juillet 2010), pompe à eau (jusqu'en août 2011) ou joint du volet by-pass EGR (jusqu'en décembre 2012).

Manque de puissance jusqu'en

août 2011 > Kit de réparation du faisceau du capteur de pression différentielle.

Démarrage difficile Démarreur

> Tendeur et/ou chaîne.

Bruit moteur après démarrage

> Tendeur et/ou chaîne.

320/350 CDI (OM642)

Bruit moteur anormal suite à un

démarrage > Chaîne de distribution,

ou coussinets de palier de vilebrequin.

Perte de puissance > Collecteur

d'échappement, voire turbo.

Témoin de batterie allumé

jusqu'en juin 2010 > Alternateur

endommagé (fuite d'huile).

Voyant moteur allumé

> Régénération ou remplacement du fil à particules.

Fuite d'huile > Bague d'étanchéité de la conduite d'admission sur le turbo ou joint échangeur thermique.

TRANSMISSION

Passage des rapports difficile ,

mode dégradé sur 7G-Tronic > Kit

de réparation de l'unité de

commande ou embrayage

multidisque.

Augmentation anormale du

régime à l'accélération sur 220 CDI

BVM > Kit d'embrayage, voire

volant moteur.

CHASSIS

Vibrations lors du braquage

> Conduites de la direction assistée.

Bruit de l'essieu avant

> Amortisseurs ou paliers

hydrauliques sur les tirants.

Vibrations légères et ronflement

ts sur 4x4 > Roulements de roue.

HABITACLE

Dysfonctionnement du hayon

électrique > Charnières et

calculateur.

Défaillance des poignées de porte

> À remplacer.

Bruit à l'ouverture du hayon du

15/12/14 au 31/05/15 > Serrure.

ON AIME

Confort Suspensions souples, insonorisation soignée, le SUV Mercedes ménage ses passagers quel que soit le type de trajet. **Maniabilité** Assez compact, doté d'un diamètre de braquage court et offrant une visibilité périphérique satisfaisante, le GLK ne se montre pas malhabile en ville.

Aptitudes 4x4 Les versions équipées du pack Offroad peuvent s'essayer au franchissement et la transmission intégrale se révèle effi ace sur terrain glissant. Un véritable SUV!

Finition La planche de bord pêche par un dessin aussi abrupt que celui de la carrosserie, mais l'ensemble est bien réalisé.

ON REGRETTE

Coffre 450 l, c'est insuffisant dans la catégorie, et le seuil de chargement apparaît trop élevé.



Vie à bord Les petites vitres et le pare-brise droit donnent aux passagers du GLK la sensation d'être confiné .

Agrement Il s'agit encore d'un SUV à l'ancienne, qui ne sait pas allier confort et plaisir de conduite. La direction est collante, la prise de roulis, excessive. Bref, le dynamisme ne figu e pas au programme.

Consommation Mis à part les versions 200 et 220 d 4x2, les motorisations peuvent se montrer assez gourmandes, d'autant qu'elles sont souvent associées à une boîte auto.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
280/300 4x4 BVA 7	231	10,2	10/08-06/12	Les versions à essence se font rares en occasion. Celle-ci vaut le détour, car le V6, quoique gourmand, propose des prestations de premier plan.	Vert
200 CDI 4x2 BVA 7	143	5,7	09/10-07/15	Ce diesel de base séduit davantage par sa douceur que par ses chronos. Il peut suffi e en usage quotidien, mais il manque de nerf en charge.	Orange
220 CDI 4x2/4x4 BVA 7	170	5,5 (5,6)/6,1	04/09-07/15	Remarquable d'onctuosité et d'agrément, tout en restant sobre, ce moteur ne mérite que des éloges. Bref, c'est le meilleur compromis.	Orange
250 CDI 4x4 BVA 7	204	6,1	02/10-07/15	Le 250 CDI pousse certes plus fort que le 220 CDI, mais en termes de performances et d'agrément, la différence n'a rien de significatif.	Orange
320/350 CDI 4x4 BVA 7	224/231/265*	7,9/8/7,1	10/08-07/15	Le GLK gagne ses lettres de noblesse avec ce V6 diesel. Outre sa rondeur, il régale par son agrément et ses prestations de premier ordre.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7G-Tronic. (*) 265 ch depuis juin 2012.

LE BUDGET

POUR UN 220 CDI 170 DE 2013

Filtre à air/habitude	54/56 €	Embrayage complet	886 €
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	1 143/217 €
Plaquettes/disques AV	112/284 €	Turbo	2 620 €
Plaquettes/disques AR	71/172 €	Vanne EGR	351 €
Amortisseurs AV/AR	568/446 €	Filtre à particules	1 274 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	8 378 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Atypique, confortable et plein d'entrain dans les sous-bois, le GLK ne manque pas de qualités en dépit de son physique ingrat. À l'occasion de son restylage (en juin 2012), Mercedes s'est efforcé de le rendre plus attrayant (museau redessiné, nouvelle planche de bord...). N'empêche, le compte n'y est pas en termes d'agrément ou de vie à bord. Sous le capot, ce n'est pas la sérénité totale. Principale faiblesse : les injecteurs du moteur OM651.

MERCEDES GLC/GLC COUPE

DEPUIS 2015

Enfin conforme aux standards du segment, le GLC s'est donné les moyens de contester la suprématie des BMW X3 et Audi Q5.

FIABILITÉ

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes :** bruit dans l'arbre de transmission et bugs électroniques
- **200 d/220 d :** allongement de la distribution



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Message « démarrer le moteur » allumé jusqu'en décembre 2016
> Capteur de batterie (référence Hyundai Mobis).
2.0 essence (M274)
Voyant de température allumé > Faisceau de la pompe à eau.
220 d/250 d (OM651)
Voyant diagnostic allumé > Valve de la vanne EGR.
Claquement moteur au démarrage > Tendeur et/ou chaîne de distribution.
350 d (OM642)
Fuite d'huile > Couvreur de fermeture, joint de la conduite d'air,

joint d'échangeur thermique ou carter inférieur d'huile.
Perte de puissance > Circlip sur la tige du turbo.
Perte de liquide de refroidissement > Support et joint du turbo.

TRANSMISSION

Ronflements de l'essieu arrière dans les virages du 06/04/17 au 30/06/17 > Huile du différentiel.
Bruits stridents au niveau de l'arbre de transmission jusqu'en décembre 2016 > À changer.

CHASSIS

Couinements des freins avant et/ou arrière > Plaquettes.

Claquements au niveau de l'essieu avant > Ressorts des plaquettes.
Message d'alerte du frein de stationnement > Faisceau de câbles ou unité d'ESP.
Bruit au niveau du train arrière > Palier d'appui de l'amortisseur.

HABITACLE

Écran strié sur l'affichage tête-haute > Combiné à changer.
Blage du store de toit fi e jusqu'au 01/02/17 > À changer.
Détecteur de voie hors service > Volant ou moteur vibrant.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement de la trappe

à carburant jusqu'en septembre 2015 > Verrouillage.
Infiltration d'eau dans les feux arrière jusqu'au n° de VIN WDD2539051F010241 > À changer.
Défaillances du projecteur à LED > Calculateur.

ON AIME

Présentation Très semblable à celle de la Classe C, l'ambiance à bord respire incontestablement le haut de gamme.



Confort L'amortissement est très prévenant, y compris dans le coupé, pourtant plus sportif. La suspension pneumatique (option) apparaît du coup superflu.

Habitabilité À l'arrière, deux grands gabarits peuvent prendre place dans de bonnes conditions, même si le passager du milieu fera grise mine. Le coupé est moins généreux, mais reste accueillant.

Aptitudes 4 x 4 Lorsqu'il est doté du pack Offroad Pro, le GLC incite aux escapades hors bitume.

Équipement Placé en position d'alternative par rapport à ses concurrents, le Mercedes en offre un peu plus pour le prix.

ON REGRETTE

Coffre Le volume de chargement (550 l) se situe dans la moyenne de la catégorie, mais la soute du coupé apparaît peu pratique.



Agilité Agréable à conduire, le GLC n'a cependant rien de très dynamique. C'est plus frustrant sur le coupé qui, lui, revendique clairement une fib e sportive.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
220 d 4 x 4 BVA 9	170	5	09/15-10/19	Malgré son déficit de puissance, il donne une impression de nervosité. Mais vu le poids, les performances ne vous scotcheront pas. Associé à la douce boîte auto à 9 rapports, il préfère une conduite tranquille.	■
250 d 4 x 4 BVA 9	204	5	09/15-10/19	Ce 4-cylindres apporte un soupçon de peps qui rend le GLC plus dynamique. Si le 2.1 Mercedes se montre volontaire, il manque toujours de discrétion dans les accélérations. Cette version est le bon compromis.	■
350 d 4 x 4 BVA 9	258	6,5	10/16-10/19	Avec 620 Nm de couple, ce V6 passe pour un diesel de compétition. Il se distingue par ses performances, sa noblesse et son appétit raisonnable. Reste que les sensations sont lissées par la surcharge pondérale.	■

LE BUDGET

POUR UN 220 D 170 DE 2016

Filtre à air/habitacle	46/56 €	Embrayage complet	803 €
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/4 bougies	444/217 €
Plaquettes/disques AV	87/204 €	Turbo	1 333 €
Plaquettes/disques AR	91/192 €	Vanne EGR	351 €
Amortisseurs AV/AR	508/324 €	Filtre à particules	2 447 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 227 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Plus polyvalent et séduisant que le GLK auquel il a succédé, le GLC s'avère également plus imposant et luxueux. Ses prestations lorgnent résolument le haut de gamme, tout comme ses tarifs d'ailleurs. Agréable à conduire, le Mercedes privilégie le confort plutôt que le dynamisme, même si le coupé bénéficie d'ajustements plus sportifs. Aux dires des propriétaires, les problèmes se concentrent principalement sur les équipements électroniques...

MERCEDES ML III/GLE

2011-2018

Profondément restylé et rebaptisé GLE en 2015, le SUV historique de l'Étoile est devenu plus luxueux et imposant que jamais.

FIABILITÉ

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- > **7G-Tronic:** divers dysfonctionnements
- > **250 d /350 d:** injecteurs, vanne EGR...



ML III

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

OM651/OM642

Voyant diagnostic allumé

> Conduite de pression d'AdBlue.

Message de défaut « batterie additionnelle »

> Batterie.

Voyant diagnostic allumé

> Filtre à particules (régénération ou échange).

250 d (OM657)

Fuite de liquide de refroidissement

> Tubulure de refroidissement, joint du volet by-pass EGR ou pompe à eau (jusqu'en août 2011).

Bruit du moteur

> Tendeur, voire chaîne de distribution.

Voyant diagnostic allumé

> Contacteur, injecteurs ou valve de la vanne EGR.

350 d (OM642)

Témoin moteur allumé

> Capteur de contre-pression d'échappement (jusqu'en juin 2013) ou conduit de vanne EGR.

Fuite d'huile du moteur > Joint de l'échangeur thermique ou tubulure de remplissage d'huile (depuis le millésime 2015).

Claquement du moteur > Chaîne de distribution.

Perte de liquide de refroidissement > Support et joint du turbo.

Manque de puissance temporaire

> Faisceau du capteur de pression différentielle à réparer.

TRANSMISSION

7G-Tronic

Mode dégradé de la boîte automatique > Boîte et convertisseur de couple, unité de commande hydraulique ou embrayage multidisque.

Durété du passage des rapports de 2^e en 3^e ou patinage de la boîte > Embrayage multidisque.

Fuite d'huile > Carter du convertisseur de couple ou joint de la pompe primaire.

CHASSIS

Bruit au niveau de l'essieu avant ou allumage du message de défaut

> Jambe de suspension Airmatic.

Témoin défaut Airmatic allumé

jusqu'au 24/06/17 > Bloc-valves de l'essieu avant.

Bruit dans la colonne de direction jusqu'au millésime 2013

> Module de contacteur de direction.

Bruit dans le train avant > Amortisseurs ou barre stabilisatrice.

HABITACLE

Dysfonctionnement du Distronic

> Capteur à changer.

CARROSSERIE

Bruit anormal du hayon électrique à l'ouverture > Unité d'alimentation.

ON AIME

Habitabilité Il y a de l'espace à revendre. Aux places arrière, bien sûr, mais aussi dans le coffre, dont le volume atteint 690 l. Même constat pour le coupé, plus logeable que son concurrent BMW X6.



Confort Sièges accueillants, suspensions souples, motorisations silencieuses... Les passagers peuvent profiter du voyage en toute quiétude.

Atitudes 4x4 Les versions dotées du pack Offroad bénéficient d'une gamme courte, d'un blocage de différentiel central, mais également de protections de sous-basement. De quoi aller faire le beau dans les chemins...

ON REGRETTE

Maniabilité En ville, la largeur du véhicule (2,13 m avec rétroviseurs) ne facilite pas la conduite. C'est pire sur le coupé, qui souffre d'une très mauvaise visibilité périphérique.

Agilité Pas question de sport à bord de ce SUV de plus de deux tonnes. Même les versions AMG sont plus à l'aise en ligne droite que sur les parcours sinueux.

Consommation Poids élevé, aérodynamisme de camion et moteurs puissants, tout concourt à faire dégringoler rapidement le niveau de la jauge à carburant.

Équipement Les aides à la conduite les plus récentes, pourtant de rigueur sur le segment, ne sont pas proposées.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE REELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
250 d 4x4 BVA 7	204	6 (5,7)	11/11-12/18	Fort de son couple de 500 Nm, il remplit sa mission avec bravoure. Les accélérations font oublier le poids (2,1 t) et les relances, certes sages, permettent de dépasser sans appréhension. Mention spéciale pour la BVA 9, qui limite le niveau sonore et se montre plus réactive.	+
350 d 4x4 BVA 7	258	6,8 (6,4)	11/11-12/18	Si votre budget le permet, cette version est un must. Le gros V6 affiche un couple de camion (620 Nm), ce qui se traduit par de très bonnes accélérations et du brio dans les reprises. Cette force tranquille est bien moins agréable avec la BVA 7, lente et manquant d'à-propos.	+

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 9G-Tronic depuis avril 2015.

LE BUDGET

POUR UN 350 D 258 BVA 9 DE 2014

Filtre à air/habitude	108/84 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	22/102 €	Injecteur/6 bougies	511/347 €
Plaquettes/disques AV	203/308 €	Turbo	3 515 €
Plaquettes/disques AR	178/260 €	Vanne EGR	531 €
Amortisseurs AV/AR	710/650 €	Filtre à particules	1 935 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	9 464 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

En devenant GLE en 2015, le ML est nettement monté en gamme. De par sa philosophie, ce mastodonte s'apprécie plus pour sa faculté à avaler les kilomètres dans un confort princier que par son dynamisme. Côté budget, les premiers modèles s'acquièrent à des prix intéressants en occasion. Mais ces versions ont rencontré davantage de problèmes que celles commercialisées après 2015, ce que démontrent les notes techniques internes.

ML - L x l x h : 4,80 x 1,93 x 1,80 m - Coffre : de 690 à 2 010 l - Réservoir : 93 l

GLE - L x l x h : 4,82 x 1,94 x 1,80 m - Coffre : de 690 à 2 010 l

GLE Coupé - L x l x h : 4,92 x 2,00 x 1,70 m - Coffre : de 650 à 1 720 l

MINI

II

2007-2014

La recette inaugurée en 2001 n'a pas évolué avec cette génération. Bouille craquante et châssis de kart sont toujours de mise.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Essence:** distribution, pompe à eau, turbo
- ▶ **1.6 D 110:** turbo, courroie de distribution
- ▶ **1.6 D 112/2.0 SD:** distribution, FAP, encrassement

⚠ A surveiller



Modèle restylé (2001)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous les essence

Voyant diag.allumé jusqu'en 2009

> Sonde liquide de refroidissement.

Voyant moteur allumé jusqu'au

31/05/09 > Capteur d'arbre à cames.

Bruit de la pompe à eau jusqu'en

juin 2009 > Roue de friction.

Perte de puissance jusqu'au

30/11/09 > Sonde lambda.

Fuite d'huile > Joint du tendeur de

chaîne (jusqu'au 10/10/11), pompe

à vide, contacteur de pression

d'huile, bague de vilebrequin,

pompe HP (sur Cooper S)...

Diverses défaillances moteur

jusqu'au 01/03/13 > Thermostat.

Fuite de liquide de refroidissement

du 01/01/13 jusqu'à la fin de l

production > Pompe à eau.

Bruit moteur jusqu'en mars 2014

> Tendeur et chaîne de distribution.

Surconsommation d'huile

> Culasse ou moteur à changer.

Cooper S

Perte de puissance jusqu'au

15/12/09 > Conduite d'huile du

turbo, voire turbo.

Dysfonctionnement jusqu'en

janvier 2011 (jusqu'en octobre 2010

sur JCW) > Pompe à eau du turbo.

Perte de puissance > Injecteurs à

nettoyer ou pompe HP.

Fuite d'huile jusqu'au 25/01/13

> Electrovanne de pompe à huile.

Cooper 1.6 D 110

Bruit de la conduite d'embrayage

jusqu'au 30/11/07 > À changer.

Fuite et odeur de carburant dans

l'habitacle > Écrou de la bride de

maintien des injecteurs.

Perte de puissance > Turbo et

crépine de pompe à huile.

Bruit de la courroie de distribution

(oxydation) > Courroie et tendeur.

Fuite du carter d'huile > À réparer.

1.6 D 112/2.0 SD

Bruit moteur, perte de puissance

jusqu'au 01/10/13 > Chaîne de

distribution et tendeur.

Perte de puissance jusqu'à la fin

de la production > Nettoyage du

collecteur d'admission et

couver-culasse à remplacer.

Voyant FAP allumé > Nettoyage.

TRANSMISSION

Bruit du levier de vitesse (1.6 D

110) jusqu'au 29/02/08

> Commande.

CHASSIS

Moteur ventilation HS > À changer.

HABITACLE

Usure de la capote jusqu'au

04/02/13 > À remplacer.

ON AIME

Position de conduite Assis bas et dans un siège très incliné, le conducteur est d'emblée mis dans l'ambiance et peut profiter de nombreux réglages disponibles.



Agilité C'est, hormis l'esthétique, le principal argument de la Mini: un tempérament très joueur, grâce à une direction incisive et directe, des trains roulants réactifs et des commandes bien affûtées.

Style Cette deuxième génération conserve le charme de son aînée et ne se démode pas. La diversité des configurations possibles apparaît sans limites.

Moteurs L'offre mécanique est large et certains blocs apparaissent réellement sportifs. Mais pour ce qui est de la fiabilité...

ON REGRETTE

Habitabilité Les places arrière sont difficilement accessibles et peu accueillantes. C'est légèrement mieux sur le Clubman.

Coffre 160 l de capacité, c'est vraiment trop peu, sinon pour quelques courses. Le Clubman est, lui aussi, très radin.

Confort Ce n'est pas son fort, particulièrement avec le châssis sport, très ferme. La version classique l'est déjà bien assez!

Prix en occasion Les Mini demeurent très prisées, et les bonnes affaires se font rares.

Finition La réalisation laisse franchement à désirer: bruits de mobilier et plastiques durs.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
One (1.6)	75	5,3	03/09-03/14	Un moteur tout juste bon pour circuler en ville... Incongru sur la Mini.	🟡
One (1.4/1.6)	95/98*	5,7/5,4	04/07-03/14	Le flacon sans l'ivresse. Ce bloc, certes souple, laisse sur sa faim.	🟡
Cooper S (1.6)	120/122*	5,8	04/07-03/14	Sympa, c'est le plus rationnel. Il procure un réel plaisir au volant.	🟡
Cooper S (1.6 T)	175/184*	6,9/5,8	04/07-03/14	Performant, il met en exergue les qualités dynamiques de l'anglaise.	🟡
One D (1.6)	90	3,8	07/09-03/14	C'est la Mini de la raison. Des prestations correctes et un petit appétit.	🟡
Cooper D (1.6)	110	4,4	04/07-09/10	Ce bloc PSA s'acquitte de sa tâche sans trop de mal, et dans la douceur.	🟡
Cooper D (1.6)	112	3,8	09/10-03/14	D'origine BMW, ce 1.6 présente des performances encore plus toniques.	🟡
Cooper SD (2.0)	143	4,3	04/11-03/14	Avec son couple, il n'amuse pas la galerie sur la route. Pour sportifs.	🟡

(*) Changement de puissance en avril 2010.

LE BUDGET

POUR UN COOPER D 110 DE 2010

Filtere à air/habitacle	38/32 €	Embrayage complet	409 €
Filtere à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	106/168 €	Turbo	1 590 €
Plaquettes/disques AR	84/106 €	Vanne EGR	255 €
Amortisseurs AV/AR	312/265 €	Filtere à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 718 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Acheter une Mini, même en occasion, répond plus à un élan du cœur qu'à une démarche rationnelle. Très plaisante à conduire, la citadine fait payer cher l'agrément qu'elle procure, tant au niveau des tarifs que des aspects pratiques, totalement ignorés. Perfectible, l'anglaise l'est aussi sous le capot. Les moteurs BMW/PSA à essence sont victimes d'avaries graves. Et les diesels, qu'ils soient d'origine BMW ou PSA, ne relèvent pas le niveau.

MINI



DEPUIS 2014

Plus grande, plus bourgeoise et mieux finie, la citadine prend ses distances par rapport au concept original du modèle.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : BVA 6, embrayage
- ▶ 1.2/1.5 : surchauffe moteur, culasse
- ▶ 1.5 D/2.0 D : embrayage et volant moteur



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Vibrations du moteur jusqu'en octobre 2015 > Amortisseur de vibrations du vilebrequin.
Non-démarrage du moteur > Boîtier électronique de la pompe à carburant (du 12/06/15 au 22/01/16) ou démarreur (du 30/10/16 au 06/03/18).
1.2/1.5
Fumée bleue à froid > Bougies, couvre-culasse, catalyseur et sonde lambda.
Surchauffe moteur jusqu'à 11/03/16 > Moteur à changer.
Fuite d'huile du 07/01/16 au

30/04/16 > Culasse.
Non-démarrage jusqu'au 30/04/17 > Module d'alimentation intégré.
Irregularités jusqu'au 12/03/18 > Culasse.
1.5 D/2.0 D
Perte de puissance jusqu'au 17/06/15 > Flexible de turbo.
Bruit métallique jusqu'au 01/03/16 > Embrayage et volant moteur.
Témoin moteur allumé jusqu'au 01/03/17 > Faisceau moteur.
Bourdonnement moteur jusqu'au 31/07/17 > Support de batterie.
Bruit au démarrage > Démarreur.

TRANSMISSION

Message « Check control » jusqu'au 01/07/16 (BVA 6) > Boîte à changer.
Message « Check control » jusqu'au 01/11/16 (BVM 6) > Embrayage.

CHASSIS

Claquement du boîtier de direction du 01/02/15 au 30/06/15 > À remplacer.
Bruit des amortisseurs arrière jusqu'au 17/07/15 > À remplacer.
Grincement du train avant jusqu'au 30/09/16 > Paliers-supports de la jambe de suspension

ou bras de suspension.
Défaillance de la direction du 01/07/14 au 01/11/16 > Reprogrammation.
Voyant ESP allumé jusqu'au 31/10/17 > Reprogrammation.
Usure prématurée des plaquettes de frein arrière jusqu'au 30/01/17 > À changer.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation du 01/02/16 au 30/09/16 > Conduite de pression et/ou joints des conduites.
Blocage du toit en verre jusqu'au 31/05/17 > Kit de réparation.

ON AIME

Finition C'est le chapitre sur lequel on observe les progrès les plus notables. La qualité des matériaux et des assemblages est enfin digne du standing revendiqué.



Comportement Si la direction est moins tranchante qu'auparavant, la Mini reste une référence en matière d'agrément de conduite.

Dotation Le catalogue de personnalisation et d'équipements est aussi impressionnant que celui d'une limousine haut de gamme. Du coup, on a vraiment l'embaras du choix en occasion.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
One (1.2)	75	5,1	Depuis 11/14	Pour les trajets citadins, pourquoi pas... Sinon, passez votre chemin.	🟡
One (1.2)	102	4,6 (4,9)	Depuis 03/14	Très agréable en ville grâce à sa souplesse. Sinon, il doit être cravaché.	🟡
Cooper (1.5)	136	4,5 (4,7)	Depuis 03/14	Tonique, ce 3-cyl. offre de bonnes prestations, mais la boîte est longue.	🟡
Cooper S (2.0)	192	5,7 (5,2)	Depuis 03/14	Fougueux et plaisant par sa sonorité, il colle les passagers à leur siège.	🟡
One D (1.5)	95	3,5 (3,7)	03/14-05/19	Certes timide sous 2 000 tr/min, ce bloc doux et élastique peut suffi e.	🟡
Cooper D (1.5)	116	3,5 (3,7)	03/14-05/19	Disponible et peu vibrant, ce 3-cylindres est la bonne version en diesel.	🟡
Cooper SD (2.0)	170	4 (4)	07/14-05/19	Ce gros mazout autorise des performances et des relances canon.	🟡

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN COOPER D 116 DE 2016

Filtere à air/habitacle	43/59 €	Embrayage complet	522 €
Filtere à huile/carburant	22/60 €	Injecteur/3 bougies	576/130 €
Plaquettes/disques AV	165/236 €	Turbo	1 502 €
Plaquettes/disques AR	131/165 €	Vanne EGR	200 €
Amortisseurs AV/AR	332/210 €	Filtere à particules	1 382 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 735 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Dotée d'une nouvelle plate-forme et d'une gamme de motorisations entièrement renouvelée, la Mini est devenue plus mature et plus facile à vivre. Elle reste néanmoins un modèle à forte personnalité, qui fait payer très cher son grain de folie. Côté fiabilité, la révolution technique ne s'est pas faite sans heurts. La marque a dû apporter de nombreux correctifs sur la chaîne de montage durant les deux premières années, notamment au niveau des motorisations.

ON REGRETTE

Confort Si la raideur caricaturale du modèle précédent n'est plus de rigueur, les suspensions de l'anglaise se laissent encore aller à des réactions très sèches.

Ergonomie L'implantation des commandes et des écrans s'est faite en dépit du bon sens et les menus du système multimédia apparaissent trop complexes.

Transmission Sur la Cooper essence, les rapports de boîte beaucoup trop longs gâchent le plaisir de conduite. C'est encore plus rude sur le Cabrio, plus lourd.

Places arrière Elles sont toujours aussi exigües sur la version trois portes. Ceux qui cherchent quatre vraies places trouveront leur bonheur avec la cinq-portes, plus spacieuse mais dont l'accès à la banquette est difficile.

MINI COUNTRYMAN

2010-2016

Pionnier sur le segment des petits SUV luxueux, ce modèle plutôt polyvalent offre des prestations convenables pour quatre.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** vitres électriques
- ▶ **Essence:** distribution, pompe à eau
- ▶ **1.6 D/2.0 D/2.0 SD:** distribution, FAP, encrassement

>>> A surveiller



Modèle non restylé (avant 2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous les essence

Fuite d'huile > Joint du tendeur de chaîne de distribution (jusqu'au 10/10/11), pompe à vide, contacteur de pression d'huile, bague de vilebrequin, pompe haute pression (sur Cooper S)...

Diverses défaillances moteur jusqu'au 01/03/13 > Thermostat.

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau à remplacer.

Bruit moteur jusqu'au 27/10/14

> Tendeur et chaîne de distribution.

Surconsommation d'huile

> Culasse ou moteur à changer.

Cooper S

Dysfonctionnement jusqu'en janvier 2011 > Pompe à eau du turbo.

Perte de puissance > Injecteurs à nettoyer et pompe haute pression.

Fuite d'huile jusqu'au 25/01/13

> Electrovanne de pompe à huile.

1.6 D/2.0 D/2.0 SD

Bruit du moteur, perte de puissance jusqu'au 01/10/13 > Chaîne de distribution et tendeur.

Perte de puissance jusqu'à la fin de la production > Nettoyage du collecteur d'admission, et couvre-culasse à remplacer.

Voyant filit e à particules allumé

> Régénération du filit e à particules.

Témoin d'huile allumé jusqu'au 01/08/15 > Faisceau du mancontact d'huile à réparer.

TRANSMISSION

Bruit anormal au niveau des freins arrière > Vis de guidage des étriers de frein.

CHASSIS

Blocage du moteur de ventilation > À remplacer.

Dysfonctionnements des vitres avant jusqu'au 30/08/12 > Moteur électrique.

Voyant d'airbag allumé du 24/03/15 au 22/05/15 > Rétracteurs de ceinture.

HABITACLE

Bruit d'eau dans les bas de caisse du 02/08/10 au 28/01/11 > À réparer.

ON AIME

Places arrière Le Countryman propose un rapport habitabilité/ encombrement convenable. Deux adultes voyageront correctement sur la banquette. Mais la place centrale est condamnée par le tunnel de transmission.



Confort Bien plus prévenant que les autres modèles de la gamme, le Countryman permet d'envisager de longs périodes sans crainte. Sur la route, le confort est préservé, sans pour autant être exemplaire.

Modularité La contenance du coffre, satisfaisante, peut être modulée grâce à la banquette qui coulisse sur 13 cm, de série.

Agrément S'il n'a pas le mordant de la berline, ce modèle offre, cependant, un toucher de route dynamique pour un SUV.

ON REGRETTE

Apptitudes 4 x 4 Malgré sa posture surélevée, le petit SUV de Mini est avant tout destiné à la route, y compris dans sa version quatre roues motrices.

Finition Même si l'on note des progrès par rapport à la berline, la qualité de certains plastiques laisse encore à désirer. La réalisation n'est pas au niveau du standing revendiqué par la marque.

Insonorisation À l'image de la qualité perçue, l'insonorisation s'avère un peu légère. En effet, les bruits de roulement, comme ceux des mécaniques, sont omniprésents.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
One (1.6)	98	6 (7,2)	10/10-11/16	Ce n'est pas le plus excitant du catalogue. À cantonner aux petits trajets.	★★
Cooper (1.6)	122	6 (7,2)	10/10-11/16	Nerveuse en ville, cette version phare est également agréable sur route.	★★
Cooper S (1.6)	184/190	6,1/6,4	10/10-11/16	C'est le furieux de la bande. Élastique à bas régime, costaud au-delà.	★★
One D (1.6)	90	4,4	10/10-11/16	Disponible à bas régime, il anime correctement l'anglais au quotidien.	★★
Cooper D (1.6)	112	4,4	10/10-11/16	Ce bloc BMW conjugue sobriété et prestations largement suffisantes.	★★
Cooper D BVA (6 2.0)	112	5,6	04/11-11/16	Pour des raisons techniques, la BVA est associée au 2.0 Gourmand.	★★
Cooper SD (2.0)	143	4,6 (5,7)	04/11-11/16	Bruyant et les rapports de boîte longs pénalisent ses prestations.	★★

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto à rapports.

LE BUDGET

POUR UN COOPER SD 143 DE 2015

Filtre à air/habitacle	38/32 €	Embrayage complet	409 €
Filtre à huile/carburant	24/60 €	Injecteur/4 bougies	576/157 €
Plaquettes/disques AV	120/175 €	Turbo	1 668 €
Plaquettes/disques AR	86/116 €	Vanne EGR	255 €
Amortisseurs AV/AR	322/273 €	Filtre à particules	1 536 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 847 €

MAIN-D'OEUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Countryman a longtemps été le modèle le plus polyvalent dans l'histoire de Mini. Relativement habitable et « confortable », tout en conservant les possibilités de personnalisation propres à la marque, il se caractérise par son gabarit réduit, qui en fait toujours une proposition originale aujourd'hui. Si le modèle restylé est globalement épargné par les pannes, les mécaniques avouent de grosses faiblesses sur les productions antérieures à 2014.

MINI COUNTRYMAN II

DEPUIS 2017

Née petit SUV urbain, cette maxi-Mini s'est transformée en un véhicule familial, perdant au passage l'aspect joueur de son aînée.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Excellent



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : démarreur
- ▶ 1.5 essence : culasse



Modèle non restylé avant 2020

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Refus de démarrage du moteur jusqu'au 06/03/18 > Démarreur.

1.5 essence
Irrégularités de fonctionnement jusqu'au 12/03/18 > Culasse à remplacer.

Tous diesels
Perte de puissance, témoin de contrôle des gaz d'échappement allumé > Electrovanne de la vanne EGR.

Mauvais démarrage jusqu'au 01/01/19 > Conduites de carburant.

CHASSIS

Usure prématurée des plaquettes



de frein arrière jusqu'au 30/01/17 > À changer.

Panne du frein de parking électrique jusqu'au 27/10/17 > Reprogrammation.

Bruit dans le train avant à l'arrêt ou en manœuvre > Palier d'appui des

jambes de suspension.

HABITACLE

Blocage du toit en verre jusqu'au 31/05/17 > Kit de réparation.

Dysfonctionnement des touches au volant jusqu'au 30/06/17

> Coffret à ressort spiral.

Écran noir sur le moniteur de bord, impossibilité d'arrêter le moteur ou de le redémarrer jusqu'au 01/07/18 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Bruit des rétroviseurs lorsqu'ils se replient jusqu'au 23/10/17 > À remplacer.

ON AIME

Coffre 450 l pour les bagages, c'est 100 l de plus qu'avec le modèle précédent. En option, un double étage permet d'obtenir une surface de chargement plane lorsque la banquette est rabattue.



Habitabilité Les 20 cm supplémentaires en longueur se traduisent par un gain de 8 cm pour les jambes des passagers arrière. Ceux-ci bénéficient, par ailleurs, d'une banquette pouvant coulisser sur 13 cm.

Comportement Cette deuxième génération, construite sur la plate-forme du BMW X1, repose sur un châssis agile et précis. Aucune prise de roulis lors des changements d'appui.

Qualité perçue Planche de bord massive, matériaux de bonne facture, les progrès réalisés dans ce domaine sont notables.

ON REGRETTE

Confort Pour un véhicule qui se destine aux familles, il y a encore du chemin à faire en la matière : suspensions fermes et sièges durs.

Plaisir de conduite En devenant un authentique SUV, le Countryman a pris de l'embonpoint. Au volant, « l'esprit Mini » est nettement moins perceptible...

Tarifs On ne fait pas de cadeau chez Mini. Et cela vaut aussi pour cette deuxième génération. Par exemple, elle renvoie au catalogue des options pour qui souhaite disposer de la navigation GPS.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE [ch]	CONSUMATION MOYENNE [l/100 km]	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
Cooper (1.5)	136	5,9 (5,8)	Depuis 02/17	Alors que la version One de 102 ch est juste, la Cooper, elle, s'en tire bien, même si le poids de la voiture étouffe la bonne volonté du moteur.	■
Cooper S (2.0)	192	6,5 (6)	Depuis 02/17	L'appellation « Cooper S » est synonyme de dynamisme. Le 2.0 turbo, certes agréable et performant, perd de sa superbe, surtout en 4 x 4.	■
Cooper D (2.0)	150	4,5 (4,5)	Depuis 02/17	Version la plus répandue, la Cooper D conjugue de bonnes prestations et un appétit raisonnable, mais la douceur n'est pas sa qualité première.	■
Cooper SD BVA (2.0)	190	4,6	Depuis 02/17	40 ch de plus, ça change la vie. Accélération franche, consommation maîtrisée et BVA 8 rapports douce et réactive. Mais que de bruit !	■

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte automatique 7 ou 8 rapports.

LE BUDGET

POUR UN COOPER D 150 DE 2017

Filtre à air/habitacle	44/58 €	Embrayage complet	386 €
Filtre à huile/carburant	23/62 €	Injecteur/4 bougies	609/161 €
Plaquettes/disques AV	199/296 €	Turbo	1 669 €
Plaquettes/disques AR	134/169 €	Vanne EGR	204 €
Amortisseurs AV/AR	343/179 €	Filtre à particules	1 430 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 966 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 126 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si le nom perdure, cette deuxième génération ne joue pas dans la même catégorie. Le Countryman est désormais la plus grande, la plus confortable et la plus pratique des Mini. De quoi appâter les familles branchées. Revers de la médaille, le plaisir de conduite est moindre, notamment en raison du poids de la plate-forme empruntée au BMW X1. Une base éprouvée, débarrassée de ses défauts, qui permet à l'anglais de présenter un bilan fiabilité assuré.

NISSAN JUKE

2010-2019

Heureux, le conducteur qui se fera plaisir au volant de ce gros jouet. Mais sur la banquette, l'ambiance risque d'être un peu plus crispée.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.2 DIG-T** : surconsommation d'huile et casse moteur
- ▶ **1.5 dCi** : turbo, encrassement du FAP, injecteurs

>>> ⚠ A surveiller



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Témoin moteur allumé du 08/05/14 au 15/09/14 > Rerogrammation.

1.2 DIG-T
Surconsommation d'huile anormale avec risque d'endommagement du moteur jusqu'au 08/02/16, ou fusion des soupapes jusqu'à la fin de production > Rerogrammation, voire segments, bas moteur ou moteur complet à changer.

1.6
Fuite de carburant (sur 4x4) du 03/10/11 au 14/11/11 > Tuyau à changer.

Risque de fuite de carburant du

08/03/10 au 03/01/12 > Serrage du capteur de pression de carburant.

1.5 dCi
Bruit et usure prématurée de la courroie de distribution jusqu'au 11/04/11 > Pompe à gazole haute pression à repositionner, et/ou courroie à changer (appel en septembre 2013).

Bruit moteur, voyant injection allumé jusqu'à l'automne 2011 > Injecteurs.

Voyant moteur allumé, perte de puissance du 01/05/12 au 29/04/13 > Conduite d'admission, voir turbo.

Fuite de retour de carburant > Présence de débris dans la pompe d'alimentation du réservoir.

Perte de puissance du 07/05/13 au 16/04/14 > Régénération, voire remplacement du filtré à particules.

Non-conformité des émissions de NOx du 28/05/15 au 05/10/15 > Rerogrammation, ou filtré à particules et piège à NOx à remplacer (appel en mars 2016).

TRANSMISSION

Risque de défaillance de l'airbag du 07/06/12 au 04/07/12 > À changer.

Défaillance de la climatisation du 24/05/12 au 28/04/13 > Conduite basse pression (appel en avril 2014).

Blocage du système audio Visteon du 07/05/14 au 18/08/14

> Rerogrammation.

Bouton de démarrage coincé du 05/06/13 au 16/03/15 > À réparer.

Gricinement des sièges arrière > Rectif. ation des verrouillages.

Dysfonctionnements du système multimédia Connect > Mise à jour, ou antenne ou unité de commande à changer.

CHASSIS

Dégradation de la peinture entre l'aile et le bouclier du 19/07/10 au 21/06/11 > À rectifier.

ON AIME

Présentation À bord, on retrouve un peu le même esprit, à l'image des éléments laqués qui apportent beaucoup de relief.



Style Ses rondeurs exubérantes et ses couleurs vives ne laissent pas indifférent. Autant dire que le Juke a fait une entrée fracassante sur le segment lors de son lancement.

Agrement Tenue de route saine, châssis agile, sélecteur de conduite à 3 modes pour modifier la réponse de l'accélérateur et la consistance de la direction. Un jouet plaisant.

ON REGRETTE

Coffre 251 l pour les valises, c'est moins qu'un Peugeot 208 ! Une erreur que Nissan a corrigée sur le modèle restylé en ajoutant 100 l (sur les deux-roues motrices).

Finition Tout ce tapage, pour découvrir sous le vernis une qualité de fabrication indigente, c'était bien la peine : les matériaux sont quelconques, peu résistants, et les ajustages manquent de rigueur.

Habitabilité À l'arrière, on n'a pas plus de place que dans une Clio ! Un comble pour un SUV, même urbain. Et pour ne rien arranger, les petites surfaces vitrées accentuent cette impression de confinement.

Confort Gare aux vertèbres ! Sauf à privilégier des jantes de 16 pouces, les suspensions risquent de laisser un mauvais souvenir. Et ne parlons pas de l'insonorisation...

4x4 La transmission intégrale n'est disponible que sur les versions survitaminées Nismo.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE [ch]	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.6 4x2	94	6	03/13-04/18	Difficile de trouver des motifs de satisfaction... Ce moteur se montre apathique et a un penchant pour la boisson. Pour la ville uniquement.	🟢
1.2 DIG-T 4x2	115	5,7	06/14-04/18	Ce petit bloc turbo est doux, silencieux, et maîtrise son appétit. Mais il est indolent à bas régime et ses rapports de boîte sont trop longs.	🟡
1.6 4x2/4x2 CVT	117	5,8/6,3	09/10-04/18	Ce 1.6 est un choix par défaut. Il remplit correctement sa tâche, mais sans faire d'étincelles. Uniquement en boîte auto depuis juin 2014.	🟢
1.5 dCi 4x2	110	4,2	09/10-11/19	Sobre, le bloc Renault est alerte et assez costaud dans les reprises. Mais l'agrement n'est pas au rendez-vous : bruit et mollesse à bas régime.	🟡

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2015

Filtre à air/habitacle	30/24 €	Embrayage complet	506 €
Filtre à huile/carburant	14/68 €	Injecteur/4 bougies	578/165 €
Plaquettes/disques AV	89/217 €	Turbo	1 710 €
Garnitures AR	206 €	Yanne EGR	507 €
Amortisseurs AV/AR	556/261 €	Filtre à particules	1 892 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	155 €	Total du panier de pièces	6 978 €

MAIN-D'ŒUVRE : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Juke est l'archétype de l'achat coup de cœur. Une gueule d'enfer, un châssis plutôt enjoué... Mais, à bord, la déception gagne les occupants. Les places arrière sont exigües, le coffre est riquiqui (du mieux depuis juin 2014), le confort, sommaire, et la finition moyenne. Bref, c'est le flia on sans l'ivresse, car les moteurs (1.6 DIG-T excepté) sont placides. Et capricieux : le 1.2 DIG-T est friand d'huile et le 1.5 dCi, assez fragile (turbo, FAP, distribution).

NISSAN MICRA IV

2010-2016

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : embrayage jusqu'en 2011
- ▶ Boîte CVT : de 2010 à 2014



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous

Fuite de carburant du 25/01/11 au 29/12/11
> Resserrage du capteur de pression de carburant, voire remplacement du joint (rappel en février 2012).

Accélération inattendue du véhicule au-delà de 3 600 tr/min du 25/10/10 au 27/02/15 > Mise à jour du calculateur moteur (rappel en avril 2015).

1.2 DIG-S

Enfoncement anormal de la pédale de frein entre le

01/07/12 et le 15/03/13

> Remplacement du maître-cylindre de frein (rappel en juin 2013).

Dysfonctionnements du moteur > Bobine d'allumage.

TRANSMISSION

BVM 5

Usure prématurée de l'embrayage jusqu'au 13/06/11 (1.2 DIG-S) ou jusqu'au 22/12/11 (1.2) > Reprogrammation et réglage du contacteur de la pédale

d'embrayage.

Boîte CVT

Patinage de la courroie, allumage du témoin de la boîte CVT et risque de perte de performances du 17/08/10 au 26/08/14 > Reprogrammation du calculateur de la boîte CVT.

HABITACLE

Bouton de démarrage coincé du 05/06/13 au 16/03/15 > À réparer.

NISSAN NOTE II

2013-2018

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



DIESEL
Excellente

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Aucune



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 DIG-5

Dysfonctionnements moteur > Bobine d'allumage (rappel en février 2016).

TRANSMISSION

CVT

Dysfonctionnements sur 1.2 DIG-S jusqu'en 2014 > Bloc hydraulique à remplacer.

CHASSIS

Gricement au niveau de la suspension avant.



> Silentbloc et barre stabilisatrice à remplacer.

HABITACLE

Bouton de démarrage coincé du 05/06/13 au 16/03/15 > À réparer.
Périodicité d'entretien

affichée au combiné incorrecte jusqu'au 01/12/13 > Reprogrammation.
Dysfonctionnements du système multimédia Connect > Mise à jour, ou antenne ou unité de commande à changer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	80	09/10-12/16	Énergique à l'accélération et souple à bas régime, ce bloc est très à l'aise en ville. Si ses vibrations sont supportables, il donne, en revanche, trop de la voix.	■
1.2 DIG-S	98	09/11-12/16	Doté d'un compresseur, ce 3-cylindres montre, de ce fait, plus d'entrain. Agréable en zone urbaine, il a également de la ressource pour tailler la route.	■

BILAN Toujours aussi habile en ville, la Micra a perdu son originalité et ses qualités pratiques. Sans parler de la finition de l'insonorisation ou du confort. Excepté des problèmes d'embrayage et de boîte CVT, la Nissan présente un bilan rassurant.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	80	10/13-03/18	La ville est son royaume. En dehors, il faut le maintenir dans les tours.	■
1.2 DIG-S*	98	10/13-03/18	Loin de démeriter, ce petit bloc anime correctement la japonaise.	■
1.5 dCi	90	10/13-03/18	Bruyant, le moteur Renault est souple, mais il manque de tonus pour dépasser.	■

(*) Également disponible avec boîte automatique CVT.

BILAN Auparavant considéré comme un minispac, le Note est devenu une berline polyvalente. Qu'importe, il séduit par son espace intérieur, son coffre et sa robustesse. Comportement routier et insonorisation suscitent, en revanche, davantage de réserves.

NISSAN PULSAR

2014-2020

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► **1.2 DIG-T :** surconsommation d'huile et risque de casse moteur

!!! **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 DIG-T

Bruit excessif du moteur, hésitations, surconsommation d'huile anormale avec risque d'endommagement moteur jusqu'au 08/02/16
> Reprogrammation, voire remplacement des segments, du bas moteur ou du moteur complet.

1.6 DIG-T

Perte de puissance à froid (-10°C) jusqu'au 05/11/14 résultant du blocage du volet de papillon



> Reprogrammation.

TRANSMISSION

Risque de mauvais réglage des phares à LED jusqu'au 21/12/15
> Reprogrammation (rapport en avril 2016).

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAQUE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 DIG-T*	115	04/14-07/20	Souple, discret, ce petit moteur offre des prestations tout à fait honorables.	🟡
1.6 DIG-T	190	04/15-12/17	Des performances excellentes, mais sans commune mesure avec celles d'une GTI.	🟢
1.5 dCi	110	04/14-07/20	Si on apprécie sa douceur et sa sobriété, le 1.5 dCi manque de répandant.	🟢

(*) Également disponible avec boîte automatique CVT.

BILAN Faute de notoriété, cette berline compacte s'affiche à de prix canon en seconde main. Un outil ultra-spacieux et très bien équipé, mais qui déçoit par sa qualité de finition et son omportement routier. Côté fiabilité le 1.2 DIG-T est gourmand en huile jusqu'en 2016.

NISSAN LEAF

2011-2017

FIABILITÉ

ELECTRIQUE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Aucune



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Amélioration du calcul du temps de recharge de la batterie > Nouveau logiciel sur les modèles produits jusqu'au 28/02/11 (action en juin 2012).

Amélioration des contrôleurs du chargeur embarqué et du contrôleur de batterie lithium-ion > Nouveau logiciel sur les modèles produits jusqu'au 13/12/12 (action en novembre 2013).

Indication du niveau de charge erroné par

température élevée du 07/06/12 au 14/07/13
> Reprogrammation du module de distribution de la puissance.

CHASSIS

Non-conformité de la colonne de direction du 12/02/13 au 16/10/14
> À changer (rapport en décembre 2014).

HABITACLE

Bouton de démarrage coincé du 05/06/13 au 16/03/15 > À réparer.

Dysfonctionnements du système multimédia Connect
> Mise à jour, ou antenne ou unité de commande à changer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAQUE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
24 kWh (Japon)	109	09/11-06/13	Cette première mouture dispose d'une autonomie assez faible : 175 km...	🟢
24 kWh (Angleterre)	109	06/13-12/17	En passant dans l'usine de Sunderland, elle gagne 14 km (199 km au total).	🟢
30 kWh	109	09/15-12/17	Grâce à cette batterie plus puissante, l'autonomie théorique passe à 250 km.	🟢

Batterie garantie 5 ans. Entre parenthèses, lieu de fabrication de la Leaf.

BILAN Pour s'offrir une Leaf sans se ruiner, rien de tel qu'un modèle d'occasion (à partir de 10 000 €). Mais préférez une version « 24 kWh » (à partir de juin 2013) pour disposer d'une plus grande autonomie. S'agissant de la fiabilité la voiture réalise un sans-fautes.

NISSAN QASHQAI

2007-2014

Se mettre en quatre, voire en « + 2 », pour les familles, c'est son job. Si l'ambiance n'est pas folichonne, sécurité et confort sont assurés.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- CVT : défaillances diverses
- 1.5 dCi : FAP, turbo, distribution, injecteurs
- 2.0 dCi : bielles jusqu'en 2013

A surveiller



Modèle restylé (2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous essence

Fuite de carburant du 12/07/06 au 18/02/10 > Pompe à carburant.

1.6

Difficultés de démarrage > Contacteur du démarreur.

1.5 dCi

Casse moteur suite à l'usure des coussinets de bielle (dCi 105) > Moteur à remplacer.

Dysfonctionnements du moteur jusqu'à l'automne 2011 > Injecteurs.

Bruit ou vibrations à bord jusqu'au 06/01/09 > Filtre à gazole et support.

Bruit moteur avec risque de décalage de la distribution entre le 04/09/09 et le 17/01/11

> Réalignement de la pompe haute pression + kit de distribution en cas d'usure de la courroie.

Voyant allumé, perte de puissance du 01/05/12 au 29/04/13

> Conduite d'admission, voire turbo. **Fuite** d'huile, bruit moteur jusqu'à la fin de la production > Pompe à huile, voire moteur complet.

1.5/2.0 dCi

Hésitations à 2 500 tr/min

> Vanne EGR encrassée, circuit d'admission d'air ou de carburant pollué...

Manque de puissance du 14/04/10 au 29/10/12 > Conduite d'admission du turbo.

2.0 dCi

Manque de puissance jusqu'au 22/01/13 (en charge et à haut régime) > Reprogrammation (rappel en octobre 2013), ou moteur (usure des coussinets de bielle).

TRANSMISSION

CVT

Voyant moteur allumé sur 2.0 jusqu'en mars 2009 > Soupape de contrôle de la CVT.

Bruit et vibrations jusqu'au 09/01/13 > À changer.

CHASSIS

Bruit au niveau de l'essieu arrière > Usure récurrence des amortisseurs.

Bruit des suspensions avant > Silentbloc de triangle.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation jusqu'au 28/01/10 > Compresseur.

Montée des vitres inopérante du 01/10/10 au 14/01/11

> Interrupteurs.

Dysfonctionnements du système multimédia Connect > Mise à jour, ou antenne ou unité de commande à changer.

ON AIME

Maniabilité 4,32 m, c'est à peu près la longueur d'une Renault Mégane; pratique pour circuler en ville, d'autant que la visibilité vers l'avant est excellente avec la position de conduite surélevée.

Habitabilité Au vu de son gabarit contenu, le SUV Nissan ménage à ses passagers arrière un espace aux jambes tout à fait correct.

Qashqai + 2 Principal intérêt de cette version allongée de 20 cm, sa modularité (banquette coulissante au 2^e rang) et son coffre : jusqu'à 550 l en 5 places.

Équipement Si vous recherchez un SUV avec radar de recul ou toit panoramique vitré à bon prix, c'est ici que ça se passe.

Confort Rien à redouter des longs trajets, l'amortissement est suffisamment souple et les sièges offrent un certain moelleux.

ON REGRETTE

Agrement Tenue de route sûre, direction constante, freinage puissant, le Qashqai met en confiance. Mais côté sensations, le compte n'y est pas vraiment, faute d'un train avant plus mordant.

Qashqai + 2 Deux places de plus ? Royal... tant qu'on ne les a pas testées. L'espace y est particulièrement restreint et le confort, des plus sommaires.

Aspects pratiques Pour un modèle qui revendique une fibe familiale, le Qashqai est avare de solutions de rangement.

Finition Entre le revêtement mûssé sur la planche de bord et les plastiques cheap ailleurs, la réalisation est assez inégale, tout comme la qualité de l'assemblage.

GPS Si l'ergonomie apparaît soignée dans l'ensemble, la taille de l'écran ne facilite pas la lecture...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 4x2	115/117	6,7/6,4	03/07-09/14	Ses tarifs valent le détour, mais ses prestations sont trop justes.	Vert
2.0 4x2/4x4*	140	8,1/8,4	03/07-07/13	Costaud en 4x2, ce bloc est moins à la fête en version 4x4.	Vert
1.5 dCi 4x2	105/110**	5,4/5,2	03/07-09/14	Sobre, il s'en sort correctement, mais il est creux à bas régime.	Vert
1.6 dCi 4x2/4x4	130	4,5/5,1	11/11-09/14	Un excellent choix par ses prestations et son appétit mesuré.	Vert
2.0 dCi 4x2	150	6,6	03/07-08/11	Bel agrément, accélérations franches... idéal pour voyager.	Vert
2.0 dCi 4x4	150	6,9 (7,8)	03/07-09/14	À l'inverse du 2.0, il s'accommode très bien de la transmission 4x4.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto CVT. (*) Égaleme disponible avec boîte auto. (**) 110 ch depuis septembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2011

Filtre à air/habitude	27/32 €	Embrayage complet	506 €
Filtre à huile/carburant	14/84 €	Injecteur/4 bougies	578/165 €
Plaquettes/dsques AV	95/260 €	Turbo	1 477 €
Plaquettes/dsques AR	91/263 €	Vanne EGR	507 €
Amortisseurs AV/AR	468/247 €	Filtre à particules	2 344 €
Kit de distrb. (150 000 km/6 ans)	155 €	Total du panier de pièces	7 313 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Précurseur de la mode des SUV compacts, le Qashqai est un star en occasion. Le plus difficile n'est pas d'en dénicher une pléthorique. En choisissant un modèle restylé (depuis avril 2010), vous éviterez bien des écueils au niveau de la fiabilité. Sans pour autant être totalement à l'abri des pannes récurrentes : turbo, FAP, injecteurs... sur le dCi 110, défaillance de la CVT ou usure des coussinets de bielle sur le 2.0 dCi.

NISSAN QASHQAI II

2014-2021

On ne change pas un SUV qui gagne, on le rend simplement meilleur: châssis plus vif, intérieur plus cossu, et le tour est joué!

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **1.2 DIG-T:** surconsommation d'huile et casse moteur
- **Xtronic:** dysfonctionnements

>>> A surveiller



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Dysfonctionnements du Stop&Start > Vérification du faisceau électrique, du fusible ou du relais de commande de redémarrage du moteur.

1.2 DIG-T
Perte de puissance à froid (-10°) jusqu'au 05/11/14 suite au blocage du volet de papillon > Reprogrammation.

Surchauffe du moteur du 04/01/15 au 11/02/15 > Liquide de refroidissement à changer.

Surconsommation d'huile avec risque d'endommagement du moteur jusqu'au 12/02/16

> Reprogrammation, voire segments, bas moteur ou moteur complet à changer.

1.6 DIG-T
Hésitations du moteur du 11/11/14 au 09/12/14 > Calage des soupapes.

1.5 dCi
Fuite de gaz d'échappement entre le 15/07/14 et le 24/07/14 > Resserrer le tube de raccordement du capteur de pression des gaz.

1.6 dCi
Perte de puissance > Turbo (quelques cas répertoriés).

TRANSMISSION

Oscillations de l'aiguille du

compte-tours sur les versions 1.6 dCi Xtronic jusqu'au 12/12/14 > Reprogrammation du module, voire remplacement de la boîte.

Blocage de la boîte de vitesses manuelle sur 1.6 dCi 130 du 01/11/14 au 15/04/15 > Levier de vitesse à réparer.

CHASSIS

Voyant du système de freinage allumé, dysfonctionnement du frein de parking électrique > Faisceau électrique ou calculateur du frein de parking.

HABITACLE

GPS n'émettant aucun son jusqu'au

06/05/14 > Reprogrammation.

Régulateur de vitesse inopérant par moments jusqu'au 14/02/14 (1.6 dCi) > Reprogrammation du calculateur moteur.

Blocage du système audio du 08/11/13 au 04/06/14 > Reprogrammation.

Bruit, blocage ou affaissement du véllum du toit panoramique jusqu'au 01/04/15 > À réparer.

Défaillances du GPS du 02/03/16 au 17/04/16 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Corrosion du cadre de porte au niveau du joint jusqu'au 23/01/14 > À rectifier.

ON AIME

Comportement Conçu sur une nouvelle plate-forme, le Qashqai II affirme clai ement sa différence en termes de dynamisme: train avant plus vif, roulis contenu...

Ergonomie Le conducteur ne boude pas son plaisir. Bien installé grâce à de nombreux réglages, il dispose de commandes agréables, à l'image du levier de vitesse.

Aspects pratiques Le SUV Nissan a retenu la leçon sur ce point. On bénéficie de amengements spacieux et de bonne contenance, en particulier aux places avant.

Habitabilité Au regard du gabarit du véhicule, les places arrière sont suffisantes. L'accueil est pour deux personnes.

ON REGRETTE

Coffre 20 l de plus que la mouture précédente et pas de déclinaison « + 2 » pour gagner en volume, c'est décevant. Un Peugeot 3008 I propose 80 l de mieux.



Confort Il suffit de pas g and-chose pour gâcher le voyage à l'arrière... Comme, par exemple, des jantes de 19 pouces, très « communicatives » dès que la route est abîmée.

Finition Malgré d'évidents progrès réalisés dans ce domaine, certains détails témoignent encore d'une certaine légèreté et l'assemblage demeure perfectible.

Acoustique Si l'insonorisation, notamment celle des diesels, s'est améliorée, subsistent encore trop de bruits de roulement.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 DIG-T 4 x 2	115	5,6 (5,6)	02/14-12/18	D'origine Renault, ce bloc s'apprécie pour sa douceur, mais il n'a pas assez de coffre pour compenser la longueur des rapports de boîte.	Orange
1.6 DIG-T 4 x 2	163	5,8	11/14-12/18	S'il est performant, l'absence de brio, le temps de réponse du turbo à bas régime et le manque de fluidité en ville empêrent l'enthousiasme.	Vert
1.5 dCi 4 x 2	110	3,8	02/14-12/18	Sobre et assez plaisant sur route. Mais guère vaillant dans les relances, la faute aux rapports de boîte, et paresseux sous 1 750 tr/min.	Vert
1.6 dCi 4 x 2/4 x 4	130	4,4 (4,6)/4,9	02/14-12/18	Malgré une légère inertie à bas régime, il conjugue accélérations vives et reprises consistantes sur route. La boîte CVT n'est pas très effi ace.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte Xtronic.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DCI 130 DE 2015

Filtre à air/habitacle	32/31 €	Embrayage complet	499 €
Filtre à huile/carburant	31/75 €	Injecteur/4 bougies	668/165 €
Plaquettes/disques AV	88/260 €	Turbo	1 778 €
Plaquettes/disques AR	76/263 €	Vanne EGR	507 €
Amortisseurs AV/AR	520/275 €	Filtre à particules	1 663 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 931 €

MAIN-D'ŒUVRE : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Exercice périlleux que de prendre la suite d'un modèle à succès... Pourtant, on retrouve ici les qualités du Qashqai I, sans les défauts. Au volant, les progrès sont flag ants. En revanche, la qualité perçue, ainsi que les réglages de la direction et des suspensions, suscitent la déception. Des points revus sur le modèle restylé (juillet 2017). Après avoir connu pas mal de déboires (boîte Xtronic), le SUV s'avère plus fiable, sauf avec le 1.2 DIG-T jusqu'en 2016.

NISSAN X-TRAIL III

DEPUIS 2014

À défaut de Qashqai + 2, voici le X-Trail. SUV assoiffé de bitume, il rompt avec ses aînés pour se consacrer aux familles nombreuses.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 DIG-T

Mauvaises performances d'accélération au démarrage du 04/03/15 au 06/10/15
> Reprogrammation.

TRANSMISSION

A-coups de la boîte Xtronic (dus au patinage de la courroie) susceptibles d'abîmer les poulies d'entraînement et d'entraîner le dysfonctionnement de la boîte jusqu'au 27/11/14
> Reprogrammation (action en atelier en décembre 2014) ou remplacement du bloc de commande hydraulique.



HABITACLE

Risque d'activation intempestive du système de freinage autonome lorsqu'un petit objet passe devant le véhicule du 11/12/13 au 03/10/14
> Reprogrammation.
Blockage du système audio

(Visteon) et affichage du message « radio bloquée » du 28/05/14 au 12/06/14 > Reprogrammation.
Risque de fissuration des verins du hayon sous l'effet de la corrosion jusqu'au 08/04/16
> À remplacer.

Mauvais fonctionnement de la commande de climatisation manuelle jusqu'à mi-2016
> Module de commande.

ON AIME

Habitabilité Version allongée du Qashqai II (+ 26 cm), le X-Trail est à même de recevoir ses occupants dans un intérieur très spacieux.



Finition Avec sa planche de bord issue du Qashqai, la 3^e génération témoigne d'une nette montée en gamme : moderne, bien présentée...
Modularité Une banquette qui coulisse sur 22 cm au 2^e rang, un dossier de siège passager inclinable à l'avant, il ne manque rien pour agencer son cocon selon son humeur du jour.

Coffre Avec sa capacité de 550 l en version 5 places et son plancher modulable (surface plane ou bien rangement compartimenté), les familles évaluent les choix crus et au moment de faire les valises.

ON REGRETTE

Châssis Consistance de direction insuffisante, tendance au roulis, pertes d'adhérence du train avant en 4x2... le conducteur restera zen, et il risque de s'ennuyer assez vite.
Version 7 places Le transport de troupes, c'est sympa. Mais dans ce cas, inutile d'envisager plus qu'une trousse de toilette, car le volume de coffre est riquiqui : 135 l.

Confort Si les suspensions ont été calibrées pour assurer le bien-être des passagers, les jantes de 19 pouces provoquent des trépidations à faible allure.

Agrement en diesel Grommements à l'accélération, vibrations, le dCi n'est quère coopératif sur ce point.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 DIG-T 4x2	163	6,2	07/15-04/19	Silencieux, mais il ne dispose pas d'un couple suffisant pour offrir des reprises énergiques. Résultat, il faut jouer du levier pour le relancer.	■
1.6 dCi 4x2/4x4	130	4,9 (5,1)/5,3	05/14-04/19	Vigoureux au-dessus de 1 600 tr/min, ce bloc ne semble jamais désarmer et fait preuve de brio. Seul bémol : sa timidité à bas régime.	■
2.0 dCi 4x2 BVA/4x4	177	5,6/5,6 (6)	11/16-04/19	Le gain en performances et le surcroît de tonus sont appréciables. Mais ses vibrations et ses grommements trahissent son ancienneté.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Xtronic.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DCI 130 DE 2015

Filtre à air/habitude	32/27 €	Embrayage complet	614 €
Filtre à huile/carburant	31/75 €	Injecteur/4 bougies	668/165 €
Plaquettes/disques AV	142/284 €	Turbo	1 778 €
Plaquettes/disques AR	142/284 €	Yanne EGR	507 €
Amortisseurs AV/AR	546/288 €	Filtre à particules	1 663 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	7 246 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN S'il a conservé son nom, le X-Trail s'apparent désormais à un grand Qashqai II. Hélas, ce SUV n'a rien d'enthousiasmant par son petit frère ne lui ont pas servi. En revanche, ce modèle sera le meilleur ami des familles : intérieur ultra-spacieux, grand coffre, modularité soignée, rangements nombreux et confort de suspensions appréciable. Sur le plan de la fiabilité excepté les soucis observés sur la boîte CVT, c'est du sérieux !

OPEL ADAM

2013-2019

Couleurs vives, présentation soignée... cette petite est craquante. Mais son charme ne saurait gommer toutes ses lacunes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : boîte manuelle, climatisation, toit vitré
- 1.2/1.4 : bougies et bobines d'allumage



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 T
Calage après démarrage à froid (2015) > Reprogrammation.
1.2/1.4 Twinport
Calage et témoin moteur allumé sur les versions atmosphériques (2013-2016)
> Bougies et/ou bobines d'allumage à changer.
Message « réduction de puissance » sur les versions avec système OnStar (2016)
> Reprogrammation.
Perte de puissance
> Capteur de vilebrequin à remplacer.

TRANSMISSION

Blocage des freins à tambour (2013-2017) > Garnitures de frein à changer.

CHASSIS

Craquement ou sélection difficile des troisième et quatrième rapports sur la boîte manuelle F17 (2013-2014) > Pignons à changer.
Bruit de l'arbre de roue (2013-2016) > Rectifier l'alignement de l'arbre.
Craquement ou mauvaise sélection de la marche arrière (2013-2016) > Pignon de marche arrière à remplacer.

Vibrations de l'embrayage en marche arrière > Fourchette d'embrayage de première et deuxième.

HABITACLE

L'antivol de direction s'active même lorsque la clé n'a pas été retirée (2013-2015)
> Barillet.
Dysfonctionnements de la radio IntelliLink (écran figé allumage inopérant) > Reprogrammation, voire remplacement (2013-2015) de la radio.
Mauvaises performances de la climatisation (2013-2017)

> Compresseur (prise en charge pour les véhicules de 5 ans ou 120 000 km).
Feux stop s'allumant sans action sur la pédale jusqu'à mi-2016
> Réglage du contacteur de feux stop.
Dysfonctionnement du moteur de ventilateur (2013-2017)
> Résistance du moteur (prise en charge pour les véhicules de 15 ans ou kilométrage illimité).
Infiltration d'eau par le toit vitré (2013-2017)
> À remplacer (prise en charge pour les véhicules de 10 ans ou 160 000 km).

ON AIME

Look/présentation Sa ligne originale attire les regards. Un esprit que l'on retrouve à bord, dans un habitacle soigné et coloré, profitant également de matériaux de qualité.



Agrement Petit gabarit, rayon de braquage contenu : l'Adam est un modèle de maniabilité en ville.

Comportement Rien à redouter hors agglomération : tenue de cap sûre, bonne stabilité, et même agilité sur les petites routes.

Équipement Jolie dotation pour la famille Adam. Sans oublier les très nombreuses possibilités de personnalisation : SUV avec la Rocks, découvrable avec la Swingtop...

ON REGRETTE

Habitabilité Pas facile de prendre ses aises sur la banquette. L'espace manque cruellement, que ce soit en hauteur ou au niveau des jambes.

Confort Autre bonne raison de militer pour des trajets courts : la fermeté des suspensions et les nuisances sonores sur voie rapide. Évitez les jantes de 17 pouces ainsi que le châssis sport.

Coffre Plus longue qu'une Fiat 500, la petite Opel dispose pourtant d'une capacité de chargement moindre. Avec 170 l, oubliez le supermarché, préférez la supérette!

Visibilité La découpe des vitres réduit le champ de vision à l'arrière. Dans ces conditions, mieux vaut avoir un compas dans l'œil pour manœuvrer...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 Twinport	70	5,3	03/13-03/19	Au regard de la puissance, on se doute qu'il ne va pas faire d'étincelles ! Une fois sorti de la ville, cela se vérifie : c'est la grande aventure...	🟢
1.4 Twinport	87	5 (4,7)	03/13-03/19	Il devrait être à son affaire, mais en réalité, non. Sur voie rapide, il est mou en relance et provoque des coups d'as. Et il a de l'appétit.	🟢
1.4 Twinport	100	5,5	03/13-06/14	Petite mais pas légère, l'Adam. Avec cette version du 1.4, elle se montre plus à son aise. Pour autant, les prestations n'ont rien d'exceptionnel.	🟢
1.0 T Ecotec	115	4,8	06/14-11/18	Plein d'entrain, ce moderne 3-cylindres est le plus plaisant de la gamme. Reprises, accélérations, consommation... rien à redire.	🟢
1.4 T Ecotec	150	5,9	12/14-06/18	Cette motorisation donne des ailes à l'Adam. Mais si les sensations sont au rendez-vous, les grandes jantes dégradent l'agrement.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Ecotronic 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.4 87 DE 2015

Filtre à air/habitacle	28/44 €	Amortisseurs AV	235 €
Filtre à huile	14 €	Amortisseurs AR	269 €
Filtre à carburant	61 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	128 €	Embrayage complet	481 €
Plaquettes AV	131 €	4 bougies	48 €
Garnitures AR	147 €	Total du panier de pièces	1 586 €

MAIN-D'ŒUVRE : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Avec sa bouille, on lui donnerait le bon Dieu sans confession... Mais l'Adam, c'est un peu comme Docteur Jekyll et Mister Hyde. D'un côté, elle joue du charme de sa présentation et se révèle effi ace sur la route. De l'autre, elle déçoit par ses places arrière et son coffre étriqués, son manque de confort, et par le caractère terme de ses moteurs 1.2 et 1.4 Twinport. En revanche, excepté quelques soucis, c'est une élève assez sage en termes de fiabilité

OPEL CORSA IV

2006-2014

Spacieuse, elle n'a certes pas toutes les armes pour rivaliser avec les références. Mais l'argument du prix joue en sa faveur.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► Diesels :
Turbo, vanne EGR, injecteurs



Modèle restylé (2011)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Perte de puissance (2011-2014)
> Faisceau à vérifier ou pédal d'accélérateur à changer.
1.2/1.4 16V
Témoin de température allumé (2010-2012) > Pompe à eau.
Perte de puissance > Capteur de vilebrequin.
1.3 CDTI
Difficultés de démarrage sur CDTI 90 jusqu'en 2007 > Démarreur.
À-coups, perte de puissance
> Vanne EGR, régénération du FAP, injecteurs ou turbo.
Fuite d'huile jusqu'en janvier 2008

> Intercooler.
Grincements jusqu'en janvier 2008 > Poulie d'alternateur.
> **Joins** provenant du moteur
> **Fumée** (jusqu'au 26/06/09) ou support d'injecteur (2007-2014).
Perte de puissance (2011-2015)
> Décrassage du moteur ou soupapes à changer.
1.7 CDTI
Perte de puissance (2010-2014)
> Soupape de dosage de la pompe à injection.
Perte de puissance
> Turbo, tige d'actionneur de turbo (jusqu'au 19/05/10) ou bien soupape de commande

d'aspiration (2007-2014).
Témoin moteur allumé (2010)
> Collecteur d'admission.

TRANSMISSION

Calages moteur > Fourchette des troisième et quatrième rapports.
Marche arrière bloquée jusqu'au 22/10/10 > Contacteur.
Vibrations de l'embrayage en marche arrière > Fourchette d'embrayage de 1^{er} et 2^e.
Bruit de 2010 jusqu'au 29/03/12 sur BVM 6 > Bague synchro 5^e/6^e.

CHASSIS

Bruit dans la direction

> Douille et support.
Bruit au niveau du train arrière
> Roulements de roue.
Blocage des freins arrière (2007-2014) > Garnitures de frein.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation (2007-2008) > Boîtier de distribution d'air.
L'antivol de direction s'active même lorsque la clé n'a pas été retirée (2007-2014)
> Baniliet.
Défaillance du moteur de ventilateur (2007-2014)
> À réparer.

ON AIME

Habitabilité Sur ce point, la Corsa n'a pas à rougir par rapport à ses concurrents. Deux adultes sont correctement installés à l'arrière.



Modèles après 2010 Le travail réalisé sur la direction et les trains roulants a porté ses fruits. À la dé, une plus grande maîtrise des trajectoires et de meilleurs appuis.
Prix/équipement C'est ce qui explique en partie le succès de cette polyvalente : une dotation qui se montre généreuse d'origine (dès le deuxième niveau de finition Enjoy), surtout à travers ses nombreuses séries spéciales.
Coffre La Corsa se distingue par une très bonne capacité de chargement. Dommage que le seuil soit si haut perché.

ON REGRETTE

Agrement Trouver du plaisir au volant de cette citadine ? Pas évident, car les prestations routières sont passables (jusqu'à 2010), les commandes, peu agréables, et les motorisations, insipides.
Confort C'est l'un des principaux travers de cette Corsa. Banquette plate, dossiers mal dessinés, sellerie dure, amortissement mal calibré.
Présentation L'intérieur n'a rien d'un hymne à la joie. L'ambiance est terne, et les matériaux sont de qualité médiocre et fragiles.
Diesels Sonnes : Casque antibruit bienvenu si vous vous laissez tenter par une version diesel... Avec en prime la fonction massage, en raison des vibrations.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0	65	5	01/10-12/14	Inadapté, ce bloc laissera au moins le temps de découvrir le paysage.	■■■■
1.2 16V	80/85*	5,8/5,3	10/06-12/14	Pour parcourir la ville, voilà la bonne option. Mais cela s'arrête là.	■■■■
1.4 16V	90/100*	5,9/5,5	10/06-12/14	Son surcroît de tonus permet de prendre la route, mais sans éclat.	■■■■
1.4 T	120	5,5	06/12-12/14	La Corsa retrouve ici des couleurs. Uniquement disponible en 3 portes.	■■■■
1.3 CDTI	75	4,5	09/06-12/14	Bruyant et apathique, ce diesel économique n'est fait que pour la ville.	■■■■
1.3 CDTI	90/95*	4,8/3,6	09/06-12/14	Mal insonorisé et creux à bas régime, il est plus agréable sur la route.	■■■■
1.7 CDTI	125/130*	4,8/4,6	09/06-07/12	Toujours un manque d'agrément à bas régime, mais une belle santé.	■■■■

(*) Changement de puissance en janvier 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.3 CDTI 95 DE 2010

Filtre à air/habitacle	34/22 €	Embrayage complet	436 €
Filtre à huile/carburant	32/62 €	Injecteur/4 bougies	700/126 €
Plaquettes/disques AV	123/243 €	Turbo	1 078 €
Garnitures AR	175 €	Vanne EGR	420 €
Amortisseurs AV/AR	235/213 €	Filtre à particules	2 508 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 407 €

MAIN-D'ŒUVRE : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pourquoi acheter une Corsa ? D'abord pour sa ligne agréable, ensuite pour son habitabilité et son beau volume de chargement. Mais il ne faudra pas se montrer trop exigeant côté agrément, confort et finition et les motorisations sont ternes. En revanche, le rapport prix/équipement plaide en faveur de ce modèle. D'autant que les modifications techniques apportées en janvier 2010 ont permis d'atténuer une partie de ses défauts.

OPEL CORSA V

2015-2019

À défaut d'être 100 % nouvelle, cette Corsa a bénéficié d'une profonde remise à niveau. Ne lui manque plus que le confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : moteur de ventilateur, verrouillage des portes
- ▶ 1.3 CDTI : courroie de distribution



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 T
Calage après démarrage à froid (millésime 2015) > Reprog.
1.0 T/1.4 T
Perte de puissance > Vidange avec une nouvelle huile.
1.2/1.4
Message « perte de puissance » sur les versions avec système OnStar (2016) > Reprogrammation.
Calage jusqu'à mi-2016 > Bougies ou bobines d'allumage.
Perte de puissance > Capteur de vilebrequin.
OPC
Témoin moteur allumé jusqu'à

13/04/16 > Échappement.
1.3 CDTI
Voyant diagnostic allumé, perte de puissance (2015-2017) > Faisceau électrique à réparer.
Bruit moteur, courroie de distrib. desserrée jusqu'au 28/02/17 > Tendeur de distribution.

TRANSMISSION

Bruit anormal au niveau du câble de changement de vitesse sur 1.0 et 1.4 jusqu'en avril 2015 > Pose d'une attache.
Craquement ou saut de la marche arrière sur BVM 5 (2015-2016) > Pignon.

Vibrations de l'embrayage en marche arrière > Fourchette d'embrayage de 1^{er} et 2^{es}.
Sifflement de la boîte de vitesses sur versions OPC (2015-2017) > Arbre de roue avant droit à remplacer.

CHASSIS

Dysfonctionnements de la direction (2015-2016) > Crémaillère (rappe en août 2015).
Témoin ABS/ESP et feu stop allumés (2015-2017) > Réglage du contacteur de stop.
Blocage des freins à tambour arrière (2015-2017) > Garnitures.

HABITACLE

Témoin d'airbag allumé (2015) > Reprogrammation.
Affichage de la 1^{re} extérieure erroné (2015-2016) > Reprogrammation.
Sièges avant difficiles à déplier sur 3 portes > Réglage.
Défaillance du moteur de ventilateur (2015-2017) > Résistance du moteur (prise en charge 15 ans ou kilométrage illimité).
Dysfonctionnement du verrouillage à distance (2015-2017 sur 5 p.) > Faisceau de porte arrière (prise en charge 5 ans ou 100 000 km).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2/1.4*	70/75	5,4/5,2	01/15-07/18	Bien pour se déplacer. Quant à l'agrément, c'est une autre histoire.	■
1.4	90	5,2 (6)	01/15-11/19	Le minimum syndical, mais les relances sont mollassonnes.	■
1.4 T	100	5,2	01/15-11/19	S'il manque de vigueur, sa souplesse à bas régime le rend agréable.	■
1.0 T	115	4,9	01/15-06/18	Discret, dénué de vibrations, tonique, performant... ce 3-cyl. épaté.	■
1.3 CDTI	75	3,7	01/15-11/17	Sonore, vibrant, à la peine en relance, il n'a que sa sobriété pour lui.	■
1.3 CDTI	95	3,3 (3,2)	01/15-06/18	Sa paresse à bas régime est pénalisante en ville. Du mieux sur la route.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 ou 6 rapports. (*) Moteur 1.4 75 ch depuis novembre 2017.

LE BUDGET

POUR UN 1.3 CDTI 95 DE 2017

Filtre à air/habitacle	24/44 €	Embrayage complet	557 €
Filtre à huile/carburant	15/66 €	Injecteur/4 bougies	473/126 €
Plaquettes/disques AV	123/243 €	Turbo	860 €
Plaquettes/disques AR	123/188 €	Vanne EGR	377 €
Amortisseurs AV/AR	236/242 €	Filtre à particules	2 155 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 852 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Sous ses airs de grosse Adam, la Corsa V ne peut masquer la filiation directe avec son aînée. Si la plate-forme est identique, on observe des progrès flagrants en matière de comportement. Idem dans l'habitacle, où l'inédite planche de bord se distingue par sa présentation soignée. Dormage que le confort n'ait pas bénéficié des mêmes égards. Quant à la fiabilité, l'utilisation d'une base technique éprouvée n'a pas que des inconvénients...

ON AIME

Comportement Progrès spectaculaire dans ce domaine : direction et train avant ont gagné en précision, ce qui rend la conduite aussi plaisante sur les grands axes que dans les petites rues.
Vue à bord Les passagers sont bien lotis dans la version à cinq portes. L'espace y est correct pour les jambes et on trouve des rangements en nombre suffisant. Idéal pour une petite famille.
Coffre Dans la catégorie, la Corsa V est plutôt bien positionnée en termes de volume de chargement : 285 l, voilà de quoi envisager quelques escapades.
Présentation Planche de bord inédite, nouveaux sièges, assemblage soigné, la Corsa semble métamorphosée...

ON REGRETTE

Confort La sellerie est trop ferme, surtout pour les pensionnaires de la banquette, et le châssis sport ne fait qu'accroître ce désagrément.
Moteur 1.3 CDTI En voilà un qui nous ramène quelques années en arrière, à l'époque des diesels « à l'ancienne », aussi envahissants par leurs nuisances sonores que par leurs vibrations.
Ergonomie Sympa, l'écran tactile de 7 pouces, livré avec la finitio Cosmo, mais son implantation basse oblige à quitter la route des yeux. On a vu plus commode.
Options Le choix proposé peut laisser perplexe. Il est possible de bénéficier du système de reconnaissance des panneaux, mais à aucun moment, il n'est question de GPS intégré ! Étonnant, non ?
3 portes L'esprit de famille n'a pas vraiment sa place avec cette carrosserie. Du sport, d'accord, mais un espace de vie confiné à l'arrière et un accès au coffre malaisé.

OPEL CORSA V

DEPUIS 2019

Cousine de la Peugeot 208 II, cette Corsa progresse dans de nombreux domaines. Mais le confort n'est toujours pas son fort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

▶ 1.2 :
Usure de la courroie de distribution

1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2
Manque d'effi cacité au freinage ou destruction de la distribution
> Courroie de distribution, électrovanne de pompe à huile, pompes à vide et à huile...
Allumage du voyant diagnostic
> Bobine d'allumage.
Fuite de liquide de refroidissement du 01/01/20 au 31/07/20 > Baïtier de sortie d'eau.
Dysfonctionnement du Stop&Start > Batterie ou baïtier de charge.
Électrique
Non-démarrage, calage ou perte

de puissance jusqu'au 01/08/20
> Réchauffeur à eau électrique.
Impossibilité de passer en mode Ready jusqu'au 28/09/20
> Reprogrammation et batterie 12V à changer.
Non-démarrage, perte de puissance jusqu'au 01/01/21
> Moteur électrique à changer.
Message défaut de la chaîne de traction jusqu'au 01/02/21
> Chargeur embarqué et convertisseur.
Impossible de mettre le contact jusqu'au 22/09/20 > Antivol électrique.
Message défaut système de

freinage > Pompe à vide électrique.

TRANSMISSION

Bruit de la boîte de vitesses jusqu'au 31/08/20 > Ensemble marche arrière à remplacer.
Passage difficile de la 5^e et 6 jusqu'au 30/09/20 > Pignons et synchrones.

HABITACLE

Absence d'air aux aérateurs centraux du 02/01/20 au 01/09/20
> Calculateur de clim ou groupe de chauffage.
Dégradation des fils de la lunette arrière jusqu'au 18/11/20 > Tablette

et lunette arrière à changer.

CARROSSERIE

Mauvaise qualité de l'image de la caméra de recul jusqu'au 20/03/20
> A changer.
Défaut de la peinture jusqu'au 01/10/20 > A repeindre.

ON AIME

Ergonomie A défaut d'être aussi spectaculaire, la planche de bord est plus facile à apprivoiser que chez Peugeot, grâce à davantage de commandes en accès direct.



Comportement Très effi ace et stable, cette Corsa se montre même un peu plus tranchante que sa cousine 208, grâce à ses réglages de châssis spécifique.
Tarifs S'il y a un domaine dans lequel la Corsa est bien plus agressive que la Lionne, c'est celui-ci. Un écart qui reste de mise en occasion, parfois même accentué.

Choix Trois moteurs essence, de l'électrique, un diesel devenu rare dans le segment... la gamme est adaptée à des usages et des budgets variés.

ON REGRETTE

Qualité perçue Des matériaux rigides en partie basse, des écrans mal intégrés... la présentation laisse une impression mitigée.

Confort Opel a opté pour une fermeté "à l'allemande" : à basse vitesse, les suspensions ne ménagent pas vraiment les vertèbres.

Habitabilité Un peu étriquée, la banquette de la Corsa n'est pas la plus accueillante du segment. D'autant que les petites portes compliquent aussi l'accès.

Direction Tantôt trop légère, tantôt artificiellement dure, la direction ne fournit pas assez de remontées d'informations.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	75	5,4	Depuis 11/19	Le seul moteur atmosphérique de la gamme se dédie surtout à la ville. En dehors, ses performances modestes lui coupent vite les ailes.	🟡
1.2 Turbo	100	5,5 (5,8)	Depuis 11/19	Grâce à son turbo, ce trois-cylindres se montre bien plus disponible à bas régimes et vigoureux, sans consommer vraiment plus. Un bon	🟡
1.2 Turbo EAT 8	130	5,8	Depuis 11/19	Le plus puissant des blocs essence est loin de transformer la Corsa en sportive, d'autant qu'il impose la boîte automatique EAT 8.	🟡
1.5 Diesel	100	4,1	Depuis 11/19	Pour les gros rouleurs, la sobriété de l'unique rescapé en diesel demeure imbattable. Dommage qu'il se fasse trop entendre.	🟢
Électrique	136	-	Depuis 02/20	Avec son autonomie limitée, elle souffre des mêmes maux que la e-208. Mais elle garde aussi ses qualités, comme un agrément hors pair.	🟢

Entre parenthèse, valeurs pour la boîte auto EAT 8

LE BUDGET

POUR UN 1.2 TURBO 100 CH DE 2020

Filtre à air/habitacle	33/44 €	Amortisseurs AV/AR	269/229 €
Filtre à huile/carburant	22/37 €	Kit de distrib. (100 000 km/6 ans)	212 €
Plaquettes AV	109 €	Embrayage complet	507 €
Disques AV	229 €	3 bougies	83 €
Plaquettes AR	NC €	Turbo	1 051 €
Disques AR	152 €	Total du panier de pièces	2977 €

MAIN-D'ŒUVRE * : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN En héritant in extremis des dessous de la Peugeot 208 II, l'Opel Corsa n'a pas fait une mauvaise affaire. Elle se montre même un peu plus tranchante côté comportement et plus ergonomique que sa cousine, tout en restant bien moins chère. Mais sa présentation moins sexy, son confort ferme « à l'allemande » et sa direction imprécise feront moins l'unanimité. Quant au bloc 1.2, sa fiabilité est à surveiller surtout la courroie de distribution.

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés. Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLES DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.



2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER



Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur**. Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles...).

La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.



4. FABRICATION DES FEUILLES



Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,...).



TRIER, C'EST DONNER DU RÉPIT AUX RESSOURCES DE LA PLANÈTE

1,3 million de tonnes de papiers recyclés permettent d'économiser annuellement :



23 milliards de litres d'eau soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.



4 000 GWh, soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.

OPEL ASTRA IV

2009-2017

Coupé, 5 portes ou bien break, la compacte séduit plus par sa ligne dynamique que par l'entrain qu'elle manifeste sur la route.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** boîtes de vitesses manuelle et automatique
- ▶ **1.3/1.7 CDTI :** vanne EGR, FAP, turbo, injecteurs

!!! A surveiller



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.4 T**
- Bruit** métallique au démarrage (2010-2014) > Volant moteur.
- Tous diesels**
- Témoin** de liquide de refroidissement allumé > Capteur ou vase d'expansion.
- Perte** de puissance sur CDTI > FAP (régénération) ou vanne EGR.
- 1.3 CDTI**
- Perte** de puissance > Vanne EGR, injecteurs, décalage ou remplacement des soupapes (2011-2015).
- 1.6 CDTI**
- Odeur** de gaz d'échappement

jusqu'au 20/02/15 > Collecteur d'échappement, voire turbo.

1.7 CDTI

Perte de puissance (2012-2015) > Commande d'activation.

2.0 CDTI

Fuite du refroidisseur de la vanne EGR > Carter refroidisseur EGR.

Perte de puissance > Nettoyage du boîtier papillon (2010-2014) ou régénération du FAP (2010-2015).

TRANSMISSION

Cognement sur 2.0 CDTI BVM 6 (2010-2015) > Embrayage.

Bruit de la BVM 6 (de 2010 au 29/03/12) > Bagues de

synchronisation de 5^e et 6^e.

2^e rapport qui accroche de 2012 à 2014 > Pignon de 2^e.

Vibrations de l'embrayage en marche arrière > Fourchette d'embrayage de 1^{er} et 2^e.

Fuite du refroidisseur de la vanne EGR > Carter refroidisseur EGR.

Passage en mode dégradé de la BVA 6 (2011-2017) > Convertisseur de couple.

CHASSIS

Témoin ABS/ESP allumé (2010-2011) > Capteurs (frein et embrayage).

Vibrations au freinage depuis 2010 > Disques de frein.

Dureté de la direction (2013-2015 et 2017) > Reprogrammation.

HABITACLE

Fuite d'huile du compresseur de clim (2010-2011) > À changer.

Diverses défaillances électriques (2010-2015) > Tube de vidange de climatisation.

L'antivol de direction s'active même lorsque la clé n'a pas été retirée (2010-2014) > Barillet.

Défaillances des systèmes CD600 et Navì 650/950 (2014-2015) > Reprogrammation.

ON AIME

Tarifs En milieu de gamme, il est possible de trouver des versions bien équipées à un prix défilé à toute concurrence. Les témoins du segment peuvent aller se réhabiler.



Style Cette Astra marque une vraie rupture avec le modèle qui l'a précédée. Une silhouette élancée, des flancs ornés 'une élégante virgule, un avant plus dynamique... bref, une Opel à la page.

Tenue de route À défaut de brio, la voiture offre un comportement sécurisant à allure soutenue et le roulis est correctement maîtrisé.

Confort Par rapport à l'Astra III, c'est le jour et la nuit : bien mieux calibré, l'amortissement compense (légèrement) la raideur des sièges.

ON REGRETTE

Insonorisation Les versions diesel sont particulièrement sonores...

Mention spéciale au 1.7 CDTI, véritable usine à bruit et vibrations.

Poids 17 cm supplémentaires en longueur, cela signifie des ilos en plus. Et, par conséquent, une moindre agilité en ville et un manque de ressort en reprise.

Places arrière À quel profi ent les 17 cm supplémentaires en longueur ? En tout cas, pas aux passagers installés sur la banquette, même si l'espace qui leur est réservé demeure correct.

Coffre Déception également au chapitre chargement : le volume n'a pour ainsi dire pas évolué, alors que l'Astra fige et parmi les modèles les plus longs de sa catégorie.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4	100	5,5	12/09-07/15	Sous le capot de la lourde Astra, il rend rapidement les armes.	Vert
1.4 T	120	5,9	08/11-05/17	Un moteur plein de bonne volonté, mais qui ne fait pas de miracle.	Vert
1.4 T	140	5,9 (6,7)	12/09-05/17	À défaut de brio, ce bloc reste discret et propose un bon agrément.	Vert
1.3 CDTI	95	4,2	12/09-07/12	Des reprises mollassonnées et un manque de souplesse à bas régime.	Orange
1.6 CDTI	110	3,7	04/14-05/17	Les performances sont comparables à celles du 1.7, le silence en plus.	Vert
1.7 CDTI	110	4,7	12/09-06/14	Peu présent sous 1 600 tr/min et très sonore, des prestations passables.	Orange
1.7 CDTI	125/130*	4,7/4,3	12/09-06/14	S'il est à son affaire, il fait l'impatte sur l'agrément (grondements...).	Orange
1.6 CDTI	136	3,9	02/14-05/17	Peu gourmand, fort en couple, discret et performant : tout est dit !	Vert
2.0 CDTI	160/165*	4,9/4,5	12/09-07/15	Les performances sont au rendez-vous, mais il est sonore et creux.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) Changement de puissance en juillet 2011.

LE BUDGET

POUR UN 1.7 CDTI 110 DE 2013

Filtere à air/habitacle	28/44 €	Embrayage complet	603 €
Filtere à huile/carburant	16/48 €	Injecteur/4 bougies	781/126 €
Plaquettes/disques AV	131/325 €	Turbo	1 616 €
Plaquettes/disques AR	94/215 €	Vanne EGR	290 €
Amortisseurs AV/AR	287/191 €	Filtere à particules	2 178 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	277 €	Total du panier de pièces	7 250 €

MAIN-D'ŒUVRE : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Comparativement à son aînée, l'Astra IV apparaît transfigurée. Au-delà des considérations purement techniques, son comportement a gagné en effi cacité, alors que le confort de suspension invite à voyager à son bord. De plus, sans être irréprochable, l'allemande n'est plus un fruit à pépins en matière de fiabilité. Mais certaines faiblesses subsistent, à l'image des anciens 1.3 et 1.7 CDTI dont le fonctionnement et l'insonorisation renvoient à une autre époque.

5 portes - L x l x h : 4,42 x 1,81 x 1,51 m - Coffre : de 351 à 1 235 l - Réservoir : 56 l
3 portes GTC - L x l x h : 4,47 x 1,84 x 1,49 m - Coffre : 380 l
Break - L x l x h : 4,70 x 1,81 x 1,53 m - Coffre : de 500 à 1 550 l

OPEL ASTRA V

DEPUIS 2015

Pour cette génération, les ingénieurs n'ont pas ménagé leurs efforts. Certes imparfaite, l'Astra V représente une alternative crédible.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
boîte automatique



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0T/1.4T/1.6T

Perte de puissance, bruit métallique > Vidanger l'huile moteur et la remplacer par une huile spécifique.

1.6 CDTI

Odeur de gaz d'échappement dans l'habitacle jusqu'en mai 2016 > Refirer le collier du catalyseur.

Sifflement moteur > Joint de collecteur d'échappement.

TRANSMISSION

Sifflement de la boîte de vitesses sur 1.4 Turbo (2016 et 2017) > Arbre de roue avant gauche.



Vibrations au niveau de la boîte F17 (5 rapports) en marche arrière > Fourchette d'embrayage de première et deuxième.

Blocage ou remontée lente de la pédale d'embrayage jusqu'au

29/11/18 > Cylindre actionneur-récepteur d'embrayage.

CHASSIS

Bruit dans le train avant (2016 et 2017) > Bras oscillants à changer.

HABITACLE

Défaillance de la jauge à carburant qui n'indique pas le plein (2016) > Reprogrammation
Dysfonctionnements (pas de son, pas de radio...) du système IntelliLink (2016) > Reprog., ou remplacement de la radio ou de l'afficheur.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau par le pare-brise ou par le hayon (2016 et 2017) > Refaire l'étanchéité du toit.
Défaillance des phares LED Matrix (jusqu'à millésime 2019) > À remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0T	105	4,5 (4,5)	10/15-10/19	Souple et vaillant, ce 3-cylindres manque un peu de muscle sur route.	■
1.4T	125	5,1	10/15-10/19	Il conjugue velouté, punch et discrétion : un bon cheval en essence.	■
1.4T	150	5,1 (5,5)	10/15-10/19	Plus performant. Mêmes remarques que pour la déclinaison 125 ch.	■
1.6T	200	6,1 (6,1)	01/16-05/18	Une belle puissance sur le papier, mais le conducteur reste sur sa faim.	■
1.6 CDTI	95	3,7	10/15-05/18	Même s'il n'est pas désagréable, les prestations demeurent passables.	■
1.6 CDTI	110	3,5	10/15-10/19	L'Astra étant plus légère, il s'en tire bien et se montre assez nerveux.	■
1.6 CDTI	136	3,9 (4,5)	10/15-10/19	Souple à bas régime, tonique en relance, il pêche par son insonorisation.	■
1.6 CDTI BiTurbo	160	4,1	01/16-10/19	Du punch à bas régime, du tonus dans les tours, et un appétit modéré.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 CDTI 136 DE 2015

Filtre à air/habitacle	28/44 €	Embrayage complet	445 €
Filtre à huile/carburant	34/68 €	Injecteur/4 bougies	391/126 €
Plaquettes/disques AV	144/325 €	Turbo	1 356 €
Plaquettes/disques AR	102/215 €	Vanne EGR	293 €
Amortisseurs AV/AR	274/191 €	Filtre à particules	1 626 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 662 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Après avoir compulsé les notes techniques internes d'Opel, deux remarques viennent à l'esprit. D'abord, la marque allemande semble être sur la bonne voie du point de vue de la fiabilité et cette Astra est bien née. Ensuite, les efforts observés ne portent pas que sur ce chapitre. La compacte a aussi progressé dans de nombreux domaines, en ayant en ligne de mire les ténors de la catégorie. Mais si elle a réduit l'écart, certains aspects restent à peaufiner, tel le confort.

ON AIME

Agrement Trains roulants allégés, plus vifs, commande de boîte douce et plus précise, cette 5^e génération présente un tout autre visage.
Habitabilité Davantage d'espace à l'arrière dans un modèle pourtant amputé de 5 cm, on ne boude pas son plaisir : + 3,5 cm au niveau des genoux, + 2,2 cm en hauteur.
Prix/équipements N'ayant pas l'aura d'une Golf, l'Opel se montre bien plus abordable en deuxième main. Compétitive, elle l'est aussi en matière de dotation de série.
Ergonomie Position de conduite confortable grâce à de nombreux réglages, écran tactile réactif et console centrale moins encombrée : voilà un cockpit bien conçu.

ON REGRETTE

Coffre Gagner de la place pour les passagers, c'est en perdre ailleurs. Le volume de la soute (370 l) est inférieur à la moyenne. Idem pour le break Sports Tourer.



Confort Pas des plus reposants, les voyages à l'arrière de l'Astra : l'aisie de la banquette est ferme et l'amortissement, sec, ce qui se ressent surtout à basse vitesse.
Finition Sous le vernis d'une présentation floue, on a vite fait de remarquer des matériaux durs, de qualité quelconque, et des assemblages approximatifs.
Diagnostique Un peu trop légère, elle ne donne pas assez d'informations sur le travail des trains roulants.

OPEL INSIGNIA

2008-2017

Ligne plaisante, habitabilité XXL, intérieur soigné, autant de qualités que la familiale négocie à des tarifs attractifs.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction
- ▶ 2.0 CDTI : vanne EGR et FAP, turbo...
- ▶ Version 4 x 4 : embrayage du coupleur



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 T
Perte de puissance jusqu'à 26/01/11 > Turbo à remplacer.
2.0 CDTI
Perte de puissance > Durit de turbo (jusqu'à 03/03/10) ou faisceau électrique des injecteurs (jusqu'à 18/10/10).
Fuite de liquide de refroidissement > Joint de tubulure d'admission (jusqu'à 03/09/10) ou carter de refroidissement de la vanne EGR.
Vibrations entre 1 500 et 2 000 /min > Electrovanne du turbo.
Perte de puissance, voyant moteur

allumé > Régénération du filit & à particules (2009-2015), remplacement de la vanne EGR ou nettoyage du boîtier papillon (2009-2013).

TRANSMISSION

Marche arrière difficile > Contacté jusqu'en octobre 2010 > Boîteur.
Bruit de la boîte manuelle 6 rapports en troisième et quatrième jusqu'à 29/03/12 > Synchro de cinquième et de sixième.
Deuxième rapport qui accroche (2012-2014) > Synchro + pignon de deuxième.

Cognement en 2^e/3^e sur 2.0 CDTI boîte manuelle 6 rapports (2009-2014) > Embrayage.
Passage en mode dégradé de la boîte auto 6 rapports > Convertisseur de couple à remplacer.

CHASSIS

Bruit des arbres de roue avant sur CDTI (2009-2017) > À remplacer.
Fuite de la direction assistée jusqu'en janvier 2011 > Tuyau de pression de direction à changer.
Vibrations à l'avant entre 110 et 140 km/h > Coussinets des bras de suspension.

Grièvement de la direction > Mécanisme de direction.
Broutement à l'arrière sur les versions 4 x 4 (2009-2016) > Embrayage du coupleur.
Durété de la direction (2013-2015 et 2017) > Reprogrammation.

HABITACLE

Dysfonctionnements de la clim jusqu'en mars 2011 > Reprog.
Antivol de direction activé même lorsque la clé n'a pas été retirée (2009-2015) > Barillet.
Blocage de la commande du hayon jusqu'à 10/03/11 > Commande à remplacer.

ON AIME

Présentation À bord, on a droit à un accueil premium : design moderne, sportif, et matériaux du plus bel effet (cuir, plastiques mousés, moquette épaisse).



Ligne Il suffit d'examiner une photo du modèle précédent, la Vectra, pour mesurer le chemin parcouru en termes de design...
Comportement Conçue sur une base inédite, l'Insignia donne le meilleur d'elle-même : tenue de route impeccable et belle agilité dans les enchaînements de virages.
Habitabilité Avec ses 4,83 m de long, cette familiale n'a aucun mal à accueillir son petit monde (seule la hauteur sous pavillon impose des restrictions aux plus grands).

ON REGRETTE

Diesels CDTI Pour ces mécaniques, pas question de travailler dans la discrétion. Leur fonctionnement s'accompagne également de vibrations. Vivement l'arrivée !
Finition Si l'intérieur laisse une bonne impression, le soin apporté à l'assemblage suscite davantage de réserves (bruits de mobilier).
Agrement Trop peu de sensations pour un modèle à la silhouette aussi suggestive. En cause, le poids et la direction peu communicative.
Maniabilité Conduire une voiture d'un tel gabarit avec aussi peu de visibilité arrière exige une bonne dose d'assurance. Prudence...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6	115	7,4	12/08-06/12	Cette lourde berline a besoin de ressources qui font ici défaut.	Vert
1.8	140	7,6	12/08-09/11	Une mécanique souple et discrète, qui n'a pas le punch nécessaire.	Vert
1.6T	170/180*	5,9/7,7	04/09-03/17	Ce 1.6 a une belle santé, mais il n'est pas très agréable à bas régime.	Vert
2.0 CDTI	110/120*	5,8/3,7	12/08-03/15	Si la puissance n'est pas ridicule, elle reste insuffisante vu le poids.	Orange
2.0 CDTI	130/140*	5,8/3,7	12/08-03/15	Paresseux en dessous de 1 600 tr/min, poussif en reprise : il ne brille pas.	Orange
2.0 CDTI	160/163*	5,8/4,3	12/08-03/17	Vibrations et sonorité marquée, mais les prestations sont satisfaisantes.	Orange
2.0 CDTI biturbo	195	4,7	01/12-03/17	Ses performances n'ont rien de spectaculaire. La faute à la boîte auto.	Vert

(*) Changement de puissance en octobre 2013.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 CDTI 160 DE 2012

Filter à air/habitade	32/44 €	Embrayage complet	470 €
Filter à huile/carburant	32/48 €	Injecteur/4 bougies	663/126 €
Plaquettes/disques AV	146/338 €	Turbo	1 384 €
Plaquettes/disques AR	92/325 €	Vanne EGR	319 €
Amortisseurs AV/AR	280/270 €	Filter à particules	2 604 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	230 €	Total du panier de pièces	7 403 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Élégante et soignée dans sa présentation, l'Insignia a réussi à faire oublier feu la Vectra, sans toutefois se hisser au niveau des références du segment. Il faut dire que son poids anesthésie les moteurs diesel dont la discrétion, du reste, n'est pas la qualité première. Ces blocs sont aussi sujets à une perte de puissance récurrente résultant de l'encrassement du FAP et de la vanne EGR. Cela dit, l'allemande a connu bien moins de déboires depuis 2013 (restylage).

5 portes - L x l x h : 4,83 x 1,86 x 1,50 m - Coffre : 530 l - Réservoir : 70 l
4 portes - Coffre : 500 l
Break Sports Tourer - L x l x h : 4,91 x 1,86 x 1,52 m - Coffre : de 500 à 1 530 l

OPEL MERIVA II

2010-2017

Lorgnant les monospaces compacts, cette seconde génération mise sur sa flexibilité et sur l'ouverture originale de ses portes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** direction jusqu'en 2013
- ▶ **1.4 Turbo :** alternateur
- ▶ **1.3/1.7 CDTI :** encrassement FAP, vanne EGR

>>> **! A surveiller**



Modèle non restylé (avant 2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 Turbo

Surconsommation d'huile jusqu'en décembre 2010 > Collecteur d'admission.
Témoin de liquide de refroidissement allumé jusqu'à fi 2011 > Pompe à eau.
Grippage du turbo jusqu'en septembre 2012 > Jouay d'alimentation d'huile.
Bruit anormal au démarrage (2012-2014) > Volant moteur.
Calage du moteur jusqu'en 2016 > Alternateur (120 A au lieu de 100).
Perte de puissance, bruit

métallique (2013-2017) > Vidange avec huile spécifique .

1.3 CDTI

Fumée et bruit anormal jusqu'en 2012 > Supports d'injecteur.
Pertes de puissance > Vanne EGR, ou soupapes échappement et admission à changer (2011-2015).

1.6 CDTI

Odeur de gaz dans l'habitacle jusqu'au 20/02/15 > Collecteur d'échappement, voire turbo.

1.7 CDTI

Manque de puissance > Flexible de dépression (jusqu'en 2011) ou commande d'aspiration (de 2011 à 2015).

Non-conformité de la poulie de vilebrequin jusqu'en avril 2013 > Remplacement.

Fuite d'huile jusqu'en 2013 > Flexible d'air de suralimentation.

TRANSMISSION

Changement de vitesse impossible jusqu'au 03/06/13 > Câbles de sélecteur.

Vibrations de l'embrayage en marche arrière > Fourchettes 1°/2°.

CHASSIS

Mauvaise communication avec la direction (2010 et 2011) > Pompe de direction assistée.

Témoin ABS/ESP allumé jusqu'en 2011 > Unité hydraulique.

Direction lourde jusqu'en 2013 > Arbre intermédiaire et colonne de direction.

Blocage de l'antivol de direction de 2009 à 2015 > Neiman.

HABITACLE

Climatisation désactivée (version à essence) jusqu'au 03/01/11 > Thermostat.

Dysfonctionnement de la poignée d'ouverture du hayon jusqu'au 13/03/11 > A changer.

Fuite d'huile du compresseur de clim jusqu'en 2012 > À remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 Turbo	120/140	5,9/6,2	06/10-06/17	Souplesse et vigueur dans les relances, le 140 ch est le meilleur choix.	Vert
1.3 CDTI/1.6 CDTI*	95	4,1/4,4	06/10-12/16	Dans les deux cas, le Meriva manque trop de puissance. Préférez le 1.6.	Orange
1.6 CDTI	110	4	05/14-06/17	Moins sonore que le 1.7. C'est le minimum syndical en diesel.	Vert
1.7 CDTI	110	5,3 (6,1)	09/10-12/14	À défaut d'agrément (bruit, vibrations), les prestations sont correctes.	Orange
1.7 CDTI	130	5,3	06/10-11/13	Pareuses à bas régime, il affiche des performances satisfaisantes.	Orange
1.6 CDTI	136	5,3	03/14-12/16	Creux sous 1 500 tr/min, mais côté agrément, il n'y a pas photo!	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) 1.6 CDTI depuis mai 2014.

LE BUDGET

POUR UN 1.7 CDTI 110 DE 2012

Filtre à air/habitacle	31/44 €	Embrayage complet	503 €
Filtre à huile/carburant	16/48 €	Injecteur/4 bougies	587/126 €
Plaquettes/disques AV	123/280 €	Turbo	1 118 €
Plaquettes/disques AR	93/188 €	Vanne EGR	290 €
Amortisseurs AV/AR	287/189 €	Filtre à particules	1 942 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	277 €	Total du panier de pièces	6 142 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le Meriva a quitté la cour des minispaces pour rouler sur les plates-bandes des C4 Picasso et Scénic. Habitacle et coffre spacieux, modularité ingénieuse, accès aux places arrière pratique : l'Opel s'est mis en quatre pour accueillir la famille. Mais il déçoit en matière de confort et d'agrément de conduite. Si le modèle restylé depuis mars 2014 s'achète les yeux fermés, les productions antérieures ne sont pas irréprochables (problèmes de direction).

ON AIME

Accessibilité Les portes à ouverture antagoniste FlexDoor simplifie le quotidien des parents.



Modularité Banquette coulissante, place centrale escamotable, sièges latéraux reclinables, surface plane quand les dossiers sont rabattus : le Meriva facilite la vie et offre un bel espace à ses occupants.

Aspects pratiques Le monospace allemand est bien loti : bacs de portière de grande contenance, vide-poches dans le couvercle de boîte à gants, casier dans l'accoudoir central...

Tenu de route Châssis rigoureux, direction précise, roulis maîtrisé, freinage tonique, il n'y a pas grand-chose à redouter au volant.

ON REGRETTE

Comportement Près de 100 kg de plus liés à l'étrétement de 24 cm, ça se paye... Le véhicule manque cruellement de vivacité et la direction est lourde.

Insonorisation Les diesels 1.3 et 1.7 CDTI cassent les oreilles par leur sonorité agricole et leurs vibrations sont horripilantes.

Confort Les sièges assurent un bon maintien, mais ils sont durs, tout comme les suspensions. Mieux vaut éviter les grosses jantes...

5^e place Voyager à trois sur la banquette ? Pourquoi pas, mais le passager installé au milieu n'appréciera pas le trajet autant que ses voisins...

Boîte de vitesses Son maniement rétif ne contribue pas à l'agrément.

OPEL ZAFIRA II

2005-2015

Après dix ans de carrière, difficile de cacher son ancienneté. Mais le Zafira a un joker : un rapport prix/habitabilité imbattable.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** direction jusqu'en 2013
- ▶ **Diesels :** encrassement récurrent
- ▶ **1.9 CDTI :** alternateur, turbo, vanne EGR

>>> ⚠ A surveiller



Modèle restylé (2008)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.8
Fuite d'huile au niveau des paliers d'arbre à cames jusqu'en janvier 2007 > Bagues d'étanchéité.
Bruit moteur jusqu'au 18/11/09 > Couverture de distribution à remplacer.
Perte de couple moteur jusqu'en 2010 > Actionneur du variateur collecteur d'admission.
1.7 CDTI
Fuite d'huile au niveau du turbo sur les modèles 2008 > Turbo et joint.
Perte de puissance > Vanne EGR (jusqu'au 22/03/10) ou tige d'actionneur du turbo

(jusqu'au 19/05/10).

1.9 CDTI
Témoin fil et à particules (FAP) allumé > Capteur de pression différentielle du FAP.
Ralenti irrégulier, coupure moteur > Injecteurs.
Témoin moteur allumé > Vanne EGR à changer.
Piston fondu jusqu'au 31/08/06 (sur CDTI 150) > Carter d'huile.
Bruit du turbo jusqu'au 14/12/06 > Remplacement du turbo.
Calage du moteur > Pignon de vilebrequin.
Perte de puissance jusqu'au 28/02/07 > Volets de turbulence.

Batterie déchargée de 2007 jusqu'en novembre 2009 > Poulie ou alternateur.

TRANSMISSION

Bruit de la boîte manuelle 6 rapports jusqu'au 29/05/12 > Bague de synchro de 5^e et 6^e.
Marche arrière difficile sur boîte manuelle F17 (essence) de 2013 à 2015 > Pignon à changer.
Vibrations en marche arrière sur boîte manuelle F17 (essence) > Fourchettes de 1^{er} et 2^e à changer.

CHASSIS

Gricement au niveau de l'essieu

arrière jusqu'en avril 2007 > Nouvelles rondelles.
Direction lourde de 2005 à 2013 > Colonne de direction et arbre intermédiaire à remplacer.

CARROSSERIE

Fissuration des portes arrière > Pose d'une plaque de renfort.
Cloques de peinture sur le bas des portes (jusqu'au 13/02/07) ou sur le hayon (jusqu'au 09/12/08) > À réparer.

ON AIME

Habitabilité Espace aux jambes, garde au toit, large aux coudes..., les passagers du deuxième rang jouissent d'un espace appréciable.



Coffre Le Zafira est un champion du chargement : en cinq places, les 645 l disponibles sont plus que satisfaisants. En sept places, c'est une autre histoire...

Tenue de route On n'est pas mécontent de quitter la ville. C'est l'occasion d'apprécier la précision du châssis et des trains roulants.
Diesels Une certaine efficacité, doublée d'une belle maîtrise de la consommation : les mécaniques essence ne soutiennent pas la comparaison sur ce dernier point.

ON REGRETTE

Confort Réglages de suspensions obligent, les défauts de la chaussée se répercutent inévitablement dans les vertèbres des passagers.

Modularité Les deux sièges du troisième rang s'effacent dans le plancher. Ce n'est pas le cas de la banquette du deuxième rang, qui doit être avancée pour accéder aux 6^e et 7^e places. Pas franchement pratique avec un siège bébé.

Agrement Si le véhicule fait bonne figure sur route, la conduite en ville est pénible : train avant et direction rivalisent de lourdeur à faible allure.

Aspects pratiques Un peu radin, le Zafira a. Pour profiter d'espaces de rangement, il faut opter pour la finition supérieure Cosmo et son pavillon « aviation ».

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6	115	7,1	02/08-10/13	Pas de miracle à attendre en termes de prestations, ni d'agrément.	Vert
1.8	120/140*	7,2/7,6	09/05-04/15	Cette monture se révèle plus homogène pour mouvoir le Zafira.	Vert
1.7 CDTI	110	6,5	04/09-04/15	Bruyant, il est apathique en raison d'un couple haut perché.	Orange
1.9 CDTI	120	6,1	07/05-01/11	Un bon rapport prestations/consommation pour ce bloc polyvalent.	Rouge
1.7 CDTI	125	5,7	02/08-04/15	Creux à bas régime, sonore... bien moins convaincant que le 1.9 CDTI.	Orange
1.9 CDTI	150	6,2	07/05-01/11	Il y a ce qu'il faut sous le capot pour bénéficier de bonnes prestations.	Rouge

(*) 120 ch depuis octobre 2013.

LE BUDGET

POUR UN 1.9 CDTI 120 DE 2010

Filtre à air/habitacle	25/44 €	Embrayage complet	464 €
Filtre à huile/carburant	19/35 €	Injecteur/4 bougies	814/126 €
Plaquettes/disques AV	75/280 €	Turbo	1 316 €
Plaquettes/disques AR	56/188 €	Vanne EGR	223 €
Amortisseurs AV/AR	287/195 €	Filtre à particules	2 100 €
Kit de distrib. (150 000 km/10 ans)	251 €	Total du panier de pièces	6 498 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pour cette deuxième génération, Opel s'est contenté de recycler les ingrédients qui ont fait le succès du Zafira à I. Sauf que la concurrence, elle, s'est mise à la page, notamment sur le plan de la modularité. Toutefois, le Zafira à II reste une bonne affaire pour qui cherche de l'espace à prix réduit. À condition de bien choisir... Si le modèle s'est bonifié la fiabilité demeure son talon d'Achille. Ainsi, la direction assistée est source d'anomalies récurrentes.

OPEL ZAFIRA TOURER

2011-2019

Capable de se transformer à volonté, il est l'outil idéal des familles nombreuses. Mais pour ce qui est du plaisir de conduite...

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À ÉVITER

- ▶ Toutes : défaillances électriques
- ▶ 2.0 CDTI : encrassement du FAP et de la vanne EGR



Modèle non restylé

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 CDTI
Odeur de gaz d'échappement jusqu'au 19/02/15 > Collecteur d'échappement.
Non-démarrage du moteur (millésimes 2013-2016)
> Reprogrammation.
2.0 CDTI
Fuite de liquide de refroidissement sur les modèles 2011 > Carter de refroidisseur EGR.
Message « pression d'huile trop basse » (modèles 2012)
> Reprogrammation.
Témoin moteur allumé et baisse de puissance (versions 130 et 160 ch)

Jusqu'à fin 2011
> Reprogrammation.
Odeur de gaz d'échappement jusqu'au millésime 2013 > Collier entre le turbo et le FAP à changer.
Perte de puissance jusqu'au millésime 2014 > Nettoyage du boîtier papillon ou régénération forcée du FAP en atelier.

TRANSMISSION

Usure anormale des plaquettes arrière > Graissage des étriers, et plaquettes à remplacer.
Saccades dans la direction (2013-2015, et 2017)
> Reprogrammation.

CHASSIS

Vibrations en position « D » sur BVA jusqu'en avril 2013
> Reprogrammation.
Deuxième rapport qui accroche sur les CDTI (BVM 6) jusqu'au millésime 2014 > Pignon et synchro de deuxième.
Cognement de la boîte manuelle sur 2.0 CDTI (2012-2014) > Kit d'embrayage.
Sifflement au niveau de la boîte de vitesses (2012-2017) > Arbres de roue avant.
Bruit du levier de la boîte automatique (2012-2017)
> Commande de boîte.

HABITACLE

Coupure du chauffage des sièges avant (modèles 2011)
> Reprogrammation.
Problème affectant le boîtier numérique radio sur les modèles 2012
> Remplacement du boîtier.
Défaillances électriques diverses (2012-2015) > Module BCM à remplacer.
Blocage de l'antivol de direction (2012-2015) > Barillet.
CARROSSERIE
Défaillance de l'essuie-glace avant jusqu'à mi-2016 > Moteur.

ON AIME

Coffre Une soute gigantesque en 5 places avec une surface de chargement bien plane; aucune raison de se restreindre!



Modularité Trois sièges indépendants et escamotables au deuxième rang, dossier central transformable en accoudoir et possibilité de recentrer les sièges latéraux: ce Zafi a-la est un malin.
Habitabilité Avec un gabarit étiré de 19 cm et un agencement très fl xible, le véhicule offre à ses passagers un espace très généreux.
Équipement Les tarifs étant très avantageux, on peut viser haut pour profi er de sept places (sur toutes les finitions depuis 2014) et du toit panoramique.

ON REGRETTE

Ergonomie Avant le restylage, qui permettra de corriger le tir, le poste de conduite s'apparente à un cockpit avec sa forêt de boutons. Pas évident de s'y retrouver...
Comportement 1 700 kg à vide, près de 2 tonnes en charge. Autant dire que le dynamisme ne fige pas au programme...
Places du 3^e rang À déconseiller aux claustrophobes : les petites surfaces vitrées, la hauteur des dorsaux du deuxième rang et la fermeté des sièges peuvent rapidement devenir rédhibitoires.
Finition Si la présentation est bien plus fl teuse que celle du Zafi a, l'assemblage est léger par endroits (accoudoir, rangements à l'arrière).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4T	120/140	6,1/6,1	11/11-05/18	À la peine en 120 ch, il s'en tire mieux en 140 ch, mais boit pas mal.	■
2.0 CDTI	110	5,1	11/11-12/14	Faute d'un couple suffisa t, jouer du levier devient le sport quotidien.	■
2.0 CDTI	130	5,1	11/11-06/14	Les performances et l'agrément sont toujours justes. Bruyant, en plus.	■
1.6 CDTI*	136/134	4,1/4,7	07/13-10/19	Plus discret et plus agréable, mais il ne faut pas lui demander la lune.	■
2.0 CDTI**	165/170	5,3/5,2	11/11-05/18	Une puissance enfin en apport avec le poids et davantage d'agrément.	■
2.0 CDTI	195	5,6	03/13-12/14	Grâce à son biturbo, ce gros diesel répond présent à tous les régimes.	■

(*) Changement de puissance en octobre 2016. (**) 170 ch depuis avril 2015.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 CDTI 145 DE 2014

Filtre à air/habitacle	28/44 €	Embrayage complet	457 €
Filtre à huile/carburant	32/48 €	Injecteur/4 bougies	663/126 €
Plaquettes/disques AV	131/325 €	Turbo	1 384 €
Plaquettes/disques AR	94/215 €	Vanne EGR	319 €
Amortisseurs AV/AR	287/191 €	Filtre à particules	2 604 €
Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	230 €	Total du panier de pièces	7 178 €

MAIN-D'ŒUVRE : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN S'il s'appelle toujours Zafi a, l'appellation « Tourer » implique un changement de stature. Côté pile, l'étiement du gabarit profi e à l'espace dévolu aux passagers et aux bagages. Côté face, le poids du véhicule oblige à viser haut en matière de motorisations. Point positif, sa modularité au goût du jour. À noter: la configuration sept places n'est disponible que sur la finition osmo Pack avant juin 2014. Au chapitre de la fiabilité le bilan est satisfaisant.

OPEL MOKKA / MOKKA X

2013-2019

Il a la gueule de l'emploi, mais l'habit ne fait pas le moine... Devenu Mokka X depuis son restylage, ce SUV est bien plus convaincant.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation de 2013 à 2015
- ▶ **4 x 4 :** différentiel
- ▶ **1.4 Turbo :** volant moteur

Modèle non restylé (avant 2016)



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 Turbo
Bruit métallique lors du démarrage (2013-2014) > Volant moteur.
Perte de puissance (2013-2017)
> Vidange avec une huile spéciale.
Crissement mécanique jusqu'au moteur n° 19FN9273 > Bague d'étanchéité du vilebrequin.
Gémissement du moteur (2016-2017) > Poulie de vilebrequin.
1.7 CDTI
Perte de puissance (2013-2015)
> Soupape de la commande d'aspiration.

TRANSMISSION

Boîte coincée sur le 4^e rapport (2013-2014) > Réglage de la fourchette d'embrayage.
1^{er} et 2^e rapports pouvant sauter (sur 1.6 essence) > Boîtier de commande de vitesse.
Bruit anormal au niveau de la boîte de vitesses à l'accélération (4 x 4)
> Protection à repositionner par rapport à l'arbre de transmission.
Message « transmission intégrale désactivée » affiché Reprog.
1^{er} rapport difficile à passer (2013-2014) > Câble de vitesse.
Dysfonctionnement du différentiel arrière (2013-2018,

4 x 4) > Module de commande (prise en charge 5 ans ou 80 000 km).
Passage en mode dégradé de la BVA (2016-2019) > Convertisseur de couple.

CHASSIS

Bruit en marche arrière
> Amortisseur de vibrations au niveau des étriers de frein arrière.
Usure des plaquettes arrière
> Graissage des étriers, et plaquettes à remplacer.

HABITACLE

Consommation affichée inférieure

à la consommation réelle (modèles 2013) > Reprogrammation.
Dysfonctionnement des feux de route (2013) > Reprogrammation.
Défaillance de la climatisation (2013-2015) > Compresseur.
Blocage de l'antivol de direction (2014-2015) > Barillet.
Dysfonctionnement des systèmes CD600 et Navi 650/950 (2014-2015) > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Corrosion des vis de la moulure de hayon (2013-2016) > À changer.

ON AIME

Modèle restylé Calandre, bouclier, planche de bord, ergonomie, présentation : le Mokka X s'est considérablement bonifié



Look C'est l'atout maître de ce SUV urbain. Silhouette râblée, face avant dynamique, il produit son effet.

Transmissions Quand la plupart de ses concurrents sont proposés en deux roues motrices, le SUV allemand est, lui, également disponible en 4 x 4.

Aspects pratiques L'habitacle comporte de nombreux espaces de rangement, faciles d'accès et de contenance satisfaisante.

Confort De bon niveau, à condition d'éviter les grandes roues.

ON REGRETTE

Coffre Au regard de son gabarit (4,28 m de longueur), le Mokka se contente d'un volume de chargement très moyen...

Habitabilité Même déception concernant l'espace dévolu aux passagers, d'autant plus confiné que les surfaces vitrées sont très réduites à l'arrière.

Ergonomie 40, c'est le nombre de boutons qui garnissent la console centrale. On a vu plus sobre !

Finition L'intérieur n'est pas seulement austère et sombre, il pêche aussi par la qualité des matériaux et de l'assemblage (grincements de mobilier). Opel a revu sa copie sur la version restylée.
Moteur 1.7 CDTI Grondements, vibrations... difficile de faire pire.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 4 x 2	115	6,5	01/13-07/16	Pas très enthousiasmante, cette version montre rapidement ses limites.	■
1.4 Turbo 4 x 2	140	6 (6,8)	04/13-03/19	Un peu timide à bas régime, mais ses accélérations sont vigoureuses.	■
1.4 Turbo 4 x 4	140	6,4	01/13-02/18	Une solution idéale en montagne grâce à son surcroît de motricité.	■
1.6 CDTI 4 x 2	110	4,1	05/15-03/19	De bonne volonté, ce 1.6 est pourtant étouffé par le poids du Mokka.	■
1.7 CDTI 4 x 2/4 x 4	130	4,5 (5,3)/4,9	01/13-12/14	Domage qu'il soit aussi mal éduqué, car ses prestations sont bonnes.	■
1.6 CDTI 4 x 2/4 x 4	136	4,1 (4,9)/4,5	01/15-03/19	Son manque de vigueur est compensé par sa douceur et sa discrétion.	■

Entre parenthèses, valeur pour le boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 CDTI 136 DE 2016

Filtere à air/habitude	39/44 €	Embrayage complet	445 €
Filtere à huile/carburant	34/42 €	Injecteur/4 bougies	391/126 €
Plaquettes/disques AV	131/325 €	Turbo	1 356 €
Plaquettes/disques AR	94/215 €	Vanne EGR	293 €
Amortisseurs AV/AR	410/27 €	Filtere à particules	1 648 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 864 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Largué sur le marché des SUV compacts, Opel n'a pas raté son coup sur celui des modèles urbains. Le look agressif du Mokka a d'emblée séduit les citadins, qui ont ainsi pu apprécier son confort et sa tenue de route. Un peu moins sa finition son ergonomie et son volume de chargement. Qu'à cela ne tienne, l'allemand a fait peau neuve en 2016 et en a profité pour changer de nom. Côté fiabilité, gare au différentiel sur les versions 4 x 4...

OPEL GRANDLAND X

DEPUIS 2017

Même châssis, mêmes prestations... le cousin du 3008 est tout aussi talentueux, malgré un enrobage plus classique.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Excellent

VERSIONS À SURVEILLER

► **1.2 Turbo** : pompe à huile, courroie de distribution...



Version non restylée (avant 2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 Turbo
Dysfonctionnement moteur allumé jusqu'en avril 2018 > Reprogrammation.
Perte de puissance > Bougies d'allumage, ou culasse à nettoyer.
À-coups avec ou sans voyant diagnostic allumé > Bougies d'allumage, déshuileur, échangeur air/air, moteur complet.
Dysfonctionnement du Stop&Start (2018) > Relais électrique.
Voyant diagnostic allumé > Bougies d'allumage (jusqu'en mars 2018) ou sonde lambda (jusqu'en octobre 2018).
Témoin de pression d'huile allumé

> Courroie de distribution, voire pompe à huile.

1.5 Diesel
Perte de puissance jusqu'en octobre 2019 > Sonde de 1^{er} et de pression d'air.

1.6 Diesel
Voyant moteur allumé jusqu'en avril 2018 > Reprogrammation.

1.6/2.0 Diesel
Voyant d'urée allumé > Réservoir d'urée à remplacer (jusqu'en avril 2018), ou capteur d'oxydes d'azote (millésimes 2018-2019).

TRANSMISSION

Passage des 1^{er} et 2^{es} rapports difficile. Réglage des câbles de la

boîte de vitesses.

Vibrations au démarrage sur 1.2 Turbo jusqu'au 14/01/18 > Embrayage.

Fuite d'huile de la BVM 6 jusqu'au 30/03/19 > Commande de boîte.
Saut du 3^e rapport jusqu'au 31/08/19 (BVM 6) > Fourchette d'embrayage.

Mauvais passage en 5^e/6^e jusqu'au 04/11/19 (BVM 6) > Pignon et synchro.

CHASSIS

Bruit au niveau du train avant > Bras de suspension ou biellette de barre stabilisatrice (jusqu'au 06/02/19).

Vibrations dans le volant au freinage > Fusée, moyeu de roue et plaquette de freins.

Gricinement des freins avant jusqu'au 17/12/18 > Plaquettes.
Cognements à l'avant jusqu'au 01/06/19 > Ressort étrier de frein.

CARROSSERIE

Blocage de la poignée de porte extérieure avant (2018-2019) > À réparer.

Défaillance des phares (2018-2019) > À remplacer.

Dysfonctionnement de la commande de réglage des rétroviseurs (2018-2019) > À remplacer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 Turbo	130	5,1 (5,2)	Depuis 09/17	Sauf à rouler souvent avec armes et bagages, ce 3-cylindres PSA suffit amplement : sonorité agréable, relances toniques à tous les régimes et dynamisme étonnant moyennant une consommation raisonnable.	Orange
1.6 Diesel	120	4 (4,3)	09/17-05/18	Peu gourmand, ce moteur ne donne jamais l'impression de manquer de puissance et les relances demeurent efficaces. Le bon étagement de la boîte manuelle n'y est pas étranger.	Vert
2.0 Diesel BVA 8	177	4,9	01/18-09/20	Au-delà de la puissance, le couple de 400 Nm apporte du souffle dès les bas régimes et du répondant dans les accélérations. Le moteur fonctionne en parfait accord avec la boîte automatique à 8 rapports.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto à 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DIESEL 120 DE 2017

Filter à air/habitacle	29/52 €	Embrayage complet	520 €
Filter à huile/carburant	17/43 €	Injecteur/4 bougies	423/120 €
Plaquettes/disques AV	158/280 €	Turbo	1 094 €
Plaquettes/disques AR	101/160 €	Vanne EGR	472 €
Amortisseurs AV/AR	238/195 €	Filter à particules	905 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	287 €	Total du panier de pièces	5 094 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 96 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Fort des qualités de son cousin 3008, le Grandland X est devenu la meilleure des Opel : dynamique, confortable... Si certains ne jurent que par le style agressif du SUV Peugeot, d'autres trouvent qu'il en fait trop. Ces derniers apprécieront sans doute l'enrobage plus classique et le rapport prix/équipement plus avantageux de l'Opel. Quant au bilan technique, l'allemand a laissé le soin au 3008 d'essayer les platres. Attention au 1.2 Turbo...

ON AIME

Comportement Train avant incisif, roulis contenu, freinage mordant... le Grandland X possède les mêmes vertus que le Peugeot 3008, plate-forme commune oblige.
Prix/équipement Sur ce point, le SUV Opel fait la leçon à son cousin de chez PSA. Il est plus abordable, et certains raffinements (telles les aides à la conduite) sont accessibles sur des niveaux de finition plus bas.
Habitabilité Qu'il s'agisse du coffre (514 l) et plancher plat) ou des places arrière, le Grandland X remplit tout à fait ses obligations familiales, l'espace aux jambes étant suffisant pour des adultes.
Confort Comme dans le 3008, les passagers n'auront rien à redouter des longs trajets, que ce soit dans les virages ou sur des portions de route un peu dégradées.

ON REGRETTE

Présentation Rien de réhabilito en la matière, mais au regard du « cockpit » très moderne du SUV Peugeot, le poste de conduite du modèle Opel paraît d'emblée un peu terre. Une autre philosophie.



Ergonomie La commande de boîte est peu agréable à manipuler. Par ailleurs, on aurait apprécié des palettes au volant...

Choix moteurs 1.2 Turbo 130 ch en essence, 1.6 et 120 ch en diesel, point barre. Dire que l'offre proposée au lancement était restreinte est un euphémisme !

OPEL CROSSLAND X

DEPUIS 2017

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► 1.2 PureTech 110/130 : encrassement du moteur et rupture de la distribution

>>> ⚠ A surveiller



Modèle non restylé (avant 2020)

⚙️ LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 Turbo
Voyant moteur allumé > Bougies d'allumage (jusqu'en mars 2018) ou sonde lambda (jusqu'en octobre 2018).
Témoin de pression d'huile allumé > Pompe à huile et courroie de distribution.
1.5 Diesel
Perte de puissance jusqu'en mars 2019 > Capteur de pression d'air de suralimentation.
Fuite de l'injecteur d'urée

> À remplacer.
Perte de puissance jusqu'en octobre 2019 > Sonde de T° et de pression d'air.

TRANSMISSION

3* rapport saute jusqu'au 31/08/19 (BVM 6)
> Fourchette d'embrayage.
3* rapport défaillant jusqu'au 10/09/19 (BVM 6 1.2 et 1.5) > Pignon et synchro.
Mauvais passage en 5°/6° jusqu'au 04/11/19 (BVM 6) > Pignon et synchro.

CHASSIS

Dérive du véhicule à droite > Ressort hélicoïdal.

HABITACLE

Divers bugs du GPS 5.0 IntelliLink > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Dysfonctionnements des vitres avant, rétroviseurs ou serrures > Connecteurs à rectifie.
Impossibilité de déverrouiller les portes > Serrure.

⚙️ LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 Turbo	110	Depuis 06/17	Un moteur agréable et qui permet de s'évader sur route sereinement.	🟡
1.2 Turbo*	130	Depuis 06/17	Une version pour ceux qui sortent régulièrement du cadre péri-urbain.	🟡
1.5 Diesel	102	Depuis 06/17	Sobre, ce moteur procure assez de polyvalence au Crossland X.	🟢
1.5 Diesel BVA 6	120	Depuis 06/17	Grâce au couple plus généreux, les prestations gagnent en dynamisme.	🟢

(*) Existe aussi en boîte auto 6 rapports.

BILAN Ce cousin technique du C3 Aircross profi et des atouts du Citroën, comme la banquette coulissante, le grand coffre ou encore les moteurs souples. Cependant, la vision périphérique n'est pas parfaite et certains assemblages mériteraient davantage de soin.

OPEL ANTARA

2007-2015

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes : direction jusqu'en 2010
► 2.0 CDTI : encrassement du FAP
► 2.2 CDTI : refroidisseur vanne EGR

>>> ⚠ A surveiller



Modèle restylé (2011)

⚙️ LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 CDTI
Cognements dans le moteur jusqu'en juillet 2009 > Lobes d'arbre à cames.
Manque de performances > Turbo.
Défaillance du fil et à particules jusqu'au châssis n° WOLLA63F680229905 > Catalyseur et FAP.
2.0/2.2 CDTI
Fuite d'huile de 2011 à mars 2015 > Carter d'huile supérieur ou inférieur.
2.2 CDTI
Perte de puissance

> Électrovanne de dépression, collecteur d'admission ou refroidisseur de la vanne EGR.
Démarrage impossible (2011-2013) > Câbles de batterie ou démarreur.
Surchauffe moteur, fonctionnement irrégulier > Refroidisseur EGR.

TRANSMISSION

Dysfonctionnements sur la BVA jusqu'au châssis WOLLA63F680229905 > Convertisseur et boîte.
Grincement du 4^e rapport

jusqu'en 2015 (diesel) > Pignon de quatrième.

CHASSIS

Manque d'assistance de la direction jusqu'au 13/01/09 > Pompe de direction.
Cognements dans la direction jusqu'au 29/09/10 > Coussinets de la direction ou direction complète.

HABITACLE

Retrait de la clé de contact impossible jusqu'en juillet 2008 (sur BVA) > Contacteur et solénoïde.

⚙️ LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 CDTI 4x2/4x4	127	09/07-03/11	Sa puissance est clairement insuffisante compte tenu du poids.	🟡
2.0 CDTI 4x2	150	07/09-03/11	Plus vaillant sans la transmission 4x4, mais la motricité est mise à mal.	🟡
2.2 CDTI 4x2/4x4	163	03/11-05/15	Insonorisation améliorée, reprises plus tranchantes... Le meilleur choix.	🟢
2.2 CDTI 4x4	184	03/11-05/15	Un bloc performant, mais l'écart avec le 163 ch n'est pas flag ant.	🟢

BILAN La présentation du vaste habitacle de l'Antara est fi tteuse, mais l'agrément de conduite comme le confort ne sont pas à la hauteur. Retravaillé en profondeur (châssis...), le modèle restylé (mars 2011) est à privilégier, d'autant que le 2.2 CDTI s'avère plus plaisant.

PEUGEOT 107

2005-2014

Cousine des Citroën C1 et Toyota Aygo, cette Peugeot est dans son élément en ville. Mais on se dispense de mégoter sur les détails.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** direction, fuites d'eau
- ▶ **1.0 :** pompe à eau, embrayage
- ▶ **1.4 HDi :** injecteurs



Modèle restylé 2007

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0
Fuite de liquide de refroidissement > Radiateur (jusqu'à 11/03/06) ou pompe à eau (jusqu'à 14/04/09).
Bruit anormal, voyant diagnostic allumé sur version Euro 5 jusqu'à 07/11/11 > Collecteur du catalyseur.
Voyant de charge allumé > Batterie ou alternateur.
Difficultés de démarrage jusqu'à 24/02/14 > Bougies et catalyseur d'échappement.
1.4 HDi
Fuite d'huile jusqu'à 21/10/10 > Joint de pompe à huile.
Perte de puissance > Injecteurs.

TRANSMISSION

Difficulté de passage des rapports et de la marche arrière > Réglage de la garde d'embrayage.
Bruit de la BVM avec risque de défaillance de la 2^e jusqu'en juin 2009 > Boîte à changer.
Grincement de l'embrayage sur 1.0 jusqu'à 22/09/11 > Mécanisme, butée et fourchette d'embrayage.
Passage des vitesses difficile sur boîte robotisée ETG jusqu'à 25/06/13 > Mécanisme, butée et fourchette d'embrayage.
CHASSIS
Manque d'efficacité au freinage jusqu'à 22/06/12 > Maître-

cyline.

Perte d'assistance de la direction jusqu'à 16/04/14 > Calculateur de direction.

HABITACLE

Dysfonctionnement de la lunette dégivrante ou de la climatisation jusqu'à 25/02/11 > Commutateur.
Commande d'entrée d'air inopérante jusqu'à 04/02/12 > Câble.
Blocage des vitres avant jusqu'à 04/04/12 > Cèllets de fixation des vitres.
Pavillon humide, plafonnier hors service jusqu'à 21/08/13 > Embase de l'antenne à remplacer.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau dans l'habitacle > Joints de porte (jusqu'à 01/11/09), ou pose de bandes de drainage au bas des portes (jusqu'à 04/10/10).
Infiltration d'eau par les portes avant jusqu'à 30/09/11 > Feuille d'étanchéité à changer.
Entrée d'eau par le coffre jusqu'à 10/11/11 > Extracteurs d'air.
Bruit anormal au niveau des portes jusqu'à 28/02/12 > Arrêt de porte.
Entrée d'eau par le troisième feu stop jusqu'à 30/09/13 > À remplacer.
Bruit d'air et/ou entrée d'eau par les vitres arrière jusqu'à 20/11/13 > À changer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAQUE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0	68	4,6 (4,6)	06/05-06/14	Ce 3-cylindres vif et pétillant convient parfaitement, et sa sonorité rauque est plaisante en ville...Beaucoup moins sur route, où elle est vite envahissante, alors que le moteur se montre poussif dans les relances.	■
1.4 HDi	54	4,1	06/05-12/10	Cette version dégonflée du 1.4 H 170 ne peut faire valoir que son couple à bas régime et son petit appétit. Ce qui ne suffit pas à justifier la dépense, d'autant que les prestations sont ternes par rapport au 1.0.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto ETG 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 68 DE 2012

Filtre à air/habitacle	33/25 €	Amortisseurs AV	232 €
Filtre à huile	19 €	Amortisseurs AR	189 €
Filtre à carburant	21 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	189 €	Embrayage complet	387 €
Plaquettes AV	91 €	3 bougies	36 €
Garnitures AR	122 €	Total du panier de pièces	1 344 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN À croire les mauvaises langues, on n'aurait plus rien pour moins de 5 000 €. Or, à ce prix-là, on peut dénicher sans trop de mal une 107, ou l'une de ses cousines, avec seulement 50 000 km au compteur. De quoi leur pardonner leur inconfort et leur présentation bas de gamme. Toutefois, la version HDi et ses injecteurs capricieux exigent d'être vigilant. Attention aussi à la pompe à eau et à l'embrayage, fragiles sur les versions à essence.

ON AIME

Maniabilité La plate-forme développée par Toyota, spécialiste des petites voitures, réussit bien à la 107. En ville, aidée par sa taille et son diamètre de braquage court, la Citroën se montre très agile.
Habitabilité Homologuée pour quatre, la française réserve un accueil décent à ses deux passagers arrière, surtout au niveau de l'espace aux jambes.
Comportement Passé la rocade, il n'y a rien à craindre, le châssis rassure par sa stabilité.

ON REGRETTE

Coffre Dans un tel gabarit, il fallait bien sacrifier un aspect. Résultat : on trouve juste assez d'espace pour loger deux ou trois sacs.



Finition Tôle apparente, vitres fi es ou à compas à l'arrière, sièges minces, hayon sans cadre, matériaux bas de gamme et fragiles, c'est le prix à payer pour s'offrir une voiture économique.
Confort La sécheresse des suspensions et leurs trépidations, conjuguées à la fermeté des sièges, n'incitent pas à faire durer le plaisir. Quant à l'insonorisation...
Freinage Dès que la 107 quitte la ville, les distances d'arrêt s'allongent. Prudence...
Version de base Rien à attendre de cette livrée : ni radio, ni climatisation, et encore moins l'assistance de direction électrique (dont les 107 et Aygo bénéficient, elles, en entrée de gamme).

PEUGEOT

108

DEPUIS 2014

Si son aînée était rustique, la 108 a changé de braquet et se montre plus dégourdie à l'image de ses cousines C1 et Aygo.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : direction jusqu'en 2015
- ▶ 1.2 VTi : distribution, consommation d'huile anormale, embrayage



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 VTi

Difficultés de démarrage jusqu'au 01/12/14 > Collecteur échappement.

Voyant diagnostic allumé > Sonde à oxygène aval.

Perte de puissance jusqu'au 28/06/17 > Électrovanne de distribution variable.

1.2 VTi/PureTech

Voyant diagnostic allumé > Électrovanne de dépression (jusqu'au 13/02/15) ou catalyseur (jusqu'au 01/03/15).

Bruit moteur jusqu'au 17/03/16 > Courroie d'accessoires.

Voyant moteur allumé jusqu'au

19/07/16 > Bobines d'allumage.

Surconsommation d'huile (plus de 0,25 l aux 1 000 km)

> Couvre-culasse (jusqu'au 17/08/16) ou moteur et boîtier de sortie d'eau (jusqu'au 14/11/16).

Destruction de la distribution jusqu'au 05/03/17 > Courroie, voire pompe à huile, électrovannes de distribution et carter d'huile.

Voyant de pression d'huile allumé jusqu'au 27/01/19 > Pompe à huile.

TRANSMISSION

Bruit et vibrations en 5^e et à 130 km/h jusqu'au 14/09/16 (sur 1.2) > Embrayage.

Difficulté à passer les vitesses

jusqu'au 14/03/17 (sur 1.0) > Kit embrayage et fourchette débrayage.

Dysfonctionnements et patinage (sur ETG) jusqu'au 14/03/17 > Kit embrayage.

CHASSIS

Claquements de la colonne de direction jusqu'au 21/01/15 > À remplacer.

Crissement au niveau des roues avant jusqu'au 26/06/16 > Écartement du protecteur de rotule de suspension.

HABITACLE

Dysfonctionnement des clignotants jusqu'au 23/03/15

> Commandes à changer.

Aiguille de compteur bloquée jusqu'au 30/04/15 > Combiné.

Voyant ABS/ESP allumé jusqu'au 14/05/15 > Calculateur d'airbag.

Source USB grisée jusqu'au 02/11/15 > Écran tactile à changer.

CARROSSERIE

Infiltration d'eau dans le coffre

> Troisième feu stop à changer (jusqu'au 02/03/15), joint de coffre (jusqu'au 29/04/16) ou mastic au niveau du pavillon (jusqu'au 18/06/18).

Réglage impossible des rétroviseurs extérieurs jusqu'au 12/01/15 > À changer.

ON AIME

Tenue de route Si le châssis prend davantage de roulis, il demeure toujours équilibré et stable, l'ESP intervenant à bon escient.

Maniabilité Grâce à son gabarit de poche et à son court rayon de braquage, elle se faufile ou se loge dans un trou de souris.

Confort Sur ce chapitre, la 108 est transfigurée. Les sièges avant sont accueillants. Quant aux suspensions assouplies, elles filtrent efficacement les aspérités et sautillent moins.

Présentation Moderne et joviale, elle profite d'une qualité plus soignée, ce qui n'est pas un luxe !

Toit décapotable Se dorner la pilule au soleil, c'est possible avec les versions disposant du grand toit ouvrant en toit. Très sympa, mais brynant, même fermé.

ON REGRETTE

Coffre Le seuil de chargement haut n'est guère pratique et la capacité demeure très moyenne.



Habitabilité Avec sa taille de colibri, pas de miracle aux places arrière. Dossiers droits, assises rachitiques, espace aux jambes étriqué, vitres fines (3 portes) ou à compas (5 portes) ne seront supportables que pour des enfants.

Lévier de vitesse Il accroche toujours autant. dommage, car le conducteur en joue souvent.

Freinage Héritage du passé, les distances de freinage sont longues.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 VTi	69/72*	4,1/4,1	Depuis 03/14	Vivant et sobre, il remplit parfaitement sa mission en ville. Sur route, le masque tombe, son couple faiblard obligeant à jouer du levier.	Vert
1.0 VTi ETG 5	69/72*	4,2/4,2	03/14-06/19	Ce bloc Toyota peut faire équipe avec une boîte auto idéale dans les bouchons. Si elle réagit moins vite, celle-ci se rattrape par sa douceur.	Vert
1.2 VTi/PureTech	82	4,3	03/14-05/18	Ces citadines peuvent bomber le torse, car ce bloc permet de prendre la route sans crainte. En plus des vibrations, l'embrayage n'est pas doux.	Orange

(*) Changement de puissance depuis mai 2018.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 VTi 69 DE 2016

Filtre à air/habitade	32/24 €	Amortisseurs AV	138 €
Filtre à huile	19 €	Amortisseurs AR	108 €
Filtre à carburant	21 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	184 €	Embrayage complet	626 €
Plaquettes AV	88 €	3 bougies	35 €
Garnitures AR	117 €	Total du panier de pièces	1 422 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Quelques kilomètres suffisent pour mesurer les énormes progrès de ces trois citadines. Pimpantes et modernes, elles proposent désormais à leurs occupants un confort satisfaisant et une présentation qui n'a plus rien de low cost. Toujours développées et fabriquées par Toyota, ces fausses triplées présentent un bon niveau de fiabilité notamment avec le moteur 1.0 japonais. Son homologue 1.2 d'origine PSA réserve de très mauvaises surprises.

PEUGEOT 207/207 +

2006-2014

Quelle que soit la version (berline, break ou CC), la 207 a fait du plaisir de conduite une priorité. Au détriment du confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** direction, embrayage
- ▶ **1.4 VTI/1.6 VTI/THP:** distribution, pompe à eau...
- ▶ **1.4/1.6 HDi:** injecteurs, turbo...

>>>  **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 VTI/1.6 VTI

Voyant diag. allumé > Catalyseur.
Démarrage difficile Pompe à vide ou segments d'arbre à cames.

Voyant diagnostic allumé jusqu'à la fin de la p. oduction > Clausse.

Baisse du niveau de liquide de refroidissement > Joint de culasse.

1.4 VTI/1.6 VTI/1.6 THP

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'en octobre 2012 > Pompe à eau.

Fuite d'huile > Électrovanne de pompe à huile (jusqu'au 19/12/12) ou joint du tendeur de distribution (jusqu'à la fin de la p. oduction).

Bruit moteur > Tendeur, chaîne de distribution et pompe à vide.
Surconsommation d'huile aléatoire (+ de 0,25 l aux 1 000 km) jusqu'en avril 2013 > Moteur.

Voyant de température d'eau jusqu'au 04/12/13 > Sonde de température.

1.6 THP

Perte de puissance > Pompe haute pression (jusqu'au 30/04/13), nettoyage de la culasse, ou turbo jusqu'à la fin de la production.

1.4 HDi

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 28/03/14 > Électrovanne de régulation de suralimentation.

1.4/1.6 HDi

Odeur de carburant jusqu'au 12/04/14 > Tuyaux de retour de carburant des injecteurs.

Distribution bruyante jusqu'au 07/06/14 (Euro 5) > Plignon de vilebrequin et kit de distribution.

Perte de puissance du 30/05/12 jusqu'à la fin de la p. oduction > Commande de pression du turbo.

1.6 HDi 90/92

À-coups, perte de puissance > Nettoyage du moteur (jusqu'à la fin de la p. oduction), ou vanne EGR.

1.6 HDi 110 (jusqu'en 2010)

Perte de puissance > Turbo, crépine et carter d'huile.

Oxydation de la courroie de distribution > À changer.

Fuite d'additif du FAP à l'arrière jusqu'au 04/05/08 > Réservoir.
Fuite des injecteurs > Ecro de la bride de maintien.

1.6 HDi 112 (2010-2013)

Casse de la distribution du 01/10/10 au 25/09/11 > Courroie à changer.

À-coups jusqu'en avril 2013 > Injecteurs.

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR.

Impossibilité de passer la 5^e jusqu'au 02/06/08 > Moyeu de 5^e.

Destruction de la butée du 01/01/07 au 31/01/10 > Butée d'embrayage à changer.

Patinage de l'embrayage (tous moteurs) jusqu'au 01/09/10, et sur 1.4 HDi du 01/11/10 au 31/05/12 > À changer.

Autres

Dysfonctionnement de la BVA 4 du 01/01/07 au 31/01/11 > Électrovanne de pression.

2^e rapport qui saute (BVM 6) > Module de commande de la boîte.

CHASSIS

Bruit du train avant > Coupelle d'amortisseur (jusqu'au 01/07/07) ou biellette anticouple (jusqu'au 19/08/09).

Témoins ABS/ESP allumé

> Calculateur ABS (jusqu'au 10/09/07) ou bloc ABS/ESP.

Direction dure jusqu'au 05/12/07 > Mécanisme.
Dérèglement de la colonne de direction jusqu'au 01/06/08 > À remplacer.

Voyant de direction allumé du 04/01/10 au 31/01/13 > Moteur de direction assistée.

Claquement à l'avant droit jusqu'au 26/01/14 > Support moteur à changer.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation manuelle jusqu'au 02/12/07 > Pulseur.

Froid indisponible jusqu'au 05/12/07 > Compresseur.

Perte de l'affichage de "écran multifonction" > À remplacer.

TRANSMISSION

BVM 5

Bruit, voire casse de la boîte, sur 1.4 HDi du 02/01/06 au 30/11/07 > Boîte à remplacer.

EN DÉTAIL

1 Si l'espace à l'arrière est correct, sans plus, les passagers se plaindront surtout de la raideur des suspensions. 2 Le volume de coffre est juste convenable. 3 Rigidité de la caisse, présentation, confort, la 207 CC est plus abordable que la 206 CC, mais elle se montre aussi moins agile.



4 Offrant une habitabilité identique à celle de la berline, le SW se distingue par son volume de chargement supérieur, l'accessibilité de son coffre et sa modularité simple mais efficace.



Modèle restylé (2007)

Très efficace sur la route, la 207 s'inscrit dans la lignée des 205 et 206. Mais elle s'en distingue par une présentation plus soignée.

ON AIME

Agrément de conduite Position ajustable, bonne visibilité périphérique, commandes ergonomiques (excepté celles de la clim, trop petites), la 207 est particulièrement plaisante au volant...
Tenue de route Le plaisir se trouve même décapé sur route grâce à une direction précise et un train avant rivé à bitume. La maîtrise parfaite du roulis

permet d'enchaîner les virages à un rythme soutenu.

Vie à bord Les vastes surfaces vitrées, la présentation soignée et les rangements disponibles agrémentent les trajets.

Break SW Idéal pour les petites familles, il ne manque pas d'atouts : accès aisé au coffre, capacité supérieure et, surtout, une banquette qui s'efface dans le plancher d'un simple mouvement.

ON REGRETTE

Habitabilité Depuis les places arrière, on se demande où la 207 a bien pu loger ses centimètres supplémentaires... L'espace aux jambes est compté.

Confort Les occupants de la banquette apprécieront d'autant moins la fermeté de la sellerie que les suspensions répercutent avec sécheresse les défauts de la route à basse vitesse. Et pour ne rien

arranger, l'insonorisation s'avère d'une facture moyenne.

Finition La bonne impression suscitée par l'habillage de la planche de bord est vite dissipée dès que la 207 se met en action. En cause, le vieillissement rapide du mobilier, qui se traduit par des bruits fréquents et rognonnants divers.

Poids L'embonpoint contrarie la bonne volonté des petites motorisations.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4	75	6,3	04/06-03/13	Ce moteur n'a pas la partie facile compte tenu du poids de la 207... À n'envisager que pour circuler en ville.	■
1.4 VTI	95	6,3	07/07-04/13	Il surprend par sa souplesse et sa verve en zone urbaine. Sur la route, il perd de sa superbe et se montre bruyant.	■
1.6 VTI	120	6,1 (6,7)	01/07-04/13	Ce bloc BMW/PSA séduit par son onctuosité, mais le conducteur s'attend à plus de punch dans les accélérations.	■
1.6 THP	150/156*	7/6,8	10/06-04/12	Sophisticé, voire trop au regard de sa fiabilité ce bloc turbo est présent à bas régime et tonique en reprise.	■
1.6 THP	175	7,2	10/06-04/10	Réservée à la version sportive RC, cette déclinaison est effi ace mais pas transcendante, malgré les 20 ch de plus.	■
1.4 HDi	70	4,3	04/06-06/14	De bonne volonté, frugal et souple, il fait illusion sur les petits parcours. Au-delà, les relances sont pousives.	■
1.6 HDi	90/92*	4,7/4,4	04/06-04/13	Il ne faut pas lui demander l'impossible, mais ce diesel « coupleux » s'accommode mieux du poids de la Peugeot.	■
1.6 HDi	110/112*	4,8/4,6	04/06-04/13	Il fait pardonner son fonctionnement rugueux par ses solides prestations en termes d'accélérations et de reprises.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 rapports. (*) Changement de puissance en avril 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDI 92 DE 2011

Filtre à air/habitacle	32/37 €	Embrayage complet	378 €
Filtre à huile/carburant	19/126 €	Injecteur/4 bougies	503/134 €
Plaquettes/disques AV	88/184 €	Turbo	1 171 €
Garnitures AR	165 €	Vanne EGR	505 €
Amortisseurs AV/AR	217/195 €	Filtre à particules	825 €
Kit de distrib. (240 000 km/10 ans)	186 €	Total du panier de pièces	4 765 €

MAIN-D'ŒUVRE : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2010



Modèle non restylé (avant 2007)

BILAN Ses concepteurs l'ont voulue sportive. Mission accomplie : la petite Peugeot brille par son dynamisme. Seul hic, le confort en fait les frais. Pour assouvir son ambition, la 207 a inauguré les moteurs VTI/THP développés par BMW... Qui ne sont pas une réussite, à en juger par les dizaines de bulletins techniques émanant du constructeur. Si les VTI et THP sont à prendre avec des pincettes, il en va de même pour le 1.6 HDi 90 et 110 ch (turbo fragile).

PEUGEOT 208 |

2012-2019

Désirable, originale, bien présentée, la 208 est l'un des modèles les plus doués de sa catégorie. Et en plus, elle est confortable !

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.0/1.2 VTI / 1.2 PureTech: diverses défaillances
- ▶ 1.4 HDi: pompe à eau
- ▶ 1.6 BlueHDi: distribution, réservoir d'urée

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0/1.2 VTI

Voyant diagnostic allumé > Sonde à oxygène (jusqu'au 27/01/14), catalyseur (jusqu'au 01/02/15), électrovanne de dépression (jusqu'au 13/02/15), capteur de cliquetis (jusqu'au 06/12/15), capteur de pression d'air (jusqu'au 24/04/16), bobines d'allumage (jusqu'au 12/07/16), capteur de température (jusqu'au 15/08/16), ou capteur de régime moteur (jusqu'au 22/08/17).
Bruit moteur > Moteur (jusqu'au 05/03/14), poulie de vilebrequin (jusqu'au 29/04/14) ou courroie (jusqu'au 12/03/17).
Perte de puissance jusqu'au 21/08/14 > Déphaseur d'arbre à cames.

1.2 VTI/PureTech

Surconsommation d'huile > Couvrec de culasse (jusqu'au 17/08/16), batière de sortie d'eau ou moteur (jusqu'au 14/11/16).

Voyant de pression d'huile allumé > Courroie de distribution ou pompe à huile (jusqu'au 27/01/19).

1.2 PureTech

Bruit moteur > Poulie de vilebrequin (jusqu'au 11/09/16) ou courroie d'accessoires (jusqu'au 28/05/2017).

Voyant diag. allumé jusqu'au 21/02/18 > Bougies ou moteur.

À-coups moteur > Culasse à nettoyer, bougies ou moteur.

Claquement jusqu'au 16/06/19 > Support moteur droit.

1.6 VTI/THP

Surconsommation d'huile > Couvre-culasse ou moteur.

Bruit moteur > Tendeur de distribution ou pompe à vide.

Voyant diag. allumé jusqu'au 31/01/15 > Culasse à changer.

1.6 THP

Voyant diag. allumé jusqu'au 02/07/13 > Pompe à eau du turbo.

Perte de puissance sur THP 155

jusqu'au 31/05/15 > Turbo.

1.4 HDi/1.6 e-HDi

Bruit moteur jusqu'au 07/06/14 > Pignon de vilebrequin et courroie.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 01/09/15 > Électrovanne de turbo.

Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyau du turbo.

1.4 HDi/1.6 e-HDi/BlueHDi

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18 > Pompe à eau.

1.6 e-HDi

Ralenti instable à chaud jusqu'au 17/09/13 > Capteur haute pression.

À-coups sur e-HDi 115 jusqu'au 28/02/14 > Injecteurs.

Encrassement du FAP jusqu'au 11/04/14 > Nettoyage du FAP.

1.6 BlueHDi

Voyant diag. allumé > Vanne EGR (du 02/10/15 au 16/06/16) ou faisceau moteur (jusqu'au 20/12/17).

Voyant « Urea » allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

À-coups jusqu'au 15/05/18

> Soupapes d'échappement.
Calage moteur jusqu'au 30/09/18

> Kit distribution.

TRANSMISSION

Patinage jusqu'au 27/01/15 (1.0/1.2 VTI) > Kit d'embrayage.

1^{er}, 2^e et marche AR durs (BVM 6 jusqu'au 03/05/15 > Embrayage.

Passage des vitesses impossible > Embrayage (jusqu'au 28/02/17) ou levier (jusqu'au 29/03/18).

Pédale d'embrayage molle jusqu'au 05/04/18 > Emetteur-récepteur.

Dureté de la marche arrière jusqu'au 03/02/19 (sur BlueHDi) > Fourchette 3^e et 4^e.

CHASSIS

Bruit en marche AV ou AR jusqu'au 14/09/14 > Roulement de pivot

Bruit du train avant > Bras de suspension (du 06/10/16 au



Modèle restylé (2015)

EN DÉTAIL

1 La 208 n'est pas la plus spacieuse, mais l'espace est suffisant pour deux personnes et la qualité de son amortissement, appréciable. 2 Le coffre propose un volume très satisfaisant. 3 Alors que ses concurrentes ont étiré leur gabarit, la Peugeot a réduit le sien de 7 cm au profit de l'agilité.



4 Pour la version sportive, la marque revient à ses premières amours en apposant le badge « GTI ». Au menu, un châssis mitonné par Peugeot Sport et des prestations de haute volée.



>>> **! A surveiller**



Moderne et soigné, l'habitacle sort de l'ordinaire avec le petit volant et les compteurs haut perchés.

12/05/17), biellettes de direction (jusqu'au 25/12/17) ou amortisseurs (jusqu'au 31/01/18).

30/06/14 > À changer.
Défaillance du pulseur d'air du 01/08/14 au 31/03/15 > À changer.
Froid indisponible jusqu'au 04/12/16 > Evaporateur.

HABITACLE

Bugs de l'écran tactile jusqu'au 01/04/14 ou du GPS jusqu'au

ON AIME

Agilité Gabarit raccourci (-5 cm), régime minceur (-100 kg), direction très souple et diamètre de braquage court... la 208 fait merveille en ville.

Comportement Sur route, la Peugeot donne la pleine mesure de son talent. Direction précise, trains roulants accrocheurs, roulis parfaitement endigué : elle se joue des virages avec une déconcertante facilité. Et son freinage très effi ace a de quoi rassurer.

Confort C'est le jour et la nuit par rapport à son année! La 208 surprend par la qualité de son amortissement, qui filte e bien les imperfections. Ce serait un sans-fautes sans les trépidations à basse vitesse et les bruits de roulement.

Présentation Outre son original écran tactile, la planche de bord filte également l'œil par la qualité de son revêtement.

Vie à bord Pourtant moins grande que la 207, la 208 propose une habitabilité identique, un volume de coffre plus avantageux et toujours un aussi grand nombre de rangements.

ON REGRETTE

Ergonomie Génial sur le plan de la maniabilité, le petit volant peut, selon le gabarit du conducteur et le réglage de son siège, masquer une partie des compteurs haut perchés. Le manœuvrement du levier de vitesse est désagréable.

Pneus « verts » Ces enveloppes destinées à réduire la consommation dégradent l'adhérence sur sol mouillé ainsi que les distances de freinage.

Finition Les plastiques durs se rayent facilement et les assemblages, notamment ceux des contre-portes, provoquent des bruits de mobilier.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 VTi/1.2 VTi	68	4,3/4,7	11/12-10/19	Un outil économique pour rouler en ville. Mais avec ses petits poumons, il s'essouffle rapidement sur la route.	☆☆☆☆
1.2 VTi	82	4,5 (4,1)	07/12-10/19	La sobriété est là, mais ce bloc timide dispose d'un couple trop faible pour assurer des relances efficaces.	☆☆☆☆
1.2 PureTech	110	4,3 (4,5)	06/15-10/19	Ce 3-cylindres transcende la 208 par sa disponibilité des bas régimes et son brio dans les accélérations.	☆☆☆☆
1.6 VTi	120	5,6 (6,4)	03/12-05/15	Une appréciable douceur de fonctionnement. En revanche, il est dépourvu de punch et bruyant sur autoroute.	☆☆☆☆
1.4 HDi	68	3,8 (3,4)	03/12-05/15	Frugal, il offre des prestations suffisantes sur petits parcours, mais il manque de vigueur dans les dépassements.	☆☆☆☆
1.6 BlueHDi	75	3,5	06/15-07/18	Sobre comme un chameau, cette version dégonflée ti e parti de sa cylindrée et de son couple. Mieux que le 1.4.	☆☆☆☆
1.6 e-HDi	92	3,6 (3,8)	03/12-05/15	Honnête en reprise, ce diesel est un bon choix au regard de son agrément et de sa polyvalence. Un peu bruyant.	☆☆☆☆
1.6 BlueHDi	100/120	3,5/3,6	02/15-06/18	Équipé d'un catalyseur de NOx, ce bloc « coupleux » offre d'excellentes prestations, sauf sur le plan acoustique.	☆☆☆☆
1.6 e-HDi	115	3,8	03/12-02/15	Avec ce moteur, la 208 n'amuse pas la galerie. Le 1.6 e-HDi fait preuve de souplesse et a du répondant en reprise.	☆☆☆☆

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4, 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 e-HDI 92 DE 2014

Filtre à air/habitacle	32/37 €	Embrayage complet	378 €
Filtre à huile/carburant	19/52 €	Injecteur/4 bougies	503/134 €
Plaquettes/disques AV	88/184 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	78/409 €	Vanne EGR	505 €
Amortisseurs AV/AR	221/214 €	Filtre à particules	825 €
Kit de distrib. (175 000 km/70 ans)	293 €	Total du panier de pièces	5 143 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Quoique jolie, la Renault Clio IV n'est pas aussi confortable, ni aussi bien présentée. La Volkswagen Polo, elle, brille par sa finition mais ne peut rivaliser avec la Peugeot question comportement. Bref, la 208 se situe au-dessus du lot, sauf côté technique. Elle a, en effet, connu nombre de soucis de jeunesse liés aux blocs 1.0, 1.2 VTi, et 1.2 PureTech, mais aussi à l'écran tactile, aux trains roulants et à l'embrayage. Et les diesels ne sont pas blancs comme neige...

PEUGEOT 208 II

DEPUIS 2019

Avec son look tapageur, son habitacle high-tech et sa finition soignée, la 208 fait son numéro dans la catégorie des citadines.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** Bugs du système multimédia
- ▶ **1.2 PureTech :** Courroie de distribution

>>> 1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Témoin de pression d'huile allumé, casse de la distribution > Courroie, pompe à vide, pompe à huile...

Dysfonctionnement Stop&Start > Batterie.

1.5 BlueHDI

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 01/12/19 > Boîtier de sortie d'eau.

Voyant d'urée allumé > Réservoir.

Témoin diagnostic allumé > Capteur de pression d'air d'admission.

Électrique

Impossibilité de passer en mode

Ready, perte de puissance jusqu'au 01/04/20 > Moteur à changer.

Impossibilité de passer en mode Ready jusqu'au 14/07/20 > Reprogrammation.

TRANSMISSION

Passage difficile en 5e et 6e (BVM 6) > Synchroniseur, pignons et fourchettes.

Absence de traction en 3e du 23/07/19 au 21/12/19 > Synchroniseur et pignon.

CHASSIS

Voyant ABS/ESP allumé > Capteur de vitesse de roue AR à nettoyer ou

changer.

Claquement à l'arrière > Protection de la traverse à repositionner ou changer.

HABITACLE

Bugs du système multimédia GPS du 01/10/19 au 01/06/20 > Reprogrammation.

Défaillances de l'écran tactile central > À changer.

CARROSSERIE

Défait d'affleurement du capot moteur > Réglage.

Dysfonctionnement de l'aide au stationnement jusqu'au 24/11/19

> Calculateur à changer.

Vibration des phares AV du 01/11/19 au 02/02/20 > Vis à changer.

Écaillage de la peinture du hayon jusqu'au 06/07/20 > Pose de cales et rectification peinture.

ON AIME

Agrement La 208 repose sur un châssis efficace qui la positionne parmi les meilleures de sa catégorie.

Confort Elle améliore son confort grâce à des suspensions plus douces et soigne son insonorisation sur route. Les commandes douces participent au sentiment de facilité.

Présentation Grâce à l'emploi de matériaux de belle facture, elle soigne les apparences et monte en gamme. En revanche, les assemblages sont parfois imprécis (la jonction planche de bord - panneaux de portes...).

Technologie Avec ses deux écrans en position haute, l'effet wow est assuré. D'autant que le compteur numérique (à partir d'Allure) offre un effet 3D.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORSISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	75	5,5	Depuis 10/19	Plein de bonne volonté, tout va bien pour un usage urbain et sortir de la cité mais les longs périples sur route ne sont pas sa tasse de thé.	■
1.2 PureTech	100	5,4 (5,8)*	Depuis 10/19	L'adjonction du turbo donne des ailes au 1.2, qui se montre pétillant dans toutes les conditions et transforme la Peugeot en petite routière.	■
1.2 PureTech EAT 8	130	5,6	Depuis 10/19	Il donne un autre statut à la 208 : celui d'une citadine à l'accent dynamique. Et permet de rouler à grandes enjambées en toute	■
1.5 Blue HDi	100	4,2	Depuis 10/19	Cette version est souple dans les basses vitesses, a du souffle dans les moyens régimes et, surtout, elle est sobre. Idéal pour les gros rouleurs.	■
Électrique	136	-	Depuis 10/19	C'est sûrement la version la plus agréable mais, avec son rayon d'action plus limité, elle s'adresse aux petits rouleurs.	■

(*) Valeurs pour la boîte auto EAT 8

LE BUDGET

POUR UN 1.2 PURETECH 100 DE 2019

Filtre à air/habitacle	nc €	Amortisseurs AV	nc €
Filtre à huile	nc €	Amortisseurs AR	nc €
Filtre à carburant	nc €	Kit de distrib.	nc €
Plaquettes AV	nc €	Embrayage complet	nc €
Disques AV	nc €	3 bougies	nc €
Garnitures AR	nc €	Total du panier de pièces	nc €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN La 208 II cultive le paradoxe : design plus épicé, mais dynamisme moins savoureux. Longueur accrue, mais espace à l'arrière mesuré. Elle conserve heureusement un châssis efficace qu'elle saupoudre d'un confort et d'une technologie en net progrès. Sa finition plus soignée la rend également désirable. Quant à la fiabilité, les premiers pépins sont réglés en après-vente. Reste la distribution du 1.2 PureTech à surveiller.

ON REGRETTE

Habitabilité Malgré 8 cm de plus en longueur, l'espace aux places arrière est un peu juste pour des adultes et l'accès manque de largeur. Quant au volume de coffre, il est correct sans plus.



Agilité C'est ce qui faisait le charme de l'ancien modèle. Cette mouture est moins pétillante à la conduite notamment à cause d'une direction moins vive.

Ergonomie Il n'y a rien de vraiment naturel dans le poste de conduite. On s'y fait, mais des griefs demeurent.

PEUGEOT

206 / 206 +

1998-2012

Best-seller de la marque, la 206 ne peut plus cacher l'âge de ses artères, mais son rapport prix/prestations vaut le détour.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : embrayage, traverse arrière
- ▶ 1.4 HDi : injecteurs, FAP, distribution
- ▶ 1.6 HDi : turbo, injecteurs



206 + (2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.1/1.4 Euro 5 (2010-2012)
Fuite d'huile jusqu'au 01/11/10
 > Bouchon dans le trou de centrage du vilebrequin.
Perte de puissance jusqu'au 26/11/12 > Prolongateurs des blocs de bobines d'allumage.
Calage à froid > Capteur de température d'eau.
 1.4
Calages jusqu'au 14/01/09
 > Alternateur.
Divers dysfonctionnements
 > Nettoyage de la culasse.
 1.4 HDi
Fuite d'huile jusqu'au 08/08/05

> Tuyau du turbo.
Perte de puissance jusqu'au 01/01/06 > Réchauffeur de gazole.
Odeur de carburant jusqu'au 31/01/08 > Tubes de retour des injecteurs.
 1.4 HDi Euro 5 (2010-2012)
Odeur de carburant jusqu'à fin 2012 > Tubes de retour des injecteurs.
Distribution bruyante jusqu'à la fin de la p oduction > Pignon de vilebrequin et courroie.
Témoin moteur allumé jusqu'à la fin de la p oduction > Capteur du FAP catalyseur ou FAP.
Voyant diagnostic allumé

> Électrovanne de pression de suralimentation du turbo.
 1.4/1.6 HDi
Démarrage impossible (Euro 4)
 > Faisceau, calculateur ou injecteurs.
 1.6 HDi
Perte de puissance > Turbo.
Bruit moteur jusqu'au 01/09/08
 > Écran thermique.
Fuite des injecteurs > Écrou des injecteurs.

TRANSMISSION

Boite manuelle
Casse de la butée d'embrayage sur BVM 5 du 01/01/07 au 31/01/10
 > Kit d'embrayage.

Patinage de l'embrayage sur 1.4 HDi du 01/11/10 au 31/05/12 > À remplacer.

CHASSIS

Claquement du train avant
 > Bielle de la barre antidive.
Claquement au braquage du 05/07/06 au 27/07/07 > Colonne de direction.
Témoin ABS/ESP allumé > Bloc à changer.
Manque d'effi acité de la direction
 > Pompe ou mécanisme.
Gricements du train arrière du 01/12/10 au 17/12/12 > Traverse arrière à changer.

ON AIME

Budget Outre son prix à l'achat très accessible, cette citadine est économique à entretenir et réparer.



Comportement Très pratique en ville, la 206 est parfaitement à l'aise sur la route même si son train arrière fait montre d'une grande vivacité. Un point corrigé depuis le lancement de la 206 SW.
SW Malgré son gabarit compact, ce séduisant break se révèle très pratique au quotidien notamment grâce à son volume de coffre.
Coupé-cabriolet Pas besoin de casser sa tirelire pour rouler cheveux au vent... L'avenante 206 CC est portée de bourse. En revanche, la cinématique du toit rétractable est à vérifier.
Sportives Sans parler de la rare RC de 177 ch, la S16 et son 2.0 de 137 ch est un collecteur en puissance.

ON REGRETTE

Esthétique 206+ La ligne de la 206 a fait son succès. En adoptant les traits de la 207, elle a perdu de son charme.
Levier de vitesse Son maniement est très désagréable et pas précis.
Confort Les sièges apportent plus de moelleux que les suspensions, sèches à basse vitesse sur le moindre raccord de la route.
Finition La qualité des matériaux et leur vieillissement constituent le point faible de la 206. La planche de bord redessinée de la 206+ présente un peu mieux.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.1	60	6,2	10/98-12/12	Le 1.1 a pour lui sa douceur, un avantage en ville. Mais cela s'arrête là.	■
1.4	75	6,6	10/98-12/12	Un bloc qui ne date pas d'hier, mais qui rend la 206 plus polyvalente.	■
1.4 16V	90	6,5	10/03-03/06	Une perle rare. Dommage, car il représente un excellent compromis.	■
1.6 16V	110	6,7	03/01-10/06	Une mécanique vivante qui donne des ailes à cette légère citadine.	■
1.4 HDi	70	4,5	09/01-12/12	Économique, il s'en tire honorablement sur les parcours routiers.	■
1.6 HDi	110	4,8	05/04-10/06	Avec son couple, le 1.6 HDi offre des prestations de premier plan.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.4 HDI 70 DE 2008

Filtere à air/habitade	32/25 €	Embrayage complet	318 €
Filtere à huile/carburant	19/74 €	Injecteur	487 €
Plaquettes/disques AV	88/184 €	4 bougies	147 €
Garnitures AR	134 €	Turbo	976 €
Amortisseurs AV/AR	192/202 €	Vanne EGR	353 €
Kit de distrib. (240 000 km/10 ans)	248 €	Total du panier de pièces	3 479 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Ce sacré numéro a toujours la cote, au point que la version 206 + (2009-2012) est affichée à des p ix proches de ceux de la 207. Certes, elle la singe au niveau de sa face avant et de sa planche de bord. Mais sur d'autres aspects, elle ne peut masquer son âge. A contrario, les versions antérieures sont très attractives. Question fiabilité la 206 + est à surveiller de près. En cause, le bruit provoqué par la traverse arrière et les soucis de son petit diesel.

PEUGEOT 308

DEPUIS 2013

Pétrie de qualités, la 308 s'élance sur la route avec fougue. Mais elle n'est pas épargnée par les pépines mécaniques...

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** trains roulants, GPS, boîte
- ▶ **1.2 PureTech :** courroie de distribution
- ▶ **1.6 BlueHDI 120 :** distribution, pompe à eau

>>> **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 VTI 82 (voir aussi p. 166)

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 15/09/16 > Bobines d'allumage.

1.2 VTI/PureTech

Surconsommation d'huile > Couvre-culasse (jusqu'au 17/08/16) ou moteur et batiér d'eau (jusqu'au 14/11/16).

Voyant de pression d'huile allumé jusqu'au 05/03/17 > Distribution.

1.2 PureTech

Voyant diagnostic allumé > Capteur de régime (jusqu'au 22/08/17), bougies d'allumage ou moteur (jusqu'au 21/02/18).

Perte de puissance jusqu'au 28/09/15 > Pompe HP.

Bruit moteur > Poulie (jusqu'au 11/09/16) ou courroie d'accessoires (jusqu'au 28/05/17).

1.6 THP

Claquement moteur > Tendeur et/ou chaîne de distribution.

1.5 BlueHDI

Bruit de la distribution jusqu'au 10/02/19 > Courroie.

1.6 HDi 92/115

Couinement jusqu'au 07/06/14 > Poulie de vilebrequin et distrib.

Manque de puissance jusqu'au 01/09/15 > Commande du turbo.

1.6 e-HDi 115

À-coups jusqu'au 29/06/14 > Injecteurs.

Voyant de batterie allumé jusqu'au 06/07/15 > Courroie d'accessoires.

1.6 e-HDi/BlueHDI

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18 > Pompe à eau.

1.6 BlueHDI

Voyant diagnostic allumé du 01/10/15 au 16/06/16 > Vanne EGR.

Couinement du moteur au démarrage jusqu'au 01/02/16 > Porte-couronne du démarreur.

À-coups jusqu'au 15/05/18

> Soupapes échappement.

Calage moteur jusqu'au 30/09/18

> Kit de distribution.

1.6/2.0 BlueHDI

Voyant « Urea » allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

2.0 BlueHDI 150

Voyant diag.allumé > Vanne EGR (jusqu'au 01/08/15) ou faisceau électrique (jusqu'au 01/04/16).

Rupture de la courroie d'accessoires jusqu'au 15/11/15 > À changer.

Perte de puissance jusqu'au 30/12/16 > Tuyau du turbo.

Fuite et/ou odeur de gazole jusqu'au 27/02/17, ou voyant diag. allumé jusqu'au 29/05/17 > Tuyau de pompe HP.

TRANSMISSION

BVM 5

Passage des vitesses impossible jusqu'au 01/02/15 > Biellelette de commande de la boîte.

Perte de traction jusqu'au 12/12/16

> Pignon et synchro de 5°.

BVM 6

1^{er}, 2^e et marche arrière dures jusqu'au 03/05/15 > Embrayage.

Perte de traction sur 1.2 130 jusqu'au 29/02/16 > Embrayage.

Vibrations dans la pédale sur BlueHDI 120 jusqu'au 25/08/16 > Volant moteur et embrayage.

Pédale d'embrayage molle jusqu'au 05/04/18 > Émetteur-récepteur d'embrayage.

Saut du 3^e rapport jusqu'au 10/05/19 (sur 1.2 Turbo) > Pignon et synchro 3/4°.

CHASSIS

Message « anomalie du frein »

> Actionneur d'étrier ou bloc ESP (jusqu'au 30/10/14).

Gricnements à l'AR > Roulement de roue (jusqu'au 10/12/15) ou

traverse arrière (jusqu'au 26/09/16).

Resorts de suspension cassés jusqu'au 23/03/16 > À changer.

Bruit à l'avant > Amortisseurs (jusqu'au 15/11/15) ou bras de suspension (jusqu'au 11/04/18).

HABITACLE

Froid indisponible jusqu'au 11/12/18 > Compresseur de clim.

Absence d'air chaud jusqu'au 18/07/18 > Calculateur de clim.

Impossibilité d'ouvrir les portes jusqu'au 01/07/18 > Mécanisme.

Bugs du système multimédia du 01/07/16 au 01/02/10 > Reprog.

Dysfonctionnement du pulseur d'air jusqu'au 31/12/18 > Relais.

Dysfonctionnements écran tactile > À changer.

EN DÉTAIL

1 Sur la berline, les places arrière, quoique confortables, sont exiguës au niveau de l'espace aux genoux. **2** En revanche, le volume de coffre n'appelle aucune critique. **3** Ne vous fiez pas à l'allure sage de la 308 GTI. Sous son capot, le 1.6 turbo de 270 ch ne demande qu'à être sollicité.



4 Plus long de 33 cm que la berline, le break SW est tout aussi efficace sur la route. Et il tire avantage de son gabarit pour proposer des places arrière et un coffre plus spacieux.



Modèle non restylé (avant 2017)

Sous sa ligne classique, la 308 cache un châssis qui fait partie des références dans cette catégorie.

ON AIME

Comportement Développée sur une plate-forme inédite, la 308 surprend par son agilité. Son châssis allégé ainsi que son petit volant décuplent les sensations. Précise, saine et équilibrée, cette berline est un régal à conduire, quel que soit le terrain sur lequel elle évolue.

Confort D'une efficacité redoutable, le châssis n'est pas pour autant un modèle

de raideur : les suspensions gommant parfaitement les imperfections de la chaussée. La qualité de la sellerie et de l'insonorisation accentue le bien-être.

Présentation L'originalité de la planche de bord s'accompagne d'une finition soignée au niveau des matériaux, mais aussi des assemblages. Bémols : l'aspect tox du plastique situé sous l'écran tactile et la fragilité des plastiques du coffre.

Aspects pratiques En nombre suffisant, les rangements sont de bonne taille et la capacité de chargement de la berline permet de voir venir.

Break SW Avec sa soute géante (+ 190 l), cette version dispose d'un très grand coffre à la modularité bien étudiée. Mais elle propose surtout une habitabilité supérieure à celle de la berline grâce à son empattement étiré.

ON REGRETTE

Habitabilité À l'arrière de la berline, les passagers ont l'impression d'avoir les genoux collés aux sièges avant.

Ergonomie En fonction de la position du siège conducteur, le volant peut masquer le bas des compteurs, haut perchés.

Pneus éco Dits à ultra-basse résistance au roulement, ils altèrent le confort à faible allure.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	110	4,6	Depuis 06/14	Moins tranchant que la version de 130 ch, ce 3-cylindres mérite attention. Des soucis de jeunesse jusqu'en 2016.	🟡
1.2 PureTech	130	4,6 (4,9)	Depuis 04/14	Ce moteur épate par sa disponibilité à bas régime et son brio en accélération. Et puis, il a l'appétit modeste...	🟡
1.6 THP*	125/155	5,6	09/13-02/15	Convaincant en 125 ch, le 1.6 turbo apporte un peu plus d'allant à haut régime sur la déclinaison de 155 ch.	🟡
1.6 THP/PureTech**	205/225	5,6/5,7	01/15-06/19	Associé à la finition G, ce bloc est vigoureux sur tous les rapports et discret. Mais il n'est guère démonstratif.	🟢
1.6 HDi/BlueHdi	92/100	3,7/3,6	09/13-05/18	Souple à bas régime, élastique, ce diesel de base offre des prestations plus que correctes, la voiture étant légère.	🟡
1.6 e-Hdi	115	3,7	09/13-02/15	Cette motorisation convient très bien à la 308 : frugalité, reprises consistantes et douceur de fonctionnement.	🟡
1.6 BlueHdi	120	3,1 (3,5)	04/14-04/18	Les prestations sont proches de celles du HDi 115. Comme ce dernier, il manque de couple sous les 1 500 tr/min.	🟡
2.0 BlueHdi	150	3,8 (4)	11/13-05/18	Avec sa belle valeur de couple, le 2.0 offre de solides prestations. Sauf en termes d'insonorisation avec la BVM.	🟢
2.0 BlueHdi EAT 6/EAT 8	180	4/4,4	01/15-09/20	Ne vous méprenez pas, ce diesel n'a rien de sportif. Mais il est très plaisant avec sa boîte auto douce et réactive.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 6 rapports. (*) Fin de commercialisation du THP 125 en novembre 2014. (**) Version 225 ch EAT 8 depuis avril 2018.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 120 DE 2016

Filtre à air/habitacle	32/39 €	Embrayage complet	510 €
Filtre à huile/carburant	19/46 €	Injecteur/4 bougies	407/134 €
Plaquettes/disques AV	88/184 €	Vanne EGR	505 €
Plaquettes/disques AR	99/133 €	Filtre à particules	870 €
Amortisseurs AV/AR	156/102 €	Total du panier de pièces	4 747 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	252 €		

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle restylé (2017)

BILAN Fortement inspirée des recettes de sa rivale, la 308 surpasse la VW Golf par ses qualités routières exceptionnelles. Mais force est de constater que la lionne présente un bilan fiabilité mitigé. En cause : les trains roulants, la boîte manuelle, l'écran tactile... Sans oublier les moteurs, notamment le bloc 1.2 PureTech dont Peugeot rectifie la courbe de distribution (modèles jusqu'en avril 2017) dans le cadre d'un rappel lancé en décembre 2020.

PEUGEOT 308

2007-2014

En voilà une qui vaut le détour. Pour ses prix amicaux, bien sûr, mais surtout pour ses prestations au-dessus de la moyenne.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : embrayage
- ▶ 1.6 VTi/THP : distribution, pompe à eau...
- ▶ 1.6 HDi : injecteurs, turbo, distribution

⚠ A surveiller



Modèle restylé (2011)

⚙ LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 VTi/1.6 VTi/1.6 THP

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'à 01/10/12 > Pompe à eau.
Surconsommation d'huile jusqu'à la fin de la p. oduction > Couvreculasse, culasse ou moteur.
Bruit moteur > Chaîne de distribution, tendeur, pompe à vide.
Instabilité moteur, à-coups, calage > Segments ou culasse.

1.6 THP

Perte de puissance > Pompe HP (du 01/01/09 au 30/06/12), nettoyage de la culasse (jusqu'à 31/12/13), ou bobines d'allumage (jusqu'à la fin de la p. oduction).

Bruit ou perte de puissance jusqu'à la fin de la p. oduction > Turbo.

1.6 HDi 16V (jusqu'en 2010)

Manque de puissance > Turbo.

1.6 HDi 8V (2010-2014)

Casse de la distribution sur HDi 112 du 01/10/10 au 30/09/11 > Pignon de vilebrequin et courroie.

À-coups moteur sur HDi 112 du 31/12/11 au 29/06/14 > Injecteurs.

Bruit de la distribution jusqu'à la fin de la production > Courroie et pignon de vilebrequin.

Voyant moteur allumé > Vanne EGR ou calculateur moteur (jusqu'à 16/10/12) ou capteur de pression de carburant (jusqu'à 12/12/13).

1.6 HDi 8V/2.0 HDi

Fuite du réservoir d'additif du FAP jusqu'à 13/02/12 > À remplacer.

2.0 HDi 136

Bruit du moteur jusqu'à 02/03/10 > Courroie de distribution.

2.0 HDi 140/150/163

Calage du moteur > Capteur HP.

TRANSMISSION

BVM 6

2^e rapport qui saute jusqu'à 31/05/13 > Module de commande.

1^{er}, 2^e et marche arrière

durs jusqu'à 30/06/13 > Embrayage.

Grondement jusqu'à la fin de l. prod. > Arrêtore arbre primaire.

CHASSIS

Bruit au niveau du train avant > Moyeu et roulement de roue (jusqu'à 05/03/08) ou biellette de barre antidive (jusqu'à 12/05/14).

Traces d'huile sous le véhicule jusqu'à 19/06/08 > Crémaillère de direction.

Voyant ABS/ESP allumé jusqu'à 15/11/11 > Capteur de roue.

HABITACLE

Froid indisponible jusqu'à 15/03/10 > Pressostat.

⚙ LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTi	120	6,7 (7,3)	09/07-03/14	Conçu par BMW, il brille par sa douceur, moins par son punch.	🟡
1.6 THP	150/156	7,1/6,6	12/07-11/13	Ses perf ^s séduisent. Mais ses faiblesses font vite perdre le sourire.	🔴
1.6 THP	175	7,6	04/08-03/10	Véloc, mais pas sportive. La différence avec le 150/156 ch est minime.	🔴
1.6 THP (GTI)	200	6,9	06/10-09/13	D'excellentes perf ^s , mais trop linéaire. Réserve à la 308 GTI.	🔴
1.6 HDi*	90/92	4,5/4,4	12/07-03/14	Pas un foudre de guerre, mais souple, de bonne volonté et frugal.	🟡
1.6 HDi**	110/112	4,9/4,6	09/07-03/14	Il a les ressources sur route. Moins fringant avec la boîte robotisée.	🟡
2.0 HDi	136/140	5,5/5,3	09/07-03/11	Fort en couple, onctueux, excellent compromis entre perf ^s et agrément.	🟡
2.0 HDi	150	4,9	03/11-11/13	Avec 340 Nm de couple, il a du coffre à bas régime et accélère avec brio.	🟢
2.0 HDi BVA 6	163	6,1	10/10-07/13	Avec sa boîte auto, il plaît par son agrément et ses bonnes dispositions.	🟢

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto 4 rapports. (*) 92 ch depuis oct. 2010. (**) 112 ch depuis avril 2010.

⚙ LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDi 112 DE 2011

Filtre à air/habitacle	32/39 €	Embrayage complet	584 €
Filtre à huile/carburant	19/52 €	Injecteur/4 bougies	404/134 €
Plaquettes/disques AV	111/196 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	78/409 €	Vanne EGR	505 €
Amortisseurs AV/AR	247/315 €	Filtre à particules	573 €
Kit de distrib. (240 000 km/10 ans)	186 €	Total du panier de pièces	5 055 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Apparue il y a treize ans, cette première génération de 308 a encore pas mal d'atouts. À commencer par des qualités routières de premier plan, qui servent l'agrément, ainsi qu'une présentation soignée. Les familles logneront la version SW, un break aux capacités de monoplace. Seul hic : la fiabilité. Les versions à essence THP, tout comme le diesel 1.6 HDi, ne sont pas garanties tous risques. En diesel, préférez le 2.0 HDi pour plus de sérénité.

👌 ON AIME

Vie à bord Il fait bon voyager à bord de la 308. L'habitacle procure une réelle sensation d'espace grâce à son grand pare-brise et à sa surface vitrée.

Coffre La capacité de chargement se situe dans la bonne moyenne de la catégorie. Détail peu pratique : le seuil de coffre est haut perché.

Comportement Posée comme sur des rails, cette compacte fait preuve d'un équilibre et d'une agilité remarquables. Direction et train avant incisifs, roulis maîtrisés, freinage puissant, la lionne avale le bitume, comme le suggère sa gueule béante.

Break Idéale pour les familles, la 308 SW singe les monospaces avec trois sièges individuels, coulissants et extractibles. Une modularité qui s'accompagne à l'arrière d'un espace accru au niveau des genoux et d'un grand coffre.

Présentation Taillée dans un matériau moussé, la planche de bord au design épuré est valorisante. Tout comme les aérateurs cerclés de chrome. Les assemblages présentent, eux, quelques imperfections.

👎 ON REGRETTE

Confort de roulement L'effi acité routière ne sera pas du goût de tous. En effet, la raideur des suspensions à basse vitesse provoque de vives réactions.

Habitabilité Bien que la 308 ait pris un peu de carrure, l'espace demeure inchangé à l'arrière par rapport à celui de la 307 dont elle est dérivée.

Coupé-cabriolet La ligne de la déclinaison CC suscite des avis partagés. Mais il y a unanimité quant à l'égaieté des places arrière, juste destinées à dépanner.

PEUGEOT 508 II

DEPUIS 18%

Avec sa ligne de coupé, son intérieur moderne et son bel agrément de conduite, cette 508 joue à fond la carte de la séduction.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** ajustement carrosserie et mobilier intérieur
- ▶ **1.5 BlueHdi :** fuite de carburant



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 PureTech

Témoin diagnostic allumé
> Électrovanne de distribution variable, ou pompe et jauge à carburant.

Témoin diagnostic allumé jusqu'au 17/07/19 > Réparation ou remplacement du faisceau moteur.

Témoin diagnostic allumé jusqu'au 02/10/19 > Boîtier papillon, voire faisceau moteur, ou pompe HP.

1.5 BlueHdi

Bruit de la distribution jusqu'au 11/02/19 > Courroie à changer.
Calage moteur jusqu'au 14/02/19

> Faisceau moteur.

Fuite de carburant jusqu'au 21/03/19 > Tuyau retour de carburant de la pompe HP.

Fuite de carburant jusqu'au 02/12/18 > Tuyau haute pression.

2.0 BlueHdi

Calage moteur > Injecteurs et tuyaux HP.

Voyant de T[°] allumé ou absence de chauffage jusqu'au 02/03/19 > Pompe à eau.

TRANSMISSION

Message anomalie jusqu'au 31/07/19 sur EAT 8 > Calculateur.

CHASSIS

Claquements du train AV jusqu'au 01/04/19 > Vis et/ou biellette anticouple.

Jeu excessif dans le volant jusqu'au 26/11/19 > Colonne de direction.

Bruit du train AR jusqu'au 29/11/19 > Bras de suspension.

HABITACLE

Défaillance de la caméra AR jusqu'au 20/06/19 > A changer.
Absence de froid de la clim > Compresseur (jusqu'au 11/02/19) ou joints du détendeur (jusqu'au 23/07/19).

Blocage du toit ouvrant jusqu'au 26/01/19 > Motoréducteur.

Bugs système multimédia jusqu'au 01/02/20 > Reprog.

Défaillance écran tactile > A changer.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement des feux AR jusqu'au 10/04/19 > A changer.

Défaillance des serrures de porte jusqu'au 16/04/19 > A changer.

Défaillance des feux diurnes jusqu'au 08/07/19 > Projecteurs.

Blocage de la poignée extérieure jusqu'au 01/03/19 > Poignée de porte.

ON AIME

Présentation La qualité perçue grimpe d'un cran et le design est particulièrement soigné. Cependant, tous les modèles ne sont pas irréprochables.



Aides à la conduite Système de vision nocturne, compteurs à affichage numérique, recharge par induction... Elles sont en nombre et, pour certaines, bien conçues, telle l'aide au maintien dans la voie.
Confort La suspension métallique offre un bon niveau de confort et l'amortissement piloté à trois modes évite la caricature : ni trop ferme, ni trop lâche.

Tenue de route Direction légère et précise, train avant incisif, train arrière imperturbable, cette 508 confirme le savoir-faire de Peugeot en matière de châssis.

Consommation Plutôt rare pour une berline, les moteurs à essence font preuve d'une étonnante sobriété : pas plus de 7 l/100 km constatés lors de nos essais.

ON REGRETTE

Tarifs Les prix ont augmenté. Cela se ressent sur le marché, d'autant que les versions haut de gamme sont majoritaires.

Habitabilité Le pavillon bas altère l'accès à l'arrière, la garde au toit reste juste pour les grands gabarits et le volume de coffre régresse.

Ergonomie Dans certaines positions de conduite, le haut du volant cache toujours le centre des compteurs. La ventilation est gérée uniquement via l'écran tactile.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 PureTech EAT 8	180	5,4	Depuis 09/18	Une puissance appréciable, mais c'est surtout sa douceur qui prime.	■
1.6 PureTech EAT 8	225	5,7	Depuis 09/18	Toujours aussi doux, mais avec des relances encore plus vives.	■
1.5 BlueHdi	130	3,7	Depuis 09/18	Creux à bas régime, ce petit bloc est suffisamment t alerte sur route.	■
2.0 BlueHdi EAT 8	160	4,5	09/18-11/20	Un moteur plus en accord avec les prestations routières de cette berline.	■
2.0 BlueHdi EAT 8	180	5,4	09/18-11/20	20 ch supplémentaires qui ne font guère la différence. Intérêt limité.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.5 BLUEHDI 130 DE 2019

Filtre à air/habitude	30/57 €	Embrayage complet	578 €
Filtre à huile/carburant	16/84 €	Injecteur/4 bougies	473/167 €
Plaquettes/disques AV	182/312 €	Turbo	1 317 €
Plaquettes/disques AR	112/150 €	Vanne EGR	372 €
Amortisseurs AV/AR	316/290 €	Filtre à particules	839 €
Kit de distrb. (175 000 km/10 ans)	337 €	Total du panier de pièces	5 632 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Peugeot a mis les moyens pour rendre sa 508 désirable. Bien dessinée, elle met aussi l'accent sur le plaisir de conduire grâce à des moteurs agréables et à un excellent comportement routier, tout en restant confortable. Mais l'habitabilité à l'arrière est en retrait et la présentation intérieure, valorisante au premier abord, cache de très nombreux soucis d'assemblage du mobilier jusqu'à mi-2019. Un constat qui vaut aussi pour la carrosserie.

PEUGEOT 508 |

2011-2018

Avec la 508, Peugeot a fait d'une pierre deux coups en remplaçant 407 et 607. Pari réussi pour cette familiale plaisante et confortable.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** GPS, vitres électriques
- ▶ **1.6 VTI/THP:** distribution, pompe à eau...
- ▶ **1.6 HDi /BlueHDi:** distribution, pompe à eau

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous

Impossibilité de démarrer jusqu'au 19/11/12 > Boîtier BPGA.

1.6 VTI/1.6 THP

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 01/10/12 > Pompe à eau.
Dysfonctionnements aléatoires jusqu'au 19/12/12 > Electrovanne de pompe à huile.

Surcons. d'huile > Pompe à vide, capteur d'arbre à cames, voire moteur.

Bruit de la distribution > À changer.

1.6 THP

Manque de puissance > Pompe HP (jusqu'au 30/04/13), culasse à nettoyer (jusqu'au 31/12/13) ou turbo (jusqu'au 31/05/15).

1.6 HDi

Rupture de la courroie de distrib. jusqu'au 30/09/11 > À changer.

Voyant diag. allumé > Calculateur moteur (jusqu'au 11/10/12) ou capteur HP (jusqu'au 13/09/13).

Voyant moteur allumé > Injecteurs

(du 31/12/11 au 28/02/14) ou vanne EGR.

Manque de puissance > Turbo.

Bruit de la distribution jusqu'au 07/06/14 > Kit de distribution.

Voyant de batterie allumé du 01/05/13 au 06/07/15 > Courroie d'accessoires et galet tendeur.

1.6 e-HDi/BlueHDi

Fuite d'eau jusqu'à la fin de 1 production > Pompe à eau + distrib.

1.6 BlueHDi

Fuite d'huile jusqu'au 15/03/16 > Tuyau de graissage du turbo.

Calage moteur jusqu'à la fin de 1 production > Kit de distribution.

1.6/2.0 BlueHDi

Voyant « Urea » allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir.

2.0 HDi

Sifflement à l'accélération > Turbo.

Message « risque colmatage FAP » jusqu'au 01/11/11 > Régénération forcée, ou FAP à changer.

Fuite d'huile au niveau de la pompe

HP > À réparer ou à changer.

2.0 BlueHDi

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR (jusqu'au 02/09/14), faisceau moteur (jusqu'au 01/04/16), tuyau d'alimentation (jusqu'au 29/05/17).

Couinement moteur au démarrage jusqu'au 01/02/16 > Porte-couronne du démarreur.

Perte de puissance jusqu'au 30/12/16 > Tuyau dépression turbo.

Fuite et/ou odeur de gazole jusqu'au 22/07/17 > Tuyau pompe HP.

2.2 HDi

Manque de puissance jusqu'au 26/10/11 > Reprogrammation,

voire turbo.

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 14/09/12 > Durit de dégazage du radiateur.

TRANSMISSION

Difficultés de passage des rapports sur la BMP 6 > Câble de masse à repositionner.

2^e rapport instable sur BVM 6 jusqu'au 31/05/13 > Module de commande à changer.

À-coups de la BVA 6 lors du passage de la 5^e à la 4^e jusqu'au 24/10/13 > Boîte à changer.

1^{er}, 2^e et marche arrière durs sur

BVM 6 jusqu'au 03/05/15

> Embrayage.

Perte de traction en 5^e sur BVM 5 jusqu'au 12/12/16 > Pignon et synchro de 5^e.

CHASSIS

Bruit des amortisseurs arrière jusqu'au 19/07/12 > À changer.

Claquement du train arrière jusqu'au 06/02/13 > Biellettes de la barre antidévers.

Bruit des roulements de roue AV jusqu'au 30/07/14 > À changer.

Bruit à l'arrière sur Hybrid4 > Réducteur du moteur électrique.



Modèle restylé (2014)

EN DÉTAIL

1 Installés sur une banquette rembourrée, les occupants jouissent d'une belle aisance. **2** Pour ce qui est des aspects pratiques, il n'y a pas débat, le break fait l'unanimité. **3** En version RXH, la 508 SW se démarque par son look de baroudeur, voire sa transmission 4 x 4 en hybride-diesel.



4 Conforme à la réputation de Peugeot, la 508 propose un agrément de conduite et un comportement routier de haut niveau. Le tout en préservant le confort de suspension.



C'est propre, net et sans bavure. À y regarder de près, on pourrait se croire dans une berline allemande, ergonomie mise à part.

HABITACLE

Froid indisponible jusqu'au 01/09/12 > Condenseur de climatisation.
Pulseur d'air fonctionnant en permanence du 01/08/14 au 31/03/15 > À remplacer.

Défaillances du GPS RT6 jusqu'au 31/01/15 > À changer.
Dysfonctionnements des volets de l'aérateur central jusqu'au 12/03/15 > À remplacer.
Défaillances des vitres électriques jusqu'au 17/05/15 > À changer.

ON AIME

Comportement La 508 ne procure pas le toucher de route de la feue 407, mais elle s'apprécie pour son effi acité routière et sa stabilité. En outre, son système de freinage mordant rassure.
Présentation La planche de bord fait une excellente impression, tant par ses matériaux valorisants que par la maîtrise de l'ouvrage.
Habitabilité Si les places arrière sont étriquées sur la 407, c'est tout l'inverse sur sa remplaçante. Accès à la banquette, hauteur sous toise, espace aux jambes, tous les indicateurs sont au vert.
Confort À l'avant comme à l'arrière, les longs trajets s'effectuent sans fatigue. Le bon accueil des assises s'accompagne d'une filit ation soignée des déformations de la chaussée (excepté à basse vitesse) et d'une insonorisation satisfaisante.
Break SW En plus d'une capacité d'emport

supérieure, il séduit par ses vertus pratiques (seuil de coffre bas, accès plus aisé).

ON REGRETTE

Ergonomie Dans l'habitacle, c'est la guerre des boutons ! Volant, console centrale... il y en a véritablement partout, ce qui n'est pas sans compliquer leur maniement.
Rangements Une kyrielle de boutons, mais peu de logements immédiats pour le smartphone... À moins de le caser dans les grands bacs de portière avant ou dans la boîte à gants.
Coffre Formes tarabiscotées et ouverture cintrée ne facilitent pas l'accès à la soute sur la berline.
Direction Douce et consistante, elle n'est pas aussi informative que celle de la 407. Autre grief : le rayon de braquage important en ville.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 THP*	156/165	6,4/5,6	02/11-04/18	Performances, souplesse... entre le 1.6 VTI et le 1.6 THP, il n'y a pas à tergiverser. Le 165 ch est plus fiable.	★★★★
1.6 HDi**	112/115	4,7/4,4	02/11-02/15	Disponible à bas régime, ce petit diesel ne démerite pas. En revanche, la version BMP 6 n'est pas un cadeau.	★★★★
1.6 BlueHDi	120	3,8 (3,8)	02/15-04/18	Équipé d'un réducteur de NOx, cette version au couple supérieur voit ses prestations monter d'un cran.	★★★★
2.0 HDi	140	4,8	02/11-05/15	S'il manque un peu de consistance sous 1500 tr/min, ce moteur se montre largement à son avantage au-delà.	★★★★
2.0 BlueHDi	150	4,1	09/14-04/18	Ultra-sobre, ce bloc est pénalisé en reprise par ses rapports de boîte allongés et ses grondements agaçants.	★★★★
2.0 HDi	163	4,9 (5,7)	02/11-05/15	Comparée au HDi 140, cette version a davantage d'allonge, mais la différence n'est pas flag ante.	★★★★
2.0 BlueHDi EAT 6	180	4	01/14-04/18	Outre sa puissance, il tire parti de son couple généreux (400 Nm) et de l'effi acité de la boîte auto avec sobriété.	★★★★
HYbrid4	200	4,1	03/12-05/17	En raison du poids, on reste sur sa faim côté performances. À défaut de tonus, la transmission 4 x 4 rassure.	★★★★
2.2 HDi BVA 6	204	5,7	02/11-05/15	Cette version GT transforme la 508 en une redoutable routière. D'autant qu'elle dispose d'un train AV spécifique.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) 165 ch depuis septembre 2014 (**) 115 ch depuis mars 2012.

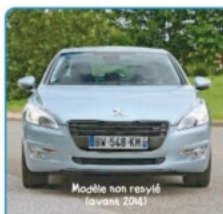
LE BUDGET

POUR UN 2.0 HDI 150 DE 2015

Filtere à air/habitacle	32/41 €	Embrayage complet	659 €
Filtere à huile/carburant	18/46 €	Injecteur/4 bougies	351/134 €
Plaquettes/disques AV	111/196 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	99/133 €	Vanne EGR	600 €
Amortisseurs AV/AR	220/191 €	Filtere à particules	1 642 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	382 €	Total du panier de pièces	6 026 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN À la fois berline familiale et grande routière, la 508 remplit son rôle avec talent. Le constructeur a même réussi à l'embellir lors du restylage de septembre 2014. En matière de fiabilité la carrière de la Peugeot n'est pas un long feu et tranquille. Embrayage, trains roulants, vitres électriques et GPS peuvent être source de pannes. Sans parler des nombreuses anomalies observées sur les 1.6 THP 156, et sur les 1.6 HDi et BlueHDi (distribution, pompe à eau...).

PEUGEOT 2008

2013-2019

Confortable, plaisant à conduire et modulable, ce SUV est l'exemple même du véhicule multi-usage dont les familles raffolent.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.2 VTI/1.2 PureTech: divers dysfonctionnements
- ▶ 1.4 HDi: embrayage, turbo
- ▶ 1.4/1.6 HDi/1.6 BlueHDi: pompe à eau

>>> ⚠ A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 12/02/14 > Tuyaux de dim.
Défaillance du Stop&Start du 02/11/15 au 01/01/18 > Baïtier de démarrage moteur.

1.2 VTI (voir aussi page 166)

Bruit moteur > Moteur (jusqu'au 05/03/14), poulie de vilebrequin (jusqu'au 29/04/14) ou courroie (jusqu'au 12/03/17).

1.2 VTI/PureTech

Surconsommation d'huile (+ de 0,25 l/1000 km) > Couvercle de culasse (jusqu'au 17/08/16) ou moteur (jusqu'au 14/11/16).

Voyant de pression d'huile allumé > Courroie de distrib. (jusqu'au 05/03/17) ou pompe à huile (jusqu'au 27/01/19).

1.2 PureTech

Bruit moteur > Poulie de vilebrequin (jusqu'au 11/09/16) ou courroie d'accessoires (jusqu'au

28/05/17).

Voyant diag. allumé jusqu'au 21/02/18 > Bougies ou moteur.

À-coups moteur > Culasse à nettoyer, bougies ou moteur.

Claquement jusqu'au 13/05/19 > Support moteur droit.

1.6 VTI

Surconsommation d'huile > Moteur ou culasse.

Bruit moteur > Tendeur de distribution ou pompe à vide.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 31/01/15 > Culasse à changer.

1.4 HDi

Voyant diag. allumé jusqu'au 13/09/13 > Sonde, catalyseur ou FAP.

1.4 HDi/1.6 e-HDi

Bruit moteur jusqu'au 07/06/14 > Pignon de vilebrequin et courroie.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 01/09/15 > Electrovanne du turbo.

Fuite d'huile du 01/11/13 au 15/03/16 > Tuyau du turbo.

1.4 HDi/1.6 e-HDi/BlueHDi

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18 > Pompe à eau.

1.6 e-HDi

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR.

Ralenti instable à chaud jusqu'au 17/09/13 > Capteur haute pression.

À-coups sur e-HDi 115 jusqu'au 28/02/14 > Injecteurs.

Encrassement du FAP jusqu'au 11/04/14 > Nettoyage du FAP.

1.6 BlueHDi

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR (du 02/10/15 au 16/06/16) ou faisceau électrique moteur (jusqu'au 20/12/17).

Voyant « Urea » allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

Calage moteur jusqu'au 30/09/18 > Kit de distribution.

À-coups jusqu'au 07/06/18

> Soupapes d'échappement.

TRANSMISSION

Patinage jusqu'au 05/11/13 (1.4 HDi) ou jusqu'au 27/01/15 (1.2 VTI) > Kit d'embrayage.

1^{er}, 2^e et marche AR dures sur BVM 6 jusqu'au 03/05/15 > Embrayage.

Vibrations du levier en 5^e jusqu'au 14/09/16 (1.2 VTI) ou jusqu'au 28/02/17 (1.2 turbo) > Embrayage.

Pédale d'embrayage molle jusqu'au 05/04/18 > Émetteur-récepteur.

Dureté de la marche arrière jusqu'au 03/02/19 > Fourchette 3^e et 4^e.

CHASSIS

Bruit en marche AV ou AR jusqu'au 14/09/14 > Roulement de pivot.

Sifflement à l'arrière jusqu'au 01/01/18 > Pompe-jauge à carburant.

Bruit dans le train AV > Bielles de

direction (jusqu'au 25/12/17), amortisseurs (jusqu'au 31/01/18) ou supports d'amortisseur (jusqu'au 19/03/19).

HABITACLE

Message « système défectueux », ou écran noir (jusqu'au 26/06/14), ou mauvaise réception radio (jusqu'au 30/06/14) > GPS à remplacer.

Défaillances du pulseur de dim du 01/08/14 au 31/03/15 > À changer.

Dysfonctionnement de la ventilation jusqu'au 04/01/16 > Faisceau à réparer.

Froid indisponible jusqu'au 04/12/16 > Évaporateur.

CARROSSERIE

Impossible de verrouiller les portes jusqu'au 16/01/18 > Serrure.

EN DÉTAIL

1 Si la partie arrière de l'habitacle offre un espace honnête, l'accès à la banquette est malaisé. 2 Seuil de chargement bas, soute tirée au cordeau, banquette escamotable dans le plancher, le coffre est très bien pensé. 3 Long de 4,16 m, le 2008 se faufile dans un trou de souris en ville.



4 Plus break surélevé que véritable SUV, le 2008 n'est pas aussi fun que le Renault Captur. En revanche, il se distingue par son compromis tenue de route/confort et par ses moteurs.



Modèle restylé (2008)

Depuis juin 2016, le 2008 a gagné en « virilité » pour ressembler davantage à un SUV.

ON AIME

Confort À l'image de la 208 dont il est dérivé, ce SUV urbain propose le meilleur rapport comportement/confort de la catégorie. Excepté quelques trépidations à basse vitesse, les suspensions travaillent avec efficacité et moelleux.

Plaisir de conduite Sur ce chapitre aussi, le 2008 excelle. Agile en ville, il est tout aussi redoutable dans les enfilades

de virages où il est toujours sécurisant.

Aspects pratiques Bien doté en rangements, le 2008 dispose d'un coffre suffisant pour une petite famille. Cette dernière appréciera également les sièges arrière qui, une fois escamotés, forment une surface de chargement plane.

Présentation Identique à celle de la 208, la planche de bord est moderne et valorisante par sa qualité perçue.

ON REGRETTE

Accessibilité Si les places arrière sont suffisamment spacieuses pour deux personnes, l'accès est rendu compliqué par une ouverture assez étroite.

Pneumatiques M+S Les versions équipées du Grip Control, système qui améliore la motricité, sont associées à des pneus mixtes. Or, ces gommages ont pour effet de dégrader l'adhérence sur

chaussée mouillée et allongent les distances de freinage. À éviter.

Commande de boîte Non seulement elle accroche, mais son long débattement n'est pas très agréable.

Insonorisation Les bruits de roulement perturbent la quiétude à bord.

Instrumentation La lisibilité des compteurs est gênée par le petit volant en fonction de la position du siège.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 VTi	82	4,9 (4,8)	05/13-11/19	Malgré ses à-coups, une bonne version pour circuler en ville. Sur la route, ce bloc n'a pas la carrure suffisante.	★★
1.2 PureTech	110	4,4 (4,8)	02/15-11/19	Le moteur idéal en essence. Onctueux à bas régime, il se montre volontaire en relance et modère son appétit.	★★★
1.6 VTi	120	5,9 (6,5)	05/13-05/15	Doux mais gourmand et paresseux en accélération, il ne soutient pas la comparaison avec le 1.2 PureTech.	★★
1.2 PureTech	130	4,8	05/15-11/19	Le must ! Le petit 3-cylindres est épatant, car il déborde d'énergie et offre une excellente fluidité de conduite.	★★★★
1.4 HDi	68	4	05/13-05/15	Quoique sonore et creux à bas régime, ce diesel de base s'accommode mieux des petits trajets quotidiens.	★★★
1.6 e-HDi	92	4 (3,8)	05/13-06/15	Frugal, ce bloc représente un bon compromis au regard de sa disponibilité à bas régime et de ses prestations.	★★★
1.6 BlueHdi	100	3,7	05/15-06/18	Mêmes commentaires, globalement, que pour le 1.6 e-HDi 92, si ce n'est que celui-ci est bien plus bruyant.	★★★
1.6 e-HDi	115	4	05/13-02/15	Sobre, performant et équipé d'un remarquable système Stop&Start, le 1.6 e-HDi séduit par sa polyvalence.	★★★★
1.6 BlueHdi	120	3,7	02/15-07/18	Fort de ses 300 Nm de couple, ce moteur vif marie douceur d'utilisation, performances et excellentes reprises.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4, 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 e-HDI 92 DE 2014

Filtre à air/habitacle	32/37 €	Embrayage complet	378 €
Filtre à huile/carburant	19/52 €	Injecteur/4 bougies	503/134 €
Plaquettes/disques AV	88/184 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	78/409 €	Vanne EGR	505 €
Amortisseurs AV/AR	165/234 €	Filtre à particules	825 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	186 €	Total du panier de pièces	5 000 €

MAIN-D'ŒUVRE * : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avance 2008)

BILAN Break 208 SW ou SUV urbain ? Peugeot a privilégié la seconde approche, en veillant à ne pas dérouter les clients de la 207 SW. Un choix qui explique aussi l'allure sage du 2008 avant son restylage. À l'image de la 208, ses prestations (tenue de route, confort...) sont de haut niveau. Mais, comme la berline, le SUV Peugeot peut réserver des surprises avec ses blocs à essence, notamment le PureTech, ainsi qu'avec l'embrayage et le système multimédia.

PEUGEOT 2008 II

DEPUIS 2020

Un look ravageur, une polyvalence accrue, un confort soigné... ce SUV urbain coche toutes les cases pour séduire les familles.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIÉSEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.2 PureTech:** Usure prématurée de la courroie de distribution
- ▶ **1.5 BlueHDi:** Réservoir d'urée



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Voyant de pression d'huile allumé, perte de puissance au freinage, destruction de la distribution > Pompe à vide et à huile, courroie voire moteur à changer (prise en charge totale dans la limite de 100 000 km ou 6 ans).

1.5 BlueHDi

Voyant Urea allumé > Réservoir d'urée (prise en charge totale dans la limite de 150 000 km ou 5 ans).

Voyant diagnostic allumé

jusqu'à 16/09/20 > Capteur d'air d'admission.

Bruyance de la courroie de

distribution > A remplacer.

Électrique

Non-démarrage, perte de puissance > Résistance du réchauffeur d'eau (jusqu'à 01/08/20) ou moteur électrique (jusqu'à 01/01/21).
Impossible de passer en mode Ready jusqu'à 28/09/20 > Batterie 12V.

TRANSMISSION

Passage difficile en 5e et 6e jusqu'à 30/09/20 > Synchros, pignons et fourchettes.

CHASSIS

Voyant ABS ou ESP allumé

> Capteur de vitesses des roues AR (nettoyage ou remplacement).

Message défaut système de freinage > Pompe à vide électrique.

HABITACLE

Écran tactile noir jusqu'à 01/06/20 > Reprogrammation.
Bugs du système multimédia jusqu'à 31/08/20 > Reprogrammation.

Impossibilité de mettre le contact jusqu'à 22/09/20 > Antivol à changer.

Commande de réglage en hauteur des sièges AV cassée

jusqu'à 18/09/20 > A changer.

Bugs du GPS jusqu'à 01/12/20 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Défaillance des aides au stationnement jusqu'à 13/09/20 > Faisceau et/ou capteurs.

Écaillage de la peinture du pare-chocs au niveau du projecteur AV jusqu'à 07/10/20 > Projecteur à changer.

Mauvais alignement du hayon jusqu'à 13/10/20 > A régler.

ON AIME

Habitabilité

Plus grand qu'auparavant, le 2008 affiche un gabarit de berline compacte. Une poussée de croissance qui profi e aussi bien aux passagers arrière qu'au volume de coffre.

Pianche de bord Proche de celle du 3008 II dans l'esprit, elle en met plein la vue. Les finition supérieures y ajoutent des compteurs à effet 3D très high-tech.

Finition Ce petit SUV s'offre des matériaux de belle facture. Il opère ainsi une vraie montée en gamme, même si ses assemblages ne sont pas toujours au cordeau.

Confort Malgré ses lignes acérées, le 2008 prend soin des plus douillettes. Confort de suspension et douceur des commandes sont au rendez-vous.

ON REGRETTE

Modularité Déjà en retrait face au Captur, le SUV Peugeot abandonne la banquette rétractable dans le plancher. Il faudra se contenter d'un simple double fond de coffre.



Ergonomie Avec ses deux rangées de raccourcis et ses fonctions qui passent invariablement par l'écran tactile, le système multimédia n'est pas un modèle de simplicité.

Comportement Passé maître es châssis, Peugeot livre une copie sérieuse. Mais en devenant moins vif et agile, le 2008 ne dégage plus le même plaisir de conduite à son volant.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	100	5,4	Depuis 02/20	Le moins cher des 2008 n'a rien d'une punition. Même s'il manque de nerf dans les relances, ce 3-cylindres se montre souple et assez alerte.	🟡
1.2 PureTech	130	5,5 (5,9)*	Depuis 01/20	Ce moteur concilie vigueur à bas régime et répondant correct sur la route. Emmener famille et bagages en vacances ne lui fait pas peur.	🟡
1.2 PureTech	155	6,2	Depuis 01/20	Onéreuse et peu répandue, cette version uniquement disponible avec la boîte auto. EAT 8 se prête mieux à la conduite sportive que les autres.	🟡
1.5 BlueHDi	100/110	4,4	Depuis 01/20	Ce diesel préfère une conduite placide. S'il vibre trop au démarrage, il sait se faire ensuite discret tout en contenant sa soif.	🟢
1.5 BlueHDi	130	4,8	Depuis 01/20	Cette variante diesel 130 ch peut jouer les routières au long cours, avec des performances solides et une belle sobriété.	🟢
Électrique	136	-	Depuis 04/20	Le punch, le silence et la souplesse du moteur donnent envie de prolonger les trajets. Hélas, l'autonomie est trop faible pour ça.	🟢

(*) Valeur pour la boîte auto. EAT 8

LE BUDGET

POUR UN POUR UN 1.2 PURETECH 130 DE 2020

Filtere à air/habitade	nc €	Amortisseurs AV/AR	nc €
Filtere à huile/carburant	nc €	Kit de distrib. (100 000 km/6 ans)	nc €
Plaquettes AV	nc €	Embrayage complet	nc €
Disques AV	nc €	3 bougies	nc €
Plaquettes AR	nc €	Turbo	nc €
Disques AR	nc €	Total du panier de pièces	nc €

MAIN-D'ŒUVRE : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Plutôt que de s'inscrire dans la continuité de son aîné, le 2008 II a préféré reprendre les recettes testées et approuvées par le 3008 : design acéré, habitacle spectaculaire, qualité en hausse... Il a aussi gagné en polyvalence en allongeant son gabarit et en confort. Seul bémol, sa conduite n'est pas aussi enlevée que par le passé. Côté fiabilité, la copie n'est pas parfaite à cause du 1.2 PureTech et son problème d'usure prématurée de la distribution.

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés. Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLES DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.



2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER



Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur**. Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles...). La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.



4. FABRICATION DES FEUILLES



Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,...).



**TRIER,
C'EST
DONNER
DU RÉPIT AUX
RESSOURCES DE
LA PLANÈTE**

1,3 million
de tonnes de
papiers recyclés
permettent
d'économiser
annuellement :



23 milliards
de litres d'eau
soit l'équivalent de la
consommation d'une
ville comme Toulouse.



4 000 GWh,
soit l'équivalent
de deux fois
la consommation
d'électricité
d'une ville comme
Marseille.

PEUGEOT 3008 |

2009-2016

Mi-SUV, mi-monospace, voici la parfaite synthèse de la voiture polyvalente. Un crossover talentueux, mais capricieux.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** GPS, embrayage, direction
- ▶ **1.6 VTI/THP:** distribution, pompe à eau...
- ▶ **1.6 HDi:** injecteurs, distribution, turbo

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Perte de puissance jusqu'à 28/09/15 > Pompe haute pression.

Bruit moteur > Courroie d'accessoires (jusqu'à 03/04/16) ou poulie de vilebrequin (jusqu'à 11/09/16).

Destruction de la distribution jusqu'à 05/03/17 > Courroie et pompe à vide à changer.

1.6 VTI/1.6 THP

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'à 01/10/12 > Pompe à eau.

Fuite d'huile jusqu'à 19/12/12 > Électrovanne de pompe à huile.

1.6 VTI

Surcons. d'huile jusqu'à 20/10/13 > Culasse ou moteur.

Voyant de température allumé jusqu'à 12/11/13 > Sonde de l".

1.6 THP

Décalage de la distribution > Tendeur et/ou distribution.

Perte de puissance > Pompe HP

(jusqu'à 30/04/13) ou turbo (jusqu'à 31/05/15).

À-coups jusqu'à 31/12/13

> Nettoyage de la culasse.

Tous les HDi

Fuite du réservoir d'additif du FAP du 05/03/10 au 13/02/12 > À changer.

1.6 HDi 110 (jusqu'en 2010)

Calage en roulant jusqu'à 01/11/11

> Capteur haute pression

Sifflement des injecteurs > Écrou de bride ou injecteurs.

Perte de puissance > Turbo.

1.6 HDi 112/115 (2010-2015)

Casse de la courroie du 01/10/10 au 05/10/11 > Kit de distribution.

À-coups du 31/12/11 au 29/06/14 > Injecteurs.

Bruit jusqu'à 07/06/14 > Pignon de vilebrequin et courroie de distrib.

Voyant diag. allumé > Vanne EGR.

Témoin de batterie allumé du 01/05/13 au 06/07/15 (Hdi 115)

> Galet et courroie d'accessoires.

1.6 e-HDi/BlueHdi

Fuite d'eau jusqu'à la fin de l production > Pompe à eau + distrib.

1.6 BlueHdi

Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR (du 01/10/15 au 16/06/16) ou tuyau de dépression du turbo

(jusqu'à 01/05/16).

Fuite d'huile jusqu'à 15/03/16 > Tuyau de graissage du turbo.

Calage moteur jusqu'à la fin de l production > Kit de distribution.

2.0 HDi

Message « FAP colmaté » > FAP à régénérer ou à changer.

Bruit de la distribution jusqu'à

02/03/10 > Durit de refroidissement.

1.6/2.0 BlueHdi

Voyant « Urea » allumé > Réservoir.

2.0 BlueHdi

Rupture de la courroie d'accessoires jusqu'à 15/11/15 > À changer.

Voyant diag. allumé > Vanne EGR (jusqu'à 01/08/15), faisceau moteur (jusqu'à 01/04/16) ou tuyau d'alimentation (jusqu'à 29/05/17).

Fuite de gazole jusqu'à la fin de l production > Tuyau de pompe HP.

TRANSMISSION

2^e rapport qui saute sur BVM 6 jusqu'à 31/05/13 > Module de

commande de boîte.

Perte de traction sur BVA 6 jusqu'à 31/03/15 > Arbre de transmission.

1^{er}, 2^e et marche arrière dures sur BVM 6 jusqu'à 03/05/15

> Brayerage.

Bruit à l'arrière sur HYbrid4

> Réducteur de machine électrique.

CHASSIS

Défaillances du frein de parking électrique jusqu'à 16/03/11

> Commande ou frein à changer.

Bruit dans la direction jusqu'à 20/03/11 > Colonne de direction.

Voyant ABS/ESP allumé jusqu'à



Modèle restylé (2015)

EN DÉTAIL

1 Banquette surélevée, espace suffisant au niveau des genoux, l'habitacle est idéal pour quatre personnes. 2 Spacieuse, la soute s'avère aussi très pratique : plancher réglable en hauteur et sièges rabattables depuis le coffre. 3 Le mélange des genres explique le look particulier du 3008.



4 Si son style ne déclenche pas l'extase, le Peugeot 3008 fait l'unanimité une fois passé derrière le volant. Dans les enchaînements de virages, ses capacités routières surprennent.



>>> **! A surveiller**



01/06/12 > Faisceau à réparer, ou capteur de route.

Claquements du train avant > Coupelles d'amortisseurs, amortisseurs ou biellettes de la barre antidive (jusqu'à 12/05/14).

HABITACLE

Froid indisponible jusqu'au 11/11/14 > Condensateur de clim.
Bugs du GPS RT6: touches (jusqu'au 01/05/13) ou écran noir (jusqu'au 31/01/15) > À changer.

ON AIME

Plaisir de conduite Bien qu'assis un peu haut, on apprécie le comportement du 3008, digne d'une berline. Le train avant accrocheur est dirigé par une direction précise, alors que le système de freinage et la motricité rassurent.

Finition L'insonorisation et la qualité des matériaux sont à l'image de la présentation générale, soignées.

Vie à bord Ce crossover séduit plus par sa polyvalence que par son style. Les deux hôtes de la banquette sont reçus avec égard, et jouissent d'une belle aisance en largeur et aux genoux. Quant au coffre, il est à la fois accueillant et pratique avec son plancher réglable sur trois hauteurs.

Confort L'autre talent du 3008: il offre un excellent compromis entre le bien-être des passagers et la tenue de route.

ON REGRETTE

Maniabilité Malgré un gabarit taillé pour la ville, la lourdeur de la direction ainsi que le grand diamètre de braquage rendent les manœuvres délicates.

Rangements Pour un véhicule qui se dit familial, le 3008 déçoit dans ce domaine. Au niveau de la console centrale, par exemple, on ne sait trop où caser ses petites affaires.

Amortissement Le confort serait encore meilleur sans les trépidations des suspensions à basse vitesse.

BMP 6 Cette boîte robotisée est à la base une bonne idée, mais ses à-coups et sa lenteur invitent à passer son chemin.

Veilleissement Les bruits du mobilier trahissent la qualité d'assemblage et certaines pièces (joints de porte, volant...) s'usent prématurément.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTi	120	7,1	04/09-05/15	Sa douceur en zone urbaine parle pour lui. Pour le reste, les reprises sont molles et la consommation s'envole.	Orange
1.2 PureTech	130	4,9	05/15-09/16	Ce petit 3-cylindres surprend: ses prestations donnent l'impression que l'on dispose d'un moteur plus costaud.	Orange
1.6 THP*	150/156/165	7,4/7,1/5,8	04/09-09/16	Tonique en relance, souple en ville, il a tout pour plaire. Bémol: les versions 150 et 156 ch ont connu des pépins.	Orange
1.6 HDi**	110/112/115	5,1/5,2/4,8	04/09-02/15	Excepté en charge où il révèle ses limites, ce diesel s'avère suffisant et agréable dans la plupart des situations.	Orange
1.6 HDi/e-HDi BMP 6**	110/112/115	4,9/4,9/4,2	04/09-05/15	Quelle plaie! Au-delà des à-coups, la passe de la boîte robotisée coupe l'herbe sous le pied au volontaire HDi.	Orange
1.6 BlueHdi	120	4,1	02/15-09/16	Couple supérieur, appétit moindre, ce bruyant BlueHdi propose des prestations proches de celles du HDi 115.	Orange
2.0 HDi/BlueHdi***	150	5,6/4,2	04/09-09/16	Si vous n'aimez guère jouer du levier de vitesse, ce moteur vigoureux constitue le choix idéal pour les familles.	Orange
2.0 HDi BVA	163	6,6	04/10-05/15	L'association avec cette boîte auto plaisante influe légèrement sur la consommation, peu sur les prestations.	Orange
Hybrid4 4 x 4 BMP 6	200	3,8	02/12-11/15	Cette version performante se mue en 4 x 4 grâce au moteur électrique à l'arrière. Mais, lourde, elle perd en agilité.	Orange

(*) 156 ch en septembre 2009, 165 ch en mai 2015, (**) 112 ch en octobre 2010, 115 ch en novembre 2012, (***) 1.6 BlueHdi 150 ch en mai 2015.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDi 115 DE 2013

Filter à air/habitacle	32/39 €	Embrayage complet	584 €
Filter à huile/carburant	19/52 €	Injecteur/4 bougies	287/134 €
Plaquettes/disques AV	111/196 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	99/409 €	Vanne EGR	505 €
Amortisseurs AV/AR	220/182 €	Filter à particules	825 €
Kit de distrib. (175 000 km/70 ans)	186 €	Total du panier de pièces	5 051 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Malgré sa calandre coupe-frites et sa silhouette empâtée (avant le restylage de 2013), le 3008 a connu un franc succès. Il doit cette popularité à ses excellentes aptitudes routières, à son habitacle spacieux, ainsi qu'à ses vertus pratiques. Tout serait parfait si certaines versions n'avaient pas une santé fragile. En ligne de mire, les blocs 1.6 à essence et diesel, dont les faiblesses devraient vous inciter à préférer une version 2.0 diesel, plus robuste.

PEUGEOT 3008 II

DEPUIS 2016

Une gueule d'enfer, un habitacle original, un comportement affûté... Les concurrents ne s'en sont pas remis, pour l'instant.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** bugs du GPS, bruit du train avant
- ▶ **1.2 PureTech :** distribution, casse moteur
- ▶ **1.6 BlueHDI :** pompe à eau, turbo, distribution

>>> ⚠ **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Témoin de pression d'huile allumé
> Courroie de distribution, voire pompe à vide.

Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'au 28/05/17 > À changer.

À-coups

jusqu'en février 2018

> Bougies d'allumage, déshuileur, échangeur air/air, moteur complet.

Voyant diag. allumé > Réservoir de canister (jusqu'au 30/06/19) ou pompe HP (jusqu'au 20/10/19).

1.2 PureTech/1.6 BlueHDI

Perte de puissance jusqu'au 30/10/16 > Tuyau échangeur air/air.

1.6 THP

Fuite de liquide de refroidissement

> Boîtier de sortie d'eau.

Non-démarrage du 01/08/16 au 27/04/18 > Vis de paliers d'arbre à cames, ou culasse et arbre à cames.

1.6 BlueHDI

Voyant diagnostic allumé

> Faisceau moteur (jusqu'au

20/12/17) ou bougies de préchauffage.

À-coups jusqu'au 15/05/18

> Soupapes d'échappement.

Perte de puissance jusqu'au 01/07/18 > Turbo.

Calage moteur jusqu'au 30/09/18

> Kit de distribution.

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18

> Pompe à eau.

1.5 BlueHDI

Fuite de gazole jusqu'au 01/12/18

> Tuyaux haute pression.

Bruit moteur jusqu'au 10/02/19

> Courroie de distribution.

1.6/2.0 BlueHDI

Voyant diagnostic allumé jusqu'au 01/09/17 > Tuyau additif ou réservoir de carburant.

Voyant urée allumé jusqu'au 15/04/18 > Réservoir d'urée.

2.0 BlueHDI

Fuite de gazole jusqu'au 27/02/17

> Tuyaux de la pompe HP.

Voyant diagnostic allumé jusqu'au

29/05/17 > Tuyau d'alimentation

carburant, voire pompe HP.

Perte de puissance > Tuyau

échangeur air/air (jusqu'au

14/12/17) ou injecteurs.

Calage moteur jusqu'au 13/03/18

> Pompe haute pression.

TRANSMISSION

Vibration au démarrage (1.2 130)

jusqu'au 14/01/18 > Embrayage.

Première vitesse qui saute (BVM 6

2.0 150) > Boîte à réparer.

Pédale molle (BVM 6) jusqu'au

26/06/18 > Emetteur ou récepteur

d'embrayage.

Impossibilité d'avancer ou de

reculer jusqu'au 22/01/20

> Transmission droite et/ou gauche.

Perte de motricité jusqu'au

30/03/20 > Transmissions.

CHASSIS

Bruit au niveau du train avant

> Biellettes de direction (jusqu'au

30/10/17) ou bras de suspension

(jusqu'au 10/02/10).

Bruit du train AR jusqu'au 23/02/18

> Coupelles d'amortisseur.

Perte de la direction jusqu'au

30/10/18 > Reprogrammation.

Jeu excessif dans le volant jusqu'au

29/10/19 > Colonne de direction.

HABITACLE

Coupage du combiné jusqu'au

09/12/19 > À changer.

Voyant aide au parking allumé

jusqu'au 02/10/17 > Calculateur.

Non-retour de la commande de

digitaux jusqu'au 09/11/17

> À changer

Bugs du système multimédia du

01/07/16 au 01/02/20

> Reprogrammation.

Présence d'eau aux places

avant > Tuyau d'évacuation à

remettre.

Mauvais montage de l'enjoliveur

supérieur de la boîte à gants jusqu'au

19/02/18 > À changer.

Absence d'air chaud des deux côtés

jusqu'au 18/07/18 > Calculateur de

climatisation.

Perte de la fonction tactile de l'écran

> À remplacer.

Bugs écran tactile jusqu'au 07/05/20

> À changer.

CARROSSERIE

Vibrations du capot moteur

jusqu'au 09/01/18 > À rectifier.

Défaillance de l'ouverture des

portes jusqu'au 02/02/18 ou hayon

jusqu'au 21/06/18 > Serrures.

EN DÉTAIL

- 1 Si les passagers prennent facilement leurs aises à l'arrière, l'assise de la banquette est ferme et la ceinture de caisse haute crée une sensation de confinement.
- 2 Avec sa hauteur sous tablette, le coffre a des ressources.
- 3 La peinture « Coupe franche » a été produite jusqu'en octobre 2019.



4 Question agrément de conduite et comportement routier, nul ne fait mieux que le 3008. Autre point fort, son diamètre de braquage court, idéal dans les ruelles et les parkings.



Comparable à une berline en virage, le 3008 prolonge ce mimétisme au niveau du poste de conduite, moderne et ergonomique. Version non restylée (avant 2021)

ON AIME

Look Difficile de passer inaperçue. Le style dynamique tape dans l'œil, comme le dessin moderne et original de l'intérieur.

Présentation Valorisante grâce aux touches d'aluminium ou de bois, mais aussi grâce à la planche de bord, taillée dans un matériau mousse.

Maniabilité Outre le petit volant qui réduit les mouvements au moment de

tourner, le 3008 braque court.

Comportement Même sur sol mouillé, le Peugeot 3008 fait preuve d'une efficacité remarquable. Alors, imaginez sur le sec ! Son train avant et sa direction sont d'une précision chirurgicale.

Vie à bord L'habitabilité aux places arrière est satisfaisante pour deux personnes et le coffre avale sans mal tous les bagages de la famille.

Confort Insonorisation, sièges avant et amortissement y concourent.

ON REGRETTE

Finition Les plastiques durs se rayent trop facilement, tandis que les assemblages au niveau du tableau de bord et de la carrosserie sont imparfaits (modèles 2016 et 2017).

Confinement Certains passagers éprouveront cette sensation à l'avant, comme les enfants à l'arrière.

Levier de vitesse Il a tendance à accrocher sur la boîte manuelle.

Suspensions À basse vitesse, elles se laissent aller à des trépidations.

Boîte auto Très agréable au quotidien, mais placide en mode Drive, privilégiant la consommation.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	130	5,1 (5,3)*	Depuis 10/16	Discret, dénué de vibrations, efficace... il va comme un gant au 3008. Idéal en ville, pas ridicule sur route.	🔴
1.6 THP EAT 6	165	5,7	10/16-08/18	Sans être sportif, il est performant, très souple, et la boîte automatique offre une grande douceur d'utilisation.	🟢
1.6 BlueHdi	100	4	10/16-04/18	Creux à bas régime, celui-ci incite à une conduite paisible et ne permet pas de profiter des qualités du 3008.	🟡
1.6 BlueHdi	120	4 (4,2)*	10/16-04/18	Excepté en côte et en charge, les prestations sont satisfaisantes : silencieux, assez performant et sobre.	🟡
2.0 BlueHdi	150	4,4	10/16-05/18	Bruyant, il excelle là où le 1.6 avoue ses limites, notamment grâce à son couple, mais sans faire la différence.	🟢
2.0 BlueHdi EAT 6/EAT 8	180	4,8/4,8	10/16-12/20	Malgré une boîte EAT 6 pas assez réactive, les performances sont excellentes, et l'équipement s'avère complet.	🟢

(*) Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto EAT 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 120 DE 2017

Filtre à air/habitacle	32/39 €	Embrayage complet	510 €
Filtre à huile/carburant	19/46 €	Injecteur/4 bougies	407/134 €
Plaquettes/disques AV	161/276 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	99/133 €	Vanne EGR	505 €
Amortisseurs AV/AR	190/112 €	Filtre à particules	870 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	252 €	Total du panier de pièces	4 956 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN C'est l'une des meilleures Peugeot depuis longtemps... Son physique flattere le regard, et le plaisir ressenti au volant est intense. Confortable, facile à manœuvrer en ville et plaisant en virage, le 3008 malmène la concurrence. Néanmoins, après quatre ans de carrière, les problèmes de santé s'accroissent, notamment sur le 1.2 PureTech et le 1.6 BlueHdi. Le système multimédia est pointé du doigt, tout comme les trains roulants.

PEUGEOT 4007

2007-2012

Clone des Mitsubishi Outlander et C-Crosser, le 4007 n'a rien de très sexy, mais il possède un sens aigu de la famille...

FIABILITÉ

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation jusqu'en 2010
- ▶ **2.2 HDi:** défaillance de la boîte DCS 6



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.2 HDi

Perte de puissance et voyant moteur allumé jusqu'au 03/08/08 > Repositionnement du raccord d'air de suralimentation ou de Dirt sur la ligne d'air.

Difficultés de démarrage à froid > Injecteurs et tuyaux de retour de carburant.

Manque de puissance > Filtre à carburant.

Fuite d'huile moteur > Joint de palier de vilebrequin.

À-coups à l'accélération ou à régime stabilisé > Capteur de température d'admission d'air.



TRANSMISSION

BVM

Patinage de l'embrayage jusqu'au 16/11/10 > Kit d'embrayage.

Impossibilité d'engager le 2^e rapport > Synchro de 1^{er}/2^e, ou boîte à remplacer.

DCS 6

À-coups, patinage, vibrations > Double embrayage.

Voyant allumé, passages de vitesse impossibles > Distributeur hydraulique ou boîte complète.

Fuite d'huile > Support de fil et à huile.

CHASSIS

Rupture des ressorts d'amortisseur avant jusqu'au 11/03/08 > À changer.

Affaïsement du véhicule à l'arrière > Ressorts de suspension.

HABITACLE

Sortie des vitres arrière de leur coulisse jusqu'au 14/06/08 > Interrupteurs, guides et lécheurs à remplacer.

Dysfonctionnements du système audio Rockford jusqu'au 02/03/09 > Amplificateur à changer.

Défaillance de la climatisation, qui ne produit pas de froid jusqu'au 22/05/10 > Compresseur.

ON AIME

Coffre Sympa pour pique-niquer, le hayon en deux parties n'est pas pratique pour atteindre le fond du coffre. D'autant que la surface de chargement est importante.



Comportement Équilibré, le châssis est aussi efficace sur route sinueuse que sur autoroute. La direction est précise, le train avant, incisif, et le freinage, puissant. **Habitabilité** Voyager au 2^e rang est particulièrement agréable, tant les places sont spacieuses. La banquette coulissante de série permet de moduler l'espace.

ON REGRETTE

Banquette de 3^e rang Frêle et étroite, elle est inconfortable au possible, même pour des enfants, et sa manipulation horripilante.

Qualité perçue L'intérieur a subi un traitement « à la japonaise ». Les plastiques brillants sont peu résistants et les assemblages légers, à l'origine de bruits de mobilier. Et puis, l'ambiance n'est pas à la fête... **Rangements** Ils sont en nombre suffisant, mais hélas trop exigus pour être vraiment pratiques.

Amortissement Efficace sur route, les suspensions provoquent des trépidations à faible vitesse, surtout avec les jantes de 18 pouces.

Capacité 4 x 4 La présence d'un bloc de différentiel ne peut compenser la faible garde au sol.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.2 HDi FAP 4 x 4	156	7,2	07/07-06/12	Version dégonflée du 2.2 H 170, ce bloc est suffisamment puissant pour mouvoir les 1 800 kg. Son couple de 380 Nm lui assure des accélérations et des relances consistantes. On lui reprochera son manque de tonus sous les 2 000 tr/min et son appétit en ville.	■
2.2 HDi FAP 4 x 4 DCS 6	156	7,3	09/09-06/12	Empruntée à la Mitsubishi Lancer, cette transmission à double embrayage forme un très bon attelage avec le moteur d'origine PSA.	■

LE BUDGET

POUR UN 2.2 HDi 156 DE 2010

Filtre à air/habitacle	48/26 €	Embrayage complet	609 €
Filtre à huile/carburant	17/54 €	Injecteur/4 bougies	530/152 €
Plaquettes/disques AV	111/196 €	Turbo	1 366 €
Plaquettes/disques AR	99/224 €	Vanne EGR	356 €
Amortisseurs AV/AR	676/332 €	Filtre à particules	1 210 €
Kit de distrib. (240 000 km/10 ans)	218 €	Total du panier de pièces	6 224 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Faute d'avoir anticipé le succès des SUV, PSA s'est tourné vers l'un des spécialistes, en l'occurrence Mitsubishi, pour disposer d'une offre. Le 4007 ne peut cacher ses origines sur le plan du style et surtout de la présentation. Cependant, son rapport prix/prestations en occasion tout comme sa vocation familiale et son agrément de conduite en font une bonne affaire. Par ailleurs, ce modèle présente un bilan plutôt rassurant question fiabilité

PEUGEOT 4008

2012-2017

Ce SUV compact basé sur le Mitsubishi ASX ferait presque oublier ses origines si ses prestations n'étaient pas si ternes...

FIABILITÉ

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes** : amortisseurs avant
- ▶ **1.6 HDi** : injecteurs, distrib., pompe à eau
- ▶ **1.8 HDi** : turbo et FAP



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 HDi
Voyant diagnostic allumé > Vanne EGR.
Calage moteur > Injecteurs et/ou faisceau moteur à réparer.
Bruit, vibrations dans l'habitacle jusqu'au 25/10/13 > Support avant d'échappement.
À-coups, voyant diagnostic allumé jusqu'au 28/02/14 > Injecteurs.
Ralenti instable jusqu'au 16/03/14 > Capteur haute pression.
Distribution bruyante jusqu'au 07/06/14 > Pignon de vilebrequin et kit de distribution.
Calage moteur du 01/09/14 au 30/06/15 > Régulateur de la pompe haute pression.

Perte de la fonction Stop&Start > Reprogrammation ou réglage du circuit d'embrayage.
Fuite d'eau jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau.
1.8 HDi
Claquements et/ou à-coups > Apprentissage des injecteurs.
Risque d'encrassement du moteur du 10/11/11 au 08/09/12 > Reprogrammation.
Témoin FAP allumé (sur Mitsubishi ASX) > Reprogrammation et traitement du circuit d'injection.
Défaillance de l'alternateur (sur Mitsubishi ASX) > À changer.
Manque de puissance jusqu'au 30/11/12 > Turbo.

CHASSIS

Bruit de la suspension arrière jusqu'au 30/09/12 > Butées d'amortisseur arrière.
Claquements à l'avant en manoeuvre de stationnement > Roulements de roue.
Claquements à l'avant > Ressorts de maintien des plaquettes.
Bruit et/ou suspension trop souple jusqu'au 03/02/14 > Soufflets e amortisseurs avant.

gants jusqu'au 30/06/15 > Couvrecde à remplacer.

HABITACLE

Dysfonctionnement de l'accès mains-libres du 20/12/11 au 04/08/12 > Boîtier électronique à changer.
Fermeture difficile de la boîte à

ON AIME

Aptitudes tout-terrain Sans être un franchisusse, le C4 Aircross a l'avantage de posséder une vraie transmission intégrale, même s'il est également disponible en 4x2.
Habitabilité À l'arrière, ce SUV réserve un espace généreux pour au moins deux adultes.
Tenue de route À partir de la base du Mitsubishi ASX, PSA a réalisé un bon travail de mise au point. S'il est sécurisant, le châssis sait aussi être agile sur les petites routes.
Freinage Endurant et progressif, il apparaît particulièrement effi ace pour ce type de véhicule.

ON REGRETTE

Coffre La contenance est très moyenne pour la catégorie. En cause, la faible hauteur sous tablette et les passages de roue proéminents.



Insonorisation Les diesels sont bruyants et vibrent. Peu reposant sur les longs trajets.
Direction Collante et peu précise, elle ne permet pas de profiler pleinement du châssis.

Finition Les rares matériaux mousés ne peuvent masquer la piètre qualité de la plupart des plastiques utilisés. Et leur aspect terre plombe l'ambiance à bord.
Agrément Embrayage ferme et commande de boîte accrocheuse, passer une vitesse n'est pas un plaisir.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 HDi 4x2/4x4	115	4,6/4,9	04/12-04/17	S'il ne paie pas de mine, il procure plus d'agrément que le 1.8 grâce à sa souplesse. Mais il affiche ses limites dès que la route présente du relief.	■
1.8 HDi 4x2/4x4	150	5,4/5,6	04/12-06/15	Ce bloc Mitsubishi est pénalisé par son creux à bas régime et la latence du turbo. Un manque de souplesse doublé de grondements fatigants.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.6 HDi 115 DE 2014

Filtere à air/habitacle	33/27 €	Embrayage complet	592 €
Filtere à huile/carburant	20/54 €	Injecteur/4 bougies	420/140 €
Plaquettes/disques AV	115/330 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	103/301 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	756/366 €	Filtere à particules	556 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	194 €	Total du panier de pièces	5 750 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Le Peugeot 4008, pas plus que le C4 Aircross, n'a été un succès. Malgré des qualités indéniables, ces deux modèles chouchoués par le constructeur manquaient d'homogénéité et d'arguments concrets pour se démarquer sur un segment très disputé. En revanche, le bilan technique est globalement positif. Si l'on excepte la faiblesse du turbo jusqu'en 2012, le 1.8 HDi cause en effet moins d'ennuis que la version animée par le 1.6 HDi PSA (injecteurs et pompe à eau).

PEUGEOT 5008 |

2009-2017

L'atout maître du monospace Peugeot ?
Il ravit à la fois le conducteur et le reste
de la famille. Tout un art !

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : amortisseurs AR jusqu'en 2013
- ▶ 1.6 HDi : injecteurs, turbo, distribution
- ▶ 1.6 BlueHDi : pompe à eau, distribution

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech

Perte de puissance > Nettoyage de la culasse et vidange de l'huile.

Bruit du moteur jusqu'au 11/09/16 > Pouille de vilebrequin à remplacer.

Destruction de la distribution jusqu'au 05/03/17 > À changer.

Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'au 25/09/17 > À remplacer.

Voyant allumé jusqu'au 20/11/17 > Capteur de régime.

1.6 THP

Claquements de la chaîne de distribution > Tendeur et chaîne.

Perte de puissance > Nettoyage de la culasse (jusqu'au 31/12/13), bobines d'allumage (jusqu'au 31/07/14) ou pompe haute pression.

Surconsommation d'huile sur THP 156 > Couvre-culasse, pompe à vide ou moteur.

Voyant de température qui reste allumé jusqu'au 28/04/15 > Baïer de sortie d'eau.

Perte de puissance ou bruit du turbo jusqu'au 31/05/15 > Circuit de suralimentation ou turbo.

Tous les HDi

Fuite du réservoir d'additif du FAP jusqu'au 30/11/11 > À changer.

1.6 HDi 110 (jusqu'en 2010)

Manque de puissance > Turbo.

1.6 HDi 112/115 (2010-2015)

Casse de la courroie de distribution du 01/10/10 au 25/09/11 > Kit de distribution, culasse, soupapes.

Calage du moteur jusqu'au 16/10/12 > Calculateur moteur.

Voyant diagnostic allumé > Capteur de pression de gazole (jusqu'au 14/09/13) ou vanne EGR.

À-coups du moteur jusqu'au 28/02/14 > Injecteurs.

Bruit du moteur jusqu'au 07/06/14 > Pignon de vilebrequin et courroie de distribution.

1.6 HDi/BlueHDi

Fuite d'eau jusqu'à la fin de la production > Pompe à eau.

1.6 BlueHDi 120

Voyant diagnostic allumé du 01/10/15 au 16/06/16 > Vanne EGR.

Fuite d'huile jusqu'au 15/03/16 > Tuyau de graissage du turbo.

À-coups, perte de puissance > Soupapes d'échappement.

Calage moteur > Pouille d'arbre à cames ou kit de distribution (jusqu'à la fin de la production).

1.6/2.0 BlueHDi

Voyant « Urea » allumé jusqu'à la fin de la production > Réservoir d'urée à remplacer.

Voyant batterie allumé > Courroie accessoires et galet tendeur.

2.0 HDi

Message « FAP colmaté » > Régénération, ou FAP à changer.

Démarrage impossible > Capteur de régime ou d'arbre à cames, ou nettoyage des injecteurs.

Perte de puissance > Turbo (grippé) ou conduits d'air du turbo.

2.0 BlueHDi

Voyant diagnostic allumé > Faisceau électrique du moteur (jusqu'au 01/04/16) ou tuyau de carburant (jusqu'en janvier 2017), ou nettoyage du FAP.

BVM 6

2^e rapport qui saute jusqu'au 31/05/13 > Module de commande.

Grognelement en 1^{er} et en marche arrière jusqu'au 31/12/14 > Arrêt de darbre primaire.

1^{er}, 2^e ou marche arrière dures jusqu'au 03/05/15 > Embrayage.

CHASSIS

Bruit dans la direction jusqu'au 28/03/11 > Colonne de direction.

Voyant ABS/ESP allumé jusqu'au 01/06/12 > Capteur de roue.

Bruit des amortisseurs arrière jusqu'au 03/11/13 > À changer.

TRANSMISSION



Modèle restylé (2015)

EN DÉTAIL

1 Bienvenue à bord ! Les trois passagers seront à leur aise et pourront ajuster leur fauteuil à leur guise. 2 En plus de s'escamoter facilement, les deux places dans le coffre sont exploitables. 3 Sur voie rapide, le 5008 est impérial : un excellent compromis entre tenue de route et confort.



4 À l'occasion du restylage, en décembre 2013, le 5008 s'est façonné un nouveau visage. En revanche, la partie arrière n'a pour ainsi dire pas évolué.



Les papas amateurs de conduite ne s'ennuient pas au volant. Mais la console centrale imposante risque de dérouter un peu le copilote.

>>> **A surveiller**

Claquement à l'avant > Supports de la pompe de direction (jusqu'à 08/12/13), biellette de la barre antidive (jusqu'à 15/05/14) ou couplelle d'amortisseur.
Vibrations du volant jusqu'à 06/05/15 > Bras de suspension.

HABITACLE

Défaillance de la climatisation jusqu'en mars 2010 > Condensateur.
Dysfonctionnement du frein de parking électrique jusqu'à 10/12/13 > Commande ou système de frein de parking à changer.

ON AIME

Modularité Les sièges du deuxième rang coulissent et s'inclinent. Pas besoin de bander les muscles pour transformer le 5008 : toutes les assises s'effacent aisément dans le plancher.
Habitabilité Garde au toit comme espace aux genoux sont largement suffisants. A noter que chaque passager à l'arrière dispose d'un siège de même largeur et d'un plancher plat.
Comportement Train avant accrocheur, direction précise et roulis maîtrisés, ce monospace fait montre d'une efficacité rare dans cette catégorie. Même remarque pour le système de freinage.
Coffre Avec cinq personnes à bord, la capacité est généreuse et modulable.
Finition Le 5008 affiche une présentation soignée, mais les assemblages ne sont pas parfaits, d'où des bruits de mobilier.

ON REGRETTE

Confort Si l'insonorisation apparaît correcte, les suspensions, elles, manquent de retenue à basse vitesse et engendrent des percussions avec les jantes de 17 pouces. Une fermeté qui caractérise également les sièges à l'arrière.
Maniabilité La visibilité latérale comme le diamètre de braquage ne facilitent pas la vie dans la circulation urbaine.
Rangements Sur ce plan, c'est un radin !
Poids Les 1 700 kg influent sur les performances du monospace Peugeot.
Coffre en sept places Deux passagers de plus ou davantage de bagages... il va falloir choisir.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VTi	120	6,9	11/09-02/15	Outre ses importants soucis de santé (lire p. 178), ce bloc n'a pas le coffre pour mouvoir ce lourd monospace.	🔴
1.2 PureTech	130	5	02/15-01/17	Ce petit 3-cylindres n'a rien d'incongru, car son agrément est supérieur à celui du 1.6 VTi. Pour les petits rouleurs.	🟡
1.6 THP*	156/165	7,1 (7,9)/6	11/09-01/17	Le meilleur choix en essence par ses prestations. Préférez la déclinaison de 165 ch, bien plus fiable que la 156 ch.	🔴
1.6 HDi**	110/112/115	5,3/5,3/4,7	11/09-02/15	S'il ne manque pas d'atouts, ce bloc est à la peine en charge, et le conducteur doit alors sortir les rames.	🟡
1.6 HDi/e-HDi BMP 6**	110/112/115	5,1/5,1/4,2	11/09-02/15	La boîte auto robotisée soulage le pied gauche, mais sa lenteur et ses à-coups de fonctionnement exaspèrent.	🟡
1.6 BlueHdi	120	4,2 (4,2)	02/15-01/17	Plus forte en couple, cette évolution du 1.6 diesel est agréable au quotidien, mais encore juste une fois chargée.	🟡
2.0 HDi/BlueHdi***	150	5,8/4,3	11/09-01/17	Brio, relances énergiques... ce moteur convient parfaitement au 5008. Dommage que le BlueHdi gronde autant.	🟢
2.0 HDi BVA 6	163	6,9	04/10-05/15	Les gros rouleurs apprécieront le mariage entre la douceur de la boîte auto et le couple généreux du moteur.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 6 rapports. (*) 165 ch en février 2015. (**) 112 ch en octobre 2010, 115 ch en novembre 2012. (***) BlueHdi 150 depuis mai 2015.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 HDI 150 DE 2014

Filter à air/habitacle	32/39 €	Embrayage complet	510 €
Filter à huile/carburant	19/43 €	Injecteur/4 bougies	476/134 €
Plaquettes/disques AV	111/249 €	Turbo	1 171 €
Plaquettes/disques AR	99/409 €	Vanne EGR	533 €
Amortisseurs AV/AR	291/267 €	Filter à particules	1 742 €
Kit de distrib. (150 000 km/10 ans)	194 €	Total du panier de pièces	6 319 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Arrivé tardivement sur le marché des monospaces compacts, Peugeot a réussi son coup avec un modèle à la page en termes de modularité (merci le Citroën Grand C4 Picasso) et, surtout, plaisant à conduire, chose assez rare pour être signalée. Pour ne rien gâcher, le 5008 négocie ses qualités sous la barre des 10 000 €. Un tableau idyllique, hélas terni par de nombreux problèmes liés aux moteurs (1.6 à essence et 1.6 HDi) et à la partie châssis.

PEUGEOT 5008 II

DEPUIS 2017

Style, modernité, modularité, dynamisme...
le 5008 s'est transformé sans rien perdre
de sa fibre familiale. Nul ne fait mieux!

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
vibrations du capot, train avant,
bugs du GPS, colonne ce
direction

► 1.6/2.0 BlueHDi :
réservoir d'urée



Modèle non restylé (avant 2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 PureTech (voir aussi p. 180)
Bruit de la courroie d'accessoires
jusqu'au 28/05/17 > À changer.
Voyant diagnostic allumé jusqu'au
22/08/17 > Capteur de régime.
À-coups jusqu'en février 2018
> Bougies et moteur, ou calasse à
nettoyer.

1.6 BlueHDi

Voyant diagnostic allumé jusqu'au
20/12/17 > Faisceau moteur.
À-coups jusqu'au 15/05/18
> Soupapes à remplacer.
Perte de puissance jusqu'au
01/07/18 > Turbo.
Calage moteur jusqu'au 30/09/18

> Kit de distribution.

Fuite d'eau jusqu'au 31/12/18
> Pompe à eau.

1.6/2.0 BlueHDi

Voyant diagnostic allumé jusqu'au
01/09/17 > Tuyau additif.

01/09/17 > Tuyau additif.
Voyant « Urea » allumé jusqu'au
15/04/18 > Réservoir d'urée.

2.0 BlueHDi

(voir aussi p. 178)
Bruit de la pompe HP jusqu'au
01/09/17 > Pignon d'entraînement.

Perte de puissance jusqu'au
14/12/17 > Tuyau échangeur air/air.

TRANSMISSION

Vibration au démarrage jusqu'au
14/01/18 (BVM 1.2 130)

> Embrayage.

Première vitesse qui saute (BVM 6
> 2.0 150) > Boîte à réparer.

Perte de motricité jusqu'au
30/03/20 > Transmissions.

CHASSIS

Bruit du train avant > Biellettes de
direction (jusqu'au 30/10/17) ou
bras suspension (jusqu'au 11/04/18)
ou amortisseurs (15/09/18).

Bruit à l'AR jusqu'au 04/12/18
> Articulations de suspension.

Jeu excessif dans le volant
jusqu'au 29/10/19 > Colonne de
direction.

HABITACLE

Défaillance du siège électrique
conducteur (jusqu'au 24/09/17), ou
voyant airbag allumé jusqu'au
(30/09/17) > Faisceau électrique.

Bugs système multimédia
jusqu'au 01/02/20 > Regrog.

Absence d'air chaud jusqu'au
18/07/18 > Calculateur de clim.

Impossibilité de rabattre le siège
du rang 2 (jusqu'au 25/01/18) ou du
rang 3 (jusqu'au 27/03/18)

> Armature de siège ou rails.

Cuir du volant décousu jusqu'au
13/12/18 > À changer.

Plus de froid jusqu'au 11/02/19
> Compresseur.

ON AIME

Modularité Le 5008 propose ce
qui se fait de mieux dans la
catégorie : trois sièges individuels
escamotables, inclinables et
escamotables dans le plancher.
Présentation Identique à celui du
3008, l'i-Cockpit (petit volant,
instrumentation digitale...) est
unique en son genre. La finition
globale est de bonne facture.
Comportement Agilité, roulis
maîtrisé, précision, diamètre de
braquage court, ce SUV enchante
par ses qualités dynamiques.
Vie à bord Comparativement au
3008, ce 5008 se distingue par une
excellente habitabilité au deuxième
rang et un volume de coffre
gigantesque. Question rangements,
l'habitacle est bien fourni.

ON REGRETTE

Version 7 places Pas de miracle, la
place au troisième rang est étriquée
et le volume de coffre, riquiqui.



Confinement La vaste console
centrale donne l'impression au
passager d'être un peu exclu.
Confort Plus fermes que celles du
3008, les suspensions peinent à
filtrer les défauts du revêtement à
basse vitesse, surtout sur la version
GT, dotée de jantes de 19 pouces.
Sièges du deuxième rang Revers
de la médaille (en raison de leur
modularité), ils sont un peu étroits,
courts en assise, et manquent de
moelleux.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 PureTech	130	5,1 (5,2)	Depuis 06/17	Vaillant, il tire son épingle du jeu, mais manque un peu de nerf.	🟡
1.6 PureTech EAT 6	165	5,6	06/17-08/18	Un peu plus performant et, surtout, plus doux : le bon choix en essence.	🟢
1.6 BlueHDi	100	4,1	06/17-02/18	L'agrément n'est pas au rendez-vous : puissance et reprises trop justes.	🟡
1.6 BlueHDi	120	4,2 (4,3)	06/17-04/18	Excepté en charge, ce diesel sobre satisfiera le plus grand nombre.	🟡
2.0 BlueHDi	150	4,6	06/17-05/18	Souple, vigoureux dans les relances, le 2.0 est bien calibré pour ce SUV.	🟢
2.0 BlueHDi EAT 6	180	4,8 (4,8)	Depuis 06/17	Performant, ce diesel est le seul associé à la finition haut de gamme G.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EAT 6.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 BLUEHDI 120 DE 2017

Filtre à air/habitacle	33/41 €	Embrayage complet	589 €
Filtre à huile/carburant	20/47 €	Injecteur/4 bougies	423/140 €
Plaquettes/disques AV	168/287 €	Turbo	1 218 €
Plaquettes/disques AR	103/138 €	Vanne EGR	525 €
Amortisseurs AV/AR	197/122 €	Filtre à particules	905 €
Kit de distrib. (175 000 km/10 ans)	262 €	Total du panier de pièces	5 218 €

MAIN-D'ŒUVRE : 81 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le 5008 a quitté la sphère des
monospaces pour surfer sur la
vague SUV. Allure puissante et panoplie de 4 x 4 lui
apportent ainsi le caractère que n'avait pas la
première génération. Pour autant, les vertus
familiales originelles ont été préservées. Question
fiabilité les améliorations apportées au 3008 ont
porté en partie leurs fruits au niveau des
problèmes d'assemblage carrosserie, mais pas au
niveau des moteurs 1.2 PureTech et 1.6 BlueHDi.

PEUGEOT RCZ

2010-2015

Du charme à revendre, un châssis d'une efficacité redoutable, le coupé Peugeot est un athlète qui ne demande qu'à s'amuser.

FIABILITÉ

ESSENCE
Mauvaise

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : bruit du train avant jusqu'en 2014
- ▶ 1.6 THP 156/200 : pompe à eau, pompes d'injection et à huile, chaîne de distribution, turbo, bobine d'allumage



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 THP 156/200
Surconsommation d'huile
> Couvre-classe, pompe à vide, voire moteur.
Fuite d'huile jusqu'en mars 2011
> Joint du tendeur de chaîne.
Perte de puissance consécutive à la destruction d'un piston > Moteur.
Rats de combustion jusqu'au 30/06/12 > Pompe haute pression.
Témoin de liquide de refroidissement allumé jusqu'au 01/10/12 > Pompe à eau.
Voyant diagnostic allumé jusqu'au 19/12/12 > Electrovanne de pompe à huile.
Bruit du moteur jusqu'au 28/02/13

> Tendeur et chaîne de distribution.
Manque de puissance jusqu'au 30/04/13 > Pompe haute pression.
Surchauffe moteur > Actionneur de pompe à eau.
Voyant de température d'eau allumé jusqu'au 12/11/13 > Boîtier de sortie d'eau.
Perte de puissance jusqu'au 31/12/13 > Nettoyage de la culasse.
À-coups, perte de puissance jusqu'au 31/07/14 > Bobine d'allumage.
Perte de puissance jusqu'au 31/05/15 > Electrovanne de régulation de pression du turbo, tuyau d'admission d'air ou turbo.
2.0 HDi

Difficultés de démarrage
> Nettoyage des injecteurs.
Perte de puissance > Conduits d'air en aval du turbo.
Démarrage impossible > Capteur d'arbre à cames ou de régime moteur.

TRANSMISSION

BVM 6
2^e rapport qui saute jusqu'au 31/05/13 > Module de commande de boîte à changer.
1^{er}, 2^e et marche arrière durs jusqu'au 30/06/13 > Embrayage.
Grondeur en 1^{er} et en marche arrière jusqu'au 31/12/14 > Arrêt de l'arbre primaire.

Perte de traction jusqu'au 31/03/15 > Arbre de transmission.

CHASSIS

Craquements dans le train avant
> Support d'amortisseur ou rotules de direction (jusqu'au 08/08/10).
Assistance de direction insuffisante > Pompe et/ou crémaillère.
Bruit dans le train AV jusqu'au 12/05/14 > Bielle de la barre antidive.

HABITACLE

Absence de chauffage sur 1.6 THP jusqu'au 28/04/15 > Boîtier de sortie d'eau.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITÉ
1.6 THP	156	6,7 (7,3)	03/10-05/15	La moins puissante mais pas la moins intéressante. Souple et volontaire dans les tours, cette version permet déjà d'exploiter le potentiel du RCZ.	🔴
1.6 THP	200	6,9	06/10-09/15	Costaud à bas régime et plein d'ardeur dans les tours, ce bloc affiche de belles performances, mais on déplore sa linéarité et ses à-coups.	🔴
1.6 THP (R)	270	6,3	01/14-09/15	Sublimée par Peugeot Sport, cette version R décoiffe : 5,9 s pour abattre le 0 à 100 km/h, le moteur aimant se ruier dans la zone rouge.	🟡
2.0 HDi	163	5,3	03/10-06/15	Question sensations, il y a plus excitant. Mais ce diesel n'agresse pas trop les tympans et présente des performances respectables.	🟢

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 THP 156 DE 2013

Filtre à air/habitacle	32/39 €	Amortisseurs AV/AR	251/329 €
Filtre à huile/carburant	19/87 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Plaquettes AV	111 €	Embrayage complet	542 €
Disques AV	249 €	Injecteur/4 bougies	251/71 €
Plaquettes AR	99 €	Turbo	1 342 €
Disques AR	133 €	Total du panier de pièces	3 304 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Cinq ans après son lancement, Peugeot a stoppé net la carrière du RCZ. Ce coupé qui a le diable au corps présente des prestations de premier plan, au point de tenir la dragée haute à l'Audi TT. Et surtout, vous n'êtes pas obligé de casser votre tirelire pour vous offrir le grand frisson. Revers de la médaille, les versions les plus intéressantes, à savoir celles dotées du 1.6 THP, se distinguent par des avaries en pagaille. Par conséquent, optez pour les derniers millésimes.

ON AIME

Look Avec ses arches de toit au et son pavillon à double bossage, il est terriblement sexy, ce coupé !
Comportement Rivé à l'asphalte, le RCZ tire parti d'une direction ultra-précise, d'un train avant accrocheur et d'une suspension rigoureuse. Et le système de freinage est de la même veine.
Aspects pratiques Ce coupé n'est pas avare de rangements et sa capacité de chargement est digne d'une berline compacte.
Présentation À défaut d'une planche de bord spécifique (elle est identique à celle de la 308), Peugeot a soigné la finition en utilisant du faux cuir.
RCZ R Forte de 270 ch, cette version bénéficie "un châssis aux réglages optimisés qui la rend encore plus désirable. Avis aux amateurs."
Futur collector Au regard de sa carrière éclair, le RCZ peut être un bon investissement, d'autant que les prix sont accessibles.

ON REGRETTE

Sièges arrière Difficiles "accès, les deux strapontins sont des places symboliques. Les plus téméraires s'y sentiront à l'étroit, au niveau des jambes et de la garde au toit, et les dossiers à l'équerre n'inventent guère au voyage.



Caractère GT Sacrément effi ace, cette lionne aurait mérité un train arrière plus mobile.
Anifort Les suspensions sont raides et les trajets, agrémentés de bruits de roulement.

RENAULT TWINGO II

2007-2014

Plus polyvalente que son aînée, la Twingo II conserve tonus et praticité, deux qualités qui en font une très attachante citadine.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : climatisation
- ▶ 1.5 dCi : courroie de distribution de 2009 à 2011, pompe à huile



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 16V/1.2 Tce

Défaut de conformité des demi-cônes de soupape du 17/09/10 au 30/11/10 > À remplacer.

Ralenti instable jusqu'à la fin de la production > Joint(s) du boîtier papillon.

1.2 Tce

Perte de puissance jusqu'au 10/10/12 > Turbo.

1.5 dCi

Usure prématurée de la courroie de distribution sur 1.5 dCi 65/85 du 01/09/09 au 28/02/11 > Courroie de distribution, voire moteur.

Fuite de liquide de refroidissement du 01/03/10 au 18/04/10 > Pompe à eau, courroie de distribution et galet tendeur.

Message « injection à contrôler » du 22/01/10 au 26/08/10 > Modification de la patte de maintien du boîtier de filte > à air.

Perte de puissance jusqu'au 20/08/10 > Tuyau du turbo.

Démarrage difficile jusqu'au 10/10/12 > Reprogrammation.

Claquement des injecteurs > Reprogrammation.

Démarrage difficile à froid, fumée jusqu'au 27/05/13 > Actuateur de débit.

Fuite d'huile, voyant de pression moteur allumé, bruit, voire destruction du moteur jusqu'à la fin de la production > Filtre et pompe à huile, voire moteur.

TRANSMISSION

Bruit du train avant sur la version R.S. du 27/02/08 au 09/05/09 > Vis de moyeu et disques de frein.

Trouit dans le train avant > Butée tournante d'amortisseur (jusqu'en 2009) ou écrous de transmission (jusqu'au 15/03/10).

CHASSIS

Jeu dans le dossier des sièges avant

du 19/01/07 au 24/09/07 > Serrage des vis.

Problème de verrouillage du siège conducteur sur les glissières du 01/09/08 au 28/02/09 > Pose d'une attache, ou remplacement des câbles ou des glissières.

Décollement de la peinture au niveau de la façade de la radio > Façade à changer.

Usure du volant en cuir > À remplacer.

Dysfonctionnement de la climatisation > Câblage de la planche de bord (jusqu'au 25/02/11) ou condensateur (jusqu'au 13/09/12).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	60	5,6	06/07-12/10	Les 60 ch suffisent en ville, mais sur route, il faut les cravacher.	■
1.2 16V	75	5,7 (5,6)	06/07-12/14	À la souplesse, ce bloc économe ajoute de la vigueur dans les relances.	■
1.2 Tce	100	5,9	06/07-04/13	Du tonus, qui permet de prendre la route sereinement. Et de l'appétit.	■
1.6 16V (R.S.)	133	7	09/08-11/13	Châssis aiguisé, moteur pétillant, la R.S. est une bobinette fort sympa.	■
1.5 dCi	65/75*	4,3	06/07-11/13	Reprises correctes, sans plus, mais souplesse et sobriété sont de mise.	■
1.5 dCi	85	4	01/09-11/13	Ce moteur frugal transforme la légère Twingo en une petite routière.	■

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto Quickshift 5 rapports. (*) 75 ch depuis novembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.2 16V 75 DE 2011

Filtre à air/habitacle	27/32 €	Amortisseurs AV	194 €
Filtre à huile	17 €	Amortisseurs AR	187 €
Filtre à carburant	29 €	Kit de distrib. (120 000 km/6 ans)	161 €
Disques AV	167 €	Embrayage complet	273 €
Plaquettes AV	65 €	4 bougies	46 €
Garnitures AR	107 €	Total du panier de pièces	1 305 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Chez les citadines, la Twingo fait encore figurer de référence. Elle le doit à son habitabilité et à sa modularité exemplaires, mais aussi, dans le cas de cette génération, à un comportement irréprochable. Elle bénéficie même d'un regain d'intérêt depuis la sortie en 2014 du nouveau modèle, pourtant moins pratique. Excepté le 1.2 Tce (turbo), il n'y a pas grand-chose à craindre avec les versions à essence. Le 1.5 dCi, lui, est à surveiller de près.

ON AIME

Modularité Une citadine très accueillante, grâce à sa banquette coulissante, qui permet de favoriser, au choix, l'espace pour les passagers arrière ou bien la capacité du coffre.



Comportement En reprenant le châssis de la Clio II, la Twingo est devenue rigoureuse et rassurante, et elle peut désormais s'aventurer sans problème hors des villes.

Rangements Avec ses bacs situés à l'arrière ou son réceptacle derrière le volant, la Twingo multiplie les astuces et optimise son espace intérieur.

Présentation Bien qu'elle ne soit pas aussi originale que le premier modèle, la citadine conserve une allure rafraîchissante (surtout après le restylage) et un joli intérieur.

ON REGRETTE

Diesel Si leurs vibrations ont été atténuées, ces motorisations sont à réserver aux gros rouleurs, car elles manquent d'éducation.

Confort Ce qu'elle a gagné en rigueur dans son comportement, la Twingo le perd en moelleux au niveau des suspensions. Ces dernières réagissent sèchement à basse vitesse.

Verser de base Le premier niveau (Twingo, puis Access à partir du restylage) est à éviter en raison de son équipement chiche et de l'absence de direction assistée.

Direction Pas assez précise et informative sur route.

RENAULT TWINGO III

DEPUIS 2014

La petite Renault fait sa révolution technique et, bien qu'elle se montre moins astucieuse, retrouve le côté espègle de son ancêtre.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes : bugs du R-Link, bruit dans le train avant

Top fiabilité



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

0.9 Tce

Voyant injection allumé jusqu'au 22/03/16 > Électrovanne d'arbre à cames (rappel sur 74 819 véhicules).

0.9 Tce/1.0 Sc

Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Capteur PMH.

Voyant injection allumé jusqu'au 28/09/15 > Sonde à oxygène.

Bruit en roulant jusqu'au 12/03/16 > Supports moteur à rectifier.

Bruit de la pompe à eau jusqu'en mars 2018 > À remplacer.

TRANSMISSION

Impossibilité de passer les vitesses (BVM 5) jusqu'au 27/10/17

> Vidange de la boîte.

Grincement en 5^e (BVM 5) de janvier 2016 au 30/04/18 > Pignon de 5^e ou boîte complète.

Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018 > Émettreur d'embrayage.

CHASSIS

Risque de rupture de la patte de fix. tion de la biellette de barre antidive jusqu'au 01/11/14

> Amortisseurs (10 190 véhicules). **Risque de dysfonctionnement** de l'ESP jusqu'au 22/12/14 > Reprog. (sur 22 903 véhicules).

Grincement en tournant le volant > Colonne de direction (jusqu'au

09/09/15) ou barres d'accouplement.

Cognement du train AV jusqu'au 09/12/15 > Butée d'amortisseur.

Fuite de liquide de frein jusqu'à fin 2017 > Resserrage des raccords ou tuyaux de frein à changer.

Bruit dans le train avant jusqu'au 16/02/16 > Moyeu et roulement.

HABITACLE

Absence de réaction de l'écran tactile, blocage du GPS > Reprog.

Défaillance du contacteur de démarrage jusqu'au 16/07/16 > À changer (action en avril 2016).

Pas d'affichage de la caméra AR jusqu'au 31/03/17 > Reprog.

Icons des applications restant grisées jusqu'en décembre 2017

> Reprogrammation.

Dysfonctionnement des services connectés jusqu'au 21/12/18 ou de la navigation jusqu'au 18/01/19 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Risque de perte du capot jusqu'au 27/01/16 > Pose d'un guide (rappel de 67 519 véhicules).

Mauvaise tenue des soudures du capot jusqu'en mai 2017 > À réparer (110 159 véhicules).

Blanchiment des adhésifs noirs « Burning pack » jusqu'au 21/09/18 > À remplacer.

ON AIME

Présentation À l'intérieur, la bonne humeur demeure de série ! Ainsi, la planche de bord est joliment dessinée et son aspect, fluteur.



Style Si la Twingo II n'était pas franchement désagréable, sa remplaçante retrouve clairement la joie de vivre qui caractérisait le modèle original de 1993.

Maniabilité En ville, grâce à son diamètre de braquage ultra-court, c'est la reine des demi-tours !

Tenue de route La rigueur est de mise sur la route, avec un roulis bien maîtrisé et un ESP infl. xible. Néanmoins, la direction manque de consistance et la sensibilité au vent est marquée.

ON REGRETTE

Modularité Exit la banquette coulissante, il faut se contenter de deux dossiers rabattables (à partir du deuxième niveau de finition)

Coffre Le seuil de chargement est haut perché et le volume utile a fondu comme neige au soleil.

Habitabilité Les places arrière sont étroites en largeur. Quant à l'espace aux jambes, il est correct, sans plus.

Position de conduite Elle n'est pas très confortable. En cause, la hauteur du plancher.

Confort La sellerie manque de moelleux, ce qui vaut aussi pour les suspensions sur les modèles équipés de jantes de 16 pouces. Sans parler des dossiers arrière droits comme des « i »...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 Sc	70	4,2(4,5)	09/14-04/19	Manque de nerf, accélérations laborieuses et relances poussives, ce bloc déçoit. De plus, ses vibrations sont fatigantes, et il n'est pas si sobre.	■
0.9 Tce	90/95*	4,3/4,7	09/14-12/20	Avec ce moteur, la Twingo retrouve des couleurs, avec des montées en régime plus vives. Seuls bémoles, ses à-coups et son régime flu. tuant.	■
0.9 Tce EDC 6	90/95*	4,8/5,1	09/15-12/20	L'association de la boîte EDC est une réussite. Cette dernière gomme les imperfections de la transmission manuelle et l'agrément y gagne.	■
0.9 Tce (GT)	110	5,2 (5,3)	10/16-04/19	Souple et réactif, ce moteur est de loin le plus agréable, mais pour ce qui est de la conduite sportive, les amateurs resteront sur leur faim.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 rapports. (*) Changement de puissance en avril 2019.

LE BUDGET

POUR UN 0.9 TCE 90 DE 2016

Filtre à air/habitude	27/46 €	Amortisseurs AR	187 €
Filtre à huile/carburant	17/11 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	17/4 €	Embrayage complet	328 €
Plaquettes AV	65 €	3 bougies	59 €
Garnitures AR	107 €	Turbo	1 323 €
Amortisseurs AV	192 €	Total du panier de pièces	2 635 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Bien qu'elle ait perdu en praticité et en volume intérieur par rapport à son aînée, la Twingo a gagné en maniabilité. Surtout, sa jovialité retrouvée lui donne une carte supplémentaire à jouer : l'effet coup de cœur. Mais qui dit plate-forme inédite dit soucis techniques... Rassurez-vous, rien de catastrophique, Renault a supprimé les défauts constatés sur les premiers exemplaires via des actions correctives. La Twingo est aujourd'hui la plus fiable de la gamm.

RENAULT CLIO III

2005-2014

Cette génération n'est plus toute jeune mais malgré cela, elle présente encore un rapport prix/prestations intéressant.

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** direction, boîte manuelle
- ▶ **1.5 dCi:** distribution, injecteurs, coussinets de bielle, pompe à huile

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Difficultés de démarrage, à-coups
> Capteur de point mort haut.

1.2 16V

Difficultés de démarrage jusqu'au 03/12/13 > Reprogrammation.

1.2 16V/1.2 TCe

Non-conformité des demi-cônes de soupape du 17/09/10 au 30/11/10 > À remplacer.

1.2 TCe

Perte de puissance jusqu'au 13/02/12 > Turbo.

1.4/1.6 16V

Instabilités jusqu'en 2006 > Bobines d'allumage.

1.4/1.6 16V/1.5 dCi

Témoin de charge allumé > Poulie d'alternateur ou alternateur.

1.5 dCi

Perte de puissance, claquements moteur jusqu'en 2007, suite au grippage de la pompe d'injection Delphi, qui génère de la limaille de fer

> Remplacement du système d'injection (pompe...).

Cognements du moteur, voire casse moteur suite à l'usure prématurée des coussinets de bielle (cas répertoriés jusqu'en 2007-2008)
> Bas moteur à refaire.

Surcons. d'huile et risque de casse moteur en raison d'un suremplissage d'huile du 04/07/08 au 08/09/08 > Jauge d'huile.

Usure prématurée de la courroie de distribution sur dCi 70/85 (du 01/09/09 à novembre 2010), et sur dCi 105 (du 01/09/09 au 31/10/10)
> Courroie, voire moteur en cas de casse, à remplacer.

Démarrage impossible sur dCi 105 de sept. 2009 à juin 2010 > Pompe d'injection à repositionner.

Fuite de liquide de refroidissement du 01/03/10 au 18/04/10

> Pompe à eau, courroie de distribution et galet tendeur.

Vibrations au ralenti et témoin

d'injection allumé du 01/05/09 au 08/02/10 > Volant moteur bimasse.

Claquements des injecteurs au ralenti et à chaud > Reprog.

Calage du moteur jusqu'au 24/08/11 > Injecteurs.

Démarrage difficile jusqu'au 10/10/12 > Reprogrammation.

Démarrage difficile à froid, fumée jusqu'au 28/05/13 > Actuateur de débit.

Fuite d'huile, voyant de pression moteur allumé, bruit, voire destruction du moteur jusqu'à la fin de la production > Filtre et pompe à huile, voire moteur.

TRANSMISSION

Bruit anormal de la boîte de vitesses manuelle 5 rapports (JH3/JR5)
> Roulements et synchros.

Blocage de la BVM 5 jusqu'en 2009 > Réalignement de la boîte.

Fuite d'huile (BVM 5 dCi) > Joint de carter inférieur côté boîte.

Impossibilité de passer les rapports (BVM 5) en raison de la présence de limaille jusqu'à la fin de la production > Boîte à réparer.

> Colonne de direction.

Témoin de contrôle de pression des pneus allumé de janvier 2008 à mars 2010 > Valves à remplacer.

Bruit sourd en tournant le volant et point dur dans la direction
> Butées tournantes d'amortisseur (note technique d'avril 2009).

Bruit dans le train avant jusqu'au 15/03/10 > Ecrous de transmission.

HABITACLE

Défaillance du compresseur de clim sur version R.S.

> Connectique du compresseur (du 12/12/05 au 05/10/07) ou

EN DÉTAIL

1 Les passagers à l'arrière ne sont pas malheureux : garde au toit et espace aux jambes suffisent largement. 2 Tiré au cordeau, le coffre se montre logeable et pratique. 3 Si elle n'est pas aussi dynamique qu'une Peugeot 207, la Clío affiche un excellent compromis confort/tenue de route.



4 Pour la première fois, la Clío se décline en variante break. Malgré son gabarit étiré de 21 cm, l'Estate reste maniable en ville, tout en proposant un sacré volume de chargement.



Appréciable pour la qualité de sa planche de bord, la Clio l'est moins pour sa direction.

compresseur (du 02/01/06 au 30/06/06).
Défaillance du rétroéclairage du tableau de bord (avec capteur de lumière) de janvier 2006 à mai 2007
 > Tableau de bord à remplacer.
Jeu dans le siège conducteur

jusqu'au 15/12/09 > Amature de siège.
Dysfonctionnement de la jauge (sur la version GPL) jusqu'au 08/11/13
 > Capteur de niveau de la soupape.

ON AIME

Comportement La tenue de route, remarquable, fait de la Clio III l'un des meilleurs modèles de la catégorie dans ce domaine. Et le confort reste malgré tout d'un très bon niveau!

Habitabilité Par rapport à la deuxième génération, la citadine Renault a grandi, et cela profi et nettement aux passagers, avec un bel espace aux jambes à l'arrière. Le coffre s'avère vaste et pratique.

Présentation La Clio III se montre également accueillante par son ambiance à bord. Le poste de conduite est bien dessiné, ergonomique, et la qualité de finition satisfaisante.

Insonorisation Les bruits d'air sont bien contenus et les vibrations des moteurs, à essence ou diesels, parfaitement filtrées. On pourrait se croire à bord d'une berline compacte!

Sport Un excellent comportement routier, encore sublimé avec la redoutable version R.S., dotée d'un puissant 2.0 atmosphérique de 200 ch.

ON REGRETTE

Direction Manquant de ressenti, elle ne permet pas de profiter pleinement de la finesse du châssis.

Poids Compte tenu de son gabarit, la Clio accuse un poids important: sur la balance et sa masse l'apparente, elle aussi, au segment des compactes...

Position de conduite L'assise s'avère un peu haute, mais on est globalement bien installé.

Modularité Sur ce plan, la Renault se situe dans la moyenne basse de la catégorie, avec des rangements et aspects pratiques limités par rapport à certaines concurrentes.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 16V	75	5,9	09/05-12/14	Sa douceur de fonctionnement est très appréciable en ville, mais il ne faut pas lui demander de décrocher la lune.	■
1.2 TCe	100	5,9	06/07-10/12	Performances optimisées, polyvalence et agrément accrus, tel est l'apport du turbo. Gare à la consommation...	■
1.6 16V	110	6,6 (7,5)	09/05-10/12	Accélérations vives, reprises correctes, il est idéal pour tailler la route. Et tout aussi agréable en ville. Le bon cheval.	■
2.0 16V (R.S.)	200/203	8,9	06/06-10/12	On oublie vite les relances quelconques à mi-régime ou le bruit fatigant... Cette R.S. est une sportive redoutable.	■
1.5 dCi	70/75	4,6/4	09/05-01/14	En ville, ce dCi fait montre de souplesse et il est économique à la pompe. Mais, sur route, il est à la peine en reprise.	■
1.5 dCi	85/90	4,4/4	09/05-10/12	Le surcroît de puissance profi et aux performances, sans incidence sur la consommation. Un moteur polyvalent.	■
1.5 dCi	105	4,6	09/05-10/12	C'est le plus tonique des diesels, mais, en agglomération, il est desservi par un creux désagréable à bas régime.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 dCi 85 DE 2010

Filter à air/habitacle	27/32 €	Embrayage complet	486 €
Filter à huile/carburant	17/71 €	Injecteur	443 €
Plaquettes/disques AV	65/163 €	4 bougies	150 €
Garnitures AR	107 €	Turbo	1 501 €
Amortisseurs AV/AR	188/187 €	Vanne EGR	267 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	188 €	Total du panier de pièces	3 892 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Si elle n'est pas aussi sexy que sa descendante, la Clio III peut lui en remontrer en matière de confort et de qualité de finition. Et, à défaut d'être exaltante, sa tenue de route demeure sécurisante. Bref, la Renault est une citadine recommandable, à condition de faire le bon choix... En effet, le diesel dCi a connu de grosses avaries. Préférez une version à essence et évitez certains modèles de 2008-2009, touchés par des problèmes de direction.

RENAULT CLIO IV

2012-2020

Style séduisant et toujours autant de plaisir au volant : la Clío sait parler aux conducteurs. Mais derrière, on sera moins enthousiaste...

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** bruit train AV, amortisseurs, R-Link
- ▶ **1.2 TCe :** surconsommation d'huile
- ▶ **1.2 TCe /1.5 dCi :** boîte EDC



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Défaillance du Stop&Start jusqu'au 26/05/16 > Reprog. de la clim.
Non-démarrage jusqu'au 26/08/16 > Relais du boîtier.
Surchauffe, voire casse du moteur jusqu'au 14/09/17 > Radiateur, voire moteur.
0.9 Tce
Voyant injection allumé jusqu'au 28/09/15 > Sonde oxygène.
0.9/1.2 Tce
Fuite d'huile > Joint décanteur et couvre-culasse (jusqu'au 26/01/15), ou étanchéité du carter de distribution (jusqu'au 01/01/16).
Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Capteur PMH.
Présence d'huile dans le circuit de refroidissement jusqu'au 09/01/18 > Échangeur eau-huile.
1.2 Tce
Bruit et/ou consommation d'huile excessive jusqu'au 11/05/16

> Reprog. du calculateur d'injection ou remplacement du moteur.
Fuite d'huile > Electrovanne de déphaseur d'arbre à cames.
Témoin d'injection allumé > Tuyau d'entrée d'air du turbo.
0.9/1.2 Tce /1.5 dCi
Perte de puissance jusqu'au 26/10/15 > Câblage moteur.
1.5 dCi
Message « injection à contrôler » jusqu'au 26/05/14 > Câblage de clim.
Bruit moteur jusqu'au 15/02/15 > Distribution et galet tendeur.
Non-démarrage jusqu'au 11/06/15 > Pompe à carburant + reprog.
Perte de puissance, démarrage difficile jusqu'au 21/07/15 > Reprog., ou volet d'échappement.
Voyant de pression d'huile allumé, bruit, voire casse du moteur jusqu'au 02/08/17 > Filtre et pompe à huile, voire moteur.
Fuite de liquide de refroid. jusqu'au 18/12/17 > Duit de radiateur.

Témoin injection allumé de janvier 2017 au 30/01/18 > Tuyaux du FAP à nettoyer ou à remplacer.
Suintement d'huile du tuyau de sortie d'air du turbo jusqu'au 23/01/19 > Joint ou conduit.

TRANSMISSION

Patinage de l'embrayage jusqu'au 19/12/13 > Joint de l'arbre primaire, voire embrayage.
Blocage de la commande EDC jusqu'au 21/10/14 > Câblage moteur.
Perte de traction (EDC) jusqu'au 30/10/14 > Reprogrammation.
Difficultés de démarrage jusqu'au 20/01/15 > Capteur de la pédale d'embrayage.
Craquements de la boîte EDC jusqu'au 23/02/16 > Embrayage.
Passage des vitesses impossible (BVM 5) jusqu'au 12/11/18

> Remplacer pièces endommagées.
Gricement en cinquième de la BVM 5 de janvier 2016 au 30/04/18 > Pignon de cinquième ou boîte complète.
Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018 > Émetteur d'embrayage.

CHASSIS

Claquement du train avant > Écrou de transmission ou crémaillère de direction (jusqu'au 25/07/13).
Usure des tuyaux de frein jusqu'au 06/02/14 > Pose d'un écarteur.
Témoin ESC allumé jusqu'au 26/09/14 > Capteur d'angle.
Claquement dans le train avant jusqu'au 27/10/15 > Biellette de suspension et barre antidive.
Bruit du train arrière jusqu'au 08/03/16 > Amortisseurs.

Voyant ABS allumé en raison de la corrosion > A changer.

HABITACLE

Défaillance de la clim jusqu'au 13/09/12 > Condenseur.
Dysfonctionnement de la clim sur 1.2 16V et 1.5 dCi du 01/02/13 au 31/05/13 > Compresseur à rectifier.
Impossibilité d'ouvrir le coffre jusqu'au 25/03/15 > Commande.
Claquement du hayon jusqu'au 14/11/16 > Graissage et réglage.
Poignée de porte avant ne revenant pas en position initiale jusqu'au 27/10/17 > A remplacer.
Dysfonctionnement de la ventilation jusqu'au début de 2018 > Module de variation de vitesse.
Bugs de la GPS jusqu'au 18/01/19 > Reprogrammation.

EN DÉTAIL

1 Les places arrière ne sont pas les plus enviables. On s'y sent à l'étroit, et les réglages fermes du châssis les rendent inconfortables. 2 Si son seuil est un peu haut, le coffre est l'un des plus spacieux de la catégorie. 3 Que ce soit la GT ou la R.S., les sportives ne sont disponibles qu'avec la boîte EDC.



4 Avec son look de petit break de chasse, la version Estate tape dans l'œil. Si l'habitabilité demeure identique, les 21 cm de plus en longueur profitent à la capacité de chargement.



Modèle non restylé (avant 2016)

Renault a mis le paquet sur le look. Mais à l'intérieur, la piètre qualité fait regretter la Clio III.

ON AIME

Style Pionnière du nouveau design Renault initié par Laurens van den Acker, cette quatrième génération arbore une silhouette dynamique et élégante.

Comportement Comme c'était le cas pour la génération précédente, la Clio IV se montre exemplaire. Elle fait preuve de rigueur dans sa tenue de route, mais aussi d'agilité et de dynamisme.

Coffre La Clio étant l'un des modèles les plus longs de sa catégorie, elle hérite logiquement d'un coffre plus grand que celui de la plupart de ses concurrentes, avec une capacité de 300 l...

Version break...Voire 443 l, un volume extensible à 1380 l pour la déclinaison Estate. Très réussie, celle-ci allie une grande capacité de chargement à une ligne plutôt valorisante.

ON REGRETTE

Finition Si l'intérieur apparaît plus moderne et high-tech qu'auparavant, la qualité des matériaux employés est en baisse, comme en témoigne la présence de plastiques assez basiques et fragiles.

Habitabilité Les passagers arrière ne sont pas à la fête : l'espace aux jambes est étriqué et la garde au toit, limitée. Sans parler de la faible surface vitrée...

Confort Entre la rigueur du châssis et le confort des suspensions, cette quatrième génération a tranché, ce qui se traduit par des trépidations et des percussions, notamment à basse vitesse.

Insonorisation Bien que les moteurs de cette Clio soient globalement assez silencieux, les bruits d'air et de roulement viennent dégrader le confort acoustique. Du mieux depuis le restylage en 2016.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAQUE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 16V	75	5,5	10/12-09/18	Silencieux et souple à bas régime, ce bloc éprouvé est fait pour la ville. Au-delà, il s'avère trop poussiéux en relance.	■
0.9 TCe	90	4,9	10/12-06/20	S'il permet d'élargir le périmètre d'action, ce 3-cylindres n'a aucun brio. Il est timide et sujet aux vibrations.	■
1.2 TCe*	120	5,3 (5,4)	09/13-07/18	Souple, ce 4-cylindres turbo offre de bonnes performances. Côté sensations, le conducteur restera sur sa faim.	■
1.6 T EDC 6 (R.S.)	200	6,3	03/13-07/18	Bien que les performances soient au rendez-vous, la R.S. a perdu de sa superbe en devenant plus polyvalente.	■
1.5 dCi	75	3,6	10/12-06/20	Le dCi surprend en ville par sa souplesse et sa bonne volonté. Sur les voies rapides, les relances sont un peu justes.	■
1.5 dCi	90	3,6 (3,7)	10/12-02/20	Les 15 ch supplémentaires changent la donne pour la Clio. Avec ce moteur, elle est à l'aise en toutes circonstances.	■
1.5 dCi	110	3,5	07/16-07/18	Disponible sur le modèle restylé, ce dCi 110 est performant et sobre, mais l'écart avec le 90 ch n'est pas flag ant.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 rapports. (*) Boîte manuelle depuis juillet 2016.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 90 DE 2016

Filtere à air/habitade	26/46 €	Embrayage complet	446 €
Filtere à huile/carburant	17/77 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	65/174 €	Turbo	1 501 €
Garnitures AR	101 €	Vanne EGR	274 €
Amortisseurs AV/AR	204/187 €	Filtere à particules	888 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	179 €	Total du panier de pièces	4 778 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle restylé (2016)

BILAN Pour ce 4^e opus, le constructeur a privilégié le style et l'agrément de conduite. Mais au détriment du confort et de la présentation intérieure, indigne de la française. Au chapitre fiabilité les anomalies constatées concernent surtout les trains roulants, le système R-Link et la boîte EDC. Attention : sur les modèles produits jusqu'au restylage opéré en 2016, le 1.2 TCe connaît des soucis de consommation d'huile et de casse moteur. À éviter !

RENAULT CLIO V

DEPUIS 2019

Technologies, qualité, habitabilité... la Renault Clío change de bien plus que ne le laissent supposer ses lignes conservatrices.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes**: Écran tactile, bugs électroniques et colonne de direction
- **1.5 Blue dCi**: Consommation d'huile

>>> Nouveaux défauts



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous moteurs

Batterie déchargée > Calculateur UPC et contacteur d'ouvrant AV à changer.

Non-redémarrage du Stop&Start jusqu'à 06/08/20 > Calculateur UPC à changer.

1.3 Tce

Perte de puissance jusqu'au 19/06/20 > Clip de la tige wastegate ou turbo.

Témoin d'injection allumé voire perte de puissance jusqu'au 21/02/21 > Vannes de régulation du débit d'huile.

1.5 Blue dCi

Sifonnement de la pompe à carburant dans l'habitacle jusqu'au 26/08/19 > Reprogrammation.

Voyant d'urée allumé jusqu'au 27/09/19 > Reprog. ou pompe à urée.

Voyant orange allumé jusqu'au 06/03/20 > Échangeur de T° eau-huile moteur.

Consommation d'huile jusqu'au 09/04/20 > Mesure de la consommation.

Bruit de la distribution jusqu'au 31/12/20 > Galet tendeur

Hybride

Message « risque casse de la boîte de vitesses » par temps froid

jusqu'au 31/05/21 > Reprog. ou pompe à huile.

TRANSMISSION

Craquement en appuyant sur la pédale d'embrayage jusqu'au 16/11/21 > Récepteur d'embrayage.

CHASSIS

Craquement du train avant jusqu'au 30/06/21 > Vis de barre stabilisatrice à reserrer.

Claquements des freins avant jusqu'au 31/12/21 > Chapes d'étrier.

HABITACLE

La Vite conducteur ne descend pas complètement jusqu'au 17/09/19 > Régulateur de vite.

Fonctionnement aléatoire de la dim jusqu'au 13/05/20 > Reprog. voir compresseur à changer.

Le compteur 7" ne s'allume pas jusqu'au 30/06/20 > Reprog.

Manque d'effi. acité de la dim manuelle en mode Eco > Reprogrammation.

Défaillance de l'écran tactile 9,3" jusqu'au 11/09/20 > Reprog.

ON AIME

Espace intérieur Si elle n'égalé pas les Seat Ibiza et VW Polo, la Clío renforce son sens de l'accueil : rangements plus spacieux, banquette mieux dessinée, rayon aux genoux en progrès et contenance de coffre en hausse.



Technologie Elle propose des équipements dignes des segments supérieurs, qu'agrémentent le quotidien. À l'image des compteurs 100% numérique (sur Initiale Paris) et du système multimedia Easy Link à l'ergonomie léchée.

Qualité L'intérieur est transfiguré : les plastiques « cheap » de la Clío 4 laissent place à des matériaux de qualité, à fortiori en finitions haut de gamme qui rassemblent les meilleurs d'entre eux.

Confort La Clío 5 conserve son effi. acité routière, et y ajoute un soupçon de moelleux sur chaussée dégradée (seule la Tce 130 reste plus ferme). Le confort général profi. e aussi d'une insonorisation soignée.

ON REGRETTE

Design extérieur C'était le premier critère d'achat de la précédente version. La nouvelle n'a donc pas chamboulé ses lignes... au risque de ne pas assez de démarquer de son aînée.

Dynamisme en retrait Malgré un comportement sécurisant, ce n'est pas le point fort de la Clío. En cause : la direction légère manque de ressort.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 Scé	65/75	5,3/5,4	Depuis 06/19	Privés de turbo, ils n'affolent pas les chronos (0 à 100 km/h en plus de 17 secondes...) et cantonnent à un usage urbain.	■
1.0 Tce	100	5,2	Depuis 06/19	Souplesse à très bas régime, relances correctes... ce bloc inédié reste en retrait par rapport au 1.2 PSA. Son atout : une conso. raisonnable.	■
1.3 Tce EDC	130	5,7	Depuis 06/19	Plus à l'aise en ville, sur route et sur autoroute, la Clío Tce 130 n'a jamais si bien porté son statut de citadine polyvalente.	■
1.5 Blue dCi	85	4,2	06/19-11/20	Discrétion remarquable, appétit de moineau, souplesse correcte à bas régime et accélérations suffisantes, ce bloc diesel est surprenant.	■
1.5 Blue dCi	115	4,2	06/19-11/20	Plein de ressources, il s'apprécie pour sa souplesse, ses reprises vigoureuses à bas régimes, son insonorisation et sa sobriété.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TCE 100 DE 2019

Filtre à air/habitacle	29/37 €	Amortisseurs AV/AR	267/253 €
Filtre à huile	19 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Filtre à carburant	-	Embrayage complet	380 €
Plaquettes AV	70 €	3 bougies	105 €
Disques AV	213 €	Turbo	1 229 €
Garnitures AR	105 €	Total du panier de pièces	2 707 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Vraiment nouvelle, cette Clío 5 ? Vu de l'extérieur, ce n'est pas flag. ant. En revanche, une fois à bord, elle justifie le slogan de l'une de ses aînées : « elle a tout d'une grande ». En effet, elle surprend par la modernité de ses équipements, son insonorisation soignée et sa qualité perçue. Rayon fiabilité : la Renault se caractérise par de nombreux bugs électroniques agaçants. L'écran tactile et la direction sont aussi à surveiller.

RENAULT ZOE

2012-2019

Best-seller des voitures électriques, la Zoé est affichée à des tarifs attractifs, mais elle n'est pas exempte de reproches.

FIABILITÉ

ELECTRIQUE
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- **090**: Problèmes moteur
- **R90 et 110**: Modules redresseur et onduleur

!!! A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Moteur SAM (090)
Charge impossible, pas de passage sur GO ou Ready jusqu'au 31/07/17 > Moteur à réparer.

Moteur SAQ (R90/R110)
Non-démarrage > Module onduleur.

Divers dysfonctionnements (démarrage, alerte au tableau de bord...) jusqu'au 05/11/15 > Reprogrammation.

À-coups, perte de traction temporaire > Reprogrammation du frein de parking électrique.

Défaillance de la recharge jusqu'au 04/01/18 > Module redresseur.

Perte de traction jusqu'au

11/05/18 (sur R90) > Moteur.

Démarrage impossible jusqu'au 31/12/18 > Reprogrammation.

Bridage du véhicule, charge batterie impossible jusqu'au 31/12/18 > Reprogrammation.

Perte de traction, démarrage impossible jusqu'au 01/07/19 (SAQ 607 sur R110) > Reprogrammation.

Non-démarrage sur 601, 604 et 607 > Module onduleur.

CHASSIS

Claquement du train AV jusqu'au 02/02/16 > Serrer les écrous ou biellette et barre antidive.

Bruit du train AR jusqu'au 08/03/16 > Amortisseurs.

Fuite de liquide de frein jusqu'au 31/12/17 > Tuyau de frein.

Grincement du train AV jusqu'au 15/01/19 > Lubrifier les souffles d'amortisseurs.

HABITACLE

Bruit du hayon jusqu'au 29/08/14 > Rectifier la gâche.

Voyant airbag allumé jusqu'au 14/10/15 > Câblage à rectifier.

Mauvais affichage de 'autonomie jusqu'au 19/07/16 > Reprogrammation.

Défaillance de la climatisation jusqu'au 22/06/17 > Joints d'étanchéité des électrovannes du circuit d'habitacle.

Perte de la fonction chauffage jusqu'au 30/09/17 > Reprogrammation et contrôle de la charge du circuit.

Blocage du levier de vitesse du 01/08/16 au 31/04/17 > À remplacer.

Dysfonctionnements du R-Link 1 jusqu'au 31/12/17 > Mise à jour.

CARROSSERIE

Mauvais retour de la poignée de porte jusqu'au 27/10/17 > À changer.

Bruit de la traverse arrière de pavillon jusqu'au 08/04/18 > À rectifier.

ON AIME

Ligne Renault a eu le bon goût de donner une réelle personnalité à sa représentante électrique, sans tomber dans la caricature, mais certains modèles de cette catégorie. L'ensemble est moderne et doux.

Agrement Absence d'à-coups et nervosité... un moteur thermique ne peut égaler la souplesse d'un bloc électrique. Evoluer en ville est un vrai bonheur.

Confort Nul doute, le silence de fonctionnement du moteur électrique est très appréciable. De plus, les suspensions sont plutôt prévenantes.

Autonomie Avec environ 300 km d'autonomie grâce à la « grosse » batterie, la Zoé assure une réelle tranquillité d'utilisation.

ON REGRETTE

Finition Les assemblages, comme les plastiques utilisés, s'avèrent décevants. Les éléments blancs n'apportent aucun cachet.



Autonomie La plupart des modèles en occasion sont équipés de la « petite » batterie de 22 kWh. L'autonomie n'excède pas alors 150 km dans le meilleur des cas.

Location De plus, vous n'êtes pas propriétaire de cette batterie. Il faut, en effet, la louer et le tarif dépend du kilométrage annuel parcouru.

Position de conduite A cause de la batterie logée dans le plancher, l'assise est trop haute, et ne se règle pas en hauteur. De plus, les sièges manquent de maintien latéral.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	AUTONOMIE (km) Cycle NEDC	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
090	88	210	11/12-10/19	Grande souplesse et nervosité sont au rendez-vous, mais le rayon d'action est limité avec 210 km d'autonomie. Cette version est financièrement très accessible.	Orange
R90	82	240/410*	07/15-10/19	Cette version n'apporte pas de gain en puissance. En revanche, l'autonomie grimpe de 30 km, et atteint même 300 km en usage réel, grâce à une nouvelle batterie de 41 kWh.	Orange
R110	108	410	06/18-10/19	La puissance supérieure ne se ressent pas en ville, mais elle fait la différence sur route. Armée de ce moteur, la Zoé s'essouffle moins au-dessus de 80 km/h et les reprises sont meilleures.	Vert

(*) Depuis septembre 2016

LE BUDGET

POUR UN 090

Filter à habitacle	36 €	Batterie	18 433 €
Plaquettes AV	68 €	Total du panier de pièces	19 326 €
Disques AV	175 €		
Garnitures AR	193 €		
Amortisseurs AV	216 €		
Amortisseurs AR	246 €		

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN La Zoé permet de rouler en électrique sans dépenser une fortune. De plus, la Renault se montre confortable, relativement habitable, et est plutôt plaisante à regarder. Cependant, dans une grande majorité des cas, l'acheteur d'un modèle d'occasion n'est pas propriétaire de la batterie et doit par conséquent ajouter le prix de sa location. En matière de fiabilité, les moteurs ainsi que la partie recharge peuvent poser problème.

RENAULT MEGANE III

2008-2016

En progrès par rapport à son aînée, cette troisième génération pêche toutefois sur certains points, tels l'accueil et le confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation, volant cuir...
- ▶ **1.2 TCE:** surconsommation d'huile
- ▶ **1.5 dCi:** distribution, injecteurs...

LES DÉFAUTS PRÉLEVÉS

MOTEUR

1.2 Tce

Fuite d'huile jusqu'au 26/01/15
> Joint décanter et couvre-culasse.

Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Capteur PMH.

Surconsommation d'huile, bruit jusqu'au 11/05/16 > Reprog., voire moteur à changer.

Fuite d'huile jusqu'au 01/01/16
> Electrovanne de déphaseur d'arbre à cames, ou étanchéité du carter de distribution (jusqu'au 01/01/16).

2.0 16V/1.5 dCi

Vibrations au ralenti du 01/05/09 au 08/02/10 > Volant moteur.

1.5 dCi

Difficultés de démarrage sur dCi 105, voire risque de casse moteur de sept. 2009 à juin 2010 > Pompe d'injection à repositionner et tuyau haute pression à changer.

Rupture de la distribution

> Courroie à changer sur 1.5 dCi 110 (du 01/09/09 au 31/10/10), et sur 1.5

dCi 85 (du 01/09/09 au 28/02/11), voire remplacement du moteur.

Claquements à froid jusqu'à fi 2010 > Tuyau HP des injecteurs.

Calage du moteur jusqu'au 24/08/11 > Injecteurs.

Voyant d'injection allumé jusqu'au 12/06/12 (sur K9K636) > Filtre à particules.

Démarrage difficile à froid jusqu'au 28/05/13 > Actuateur de débit.

Fuite d'huile jusqu'au 17/07/13 > Échangeur d'air du turbo.

Fuite d'huile, voyant de pression moteur allumé, bruit, voire destruction du moteur jusqu'à la fi de la production > Filtre et pompe à huile, voire moteur.

1.5 dCi/1.6 dCi

Perte de puissance jusqu'au 22/07/15 > Volet d'échappement.

1.5 dCi/1.6dCi/2.0 dCi

Non-démarrage jusqu'au 11/06/15 > Pompe à carburant + reprogrammation.

1.6 dCi

Bruit moteur, impossibilité de démarrer jusqu'au 01/07/12 > Chaîne de distribution.

Fuite de carburant du 24/11/14 au 29/05/15 ou du 17/08/15 au 11/12/15 > Tuyau HP entre les injecteurs et la pompe à remplacer.

Message « injection à contrôler » > Sonde à oxygène.

TRANSMISSION

Passage des vitesses difficile jusqu'au 29/08/13 > Récepteur d'embrayage.

Perte de traction, allumage du

témoin de la boîte EDC > Reprog.

Patinage de l'embrayage jusqu'au 19/12/13 (EDC) > Joint de l'arbre primaire, voire embrayage.

Perte de traction (EDC) jusqu'au 30/10/14 > Reprogrammation.

Message « EDC à contrôler » jusqu'en juin 2016 > Reprog.

Impossibilité de passer les vitesses (BVM 5) > À réparer.

CHASSIS

Témoin de contrôle de pression des pneus allumé de janvier 2008 à mars 2010 > Valves à remplacer.

Bruit dans le train arrière > Injection

de mousse dans la traverse.

HABITACLE

Voyant d'airbag allumé jusqu'au 23/02/09 > Calculateur.

Usure précoce du revêtement en cuir du pommeau de levier de vitesse et/ou du volant de mars 2009 à début mars 2012 > À changer.

Dysfonctionnement de la ventilation jusqu'au 19/03/10 > Module de variation de vitesse.

Blage ou chute des vitres jusqu'au 16/09/11 > Coulisse, voire joint, mécanisme et vitre.

Différence de T° gauche/droite



EN DÉTAIL

1 Dans la catégorie des berlines compactes, la Mégane n'est ni la plus spacieuse, ni la plus confortable. 2 Plurielle, la gamme comporte aussi un coupé-cabriolet « 2+2 ». 3 Esthétique, le break Estate est plus hospitalier aux places arrière et propose une vaste surface de chargement.



4 Pas franchement pratique, la variante Coupé joue clairement la carte du style, mais aussi de l'efficacité dans cette tonitrueuse version R.S. dont le 2.0T développe jusqu'à 275 ch.



Modèle restylé (2012)

>>> **! A surveiller**



Aussi dynamique que rigoureuse, la Mégane y ajoute désormais une direction précise et sans balourd.

jusqu'au 01/04/12 > Panneau de commande de climatisation.
Défaillance de la climatisation > Condenseur (jusqu'au 13/09/12) ou boîtier de réparation d'air (jusqu'au 11/12/12).
Bugs du système R-Link > Reprog.

Blocage de la ventilation jusqu'au 14/04/15 > Boîtiers de commande.
Défaillance du Bluetooth jusqu'au 09/06/15 > Mise à jour du R-Link.
Fuite d'eau aux places AV jusqu'à la fin de la production > Modification des tuyaux d'évacuation de l'aévent.

ON AIME

Agrement Le comportement n'appelle aucun reproche, offrant un dynamisme certain, avec un roulis parfaitement maîtrisé. La direction se montre précise et communicative.
Présentation Sans faire preuve d'une très grande originalité, la planche de bord est néanmoins bien dessinée et l'habitacle bénéficie d'une qualité de finition honorable.
Coffre Dans la bonne moyenne de la catégorie par sa contenance, la malle s'avère, en outre, facile à charger grâce à un seuil assez bas. C'est tout l'inverse sur le Coupé, qui est pénalisé par son accès étriqué et son seuil haut perché.
Sport Dans sa version R.S., la Mégane Coupé est l'une des meilleures sportives du marché.
Break Outre une soute plus accueillante, l'Estade offre davantage d'aisance aux passagers arrière.

ON REGRETTE

Confort Le plaisir de conduite se paie au prix fort dans ce domaine, l'amortissement se montrant ferme à basse vitesse.
Habitabilité Sur la berline et le coupé, l'espace est également compté sur la banquette, où les grands gabaritis se sentiront à l'étroit. Peu de place aux jambes, et une faible garde au toit à cause d'un pavillon assez incliné.
Insonorisation Là encore, les passagers ne sont pas à la fête, les bruits d'air et de roulement accompagnent les voyages.
Visibilité Les montants épais et la lunette arrière de petite taille ne facilitent pas les manœuvres. La caméra de recul n'est donc pas un luxe.
Finétrie Panneaux de porte, planche de bord... les assemblages laissent à désirer et se traduisent par des bruits de mobilier.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 16V	110	6,9	10/08-03/12	Une version correcte pour conducteurs tranquilles. Ce moteur manque cruellement de brio dans les reprises.	🟡
1.2 Tce	115	5,3	03/12-07/16	Ce petit moteur turbo séduit par sa douceur de fonctionnement, mais se montre creux sous 1 800 tr/min.	🟡
1.4 Tce	130	6,5	04/09-03/12	Remplacé par le 1.2 Tce 130 en avril 2013. Excepté son appétit en ville, le nerveux 1.4 est un bon choix en essence.	🟢
1.5 dCi	85/90/95*	4,5	10/08-07/16	S'il est économe, ce dCi ignore les bonnes manières (vibrations, rugosité) et, surtout, il manque de vivacité.	🟡
1.5 dCi FAP	105/110	4,5/4,5	10/08-12/16	À la sobriété, il ajoute des prestations satisfaisantes. Seul hic : le temps de réponse du turbo à bas régime.	🟡
1.6 dCi FAP	130	4	12/10-12/16	Très réussi, ce diesel procure des relances énergiques. On déplore juste sa mollesse en bas du compte-tours.	🟢
1.9 dCi	130	5,1	10/08-03/12	Souple, puissant, élastique, performant, l'ancien 1.9 se distingue par ses reprises toniques. Dommage, il gronde.	🟢
2.0 dCi BVA 6 FAP	150	6,6	04/09-03/12	Le couple important du 2.0 dCi se marie à merveille avec l'onctuosité de la boîte automatique.	🟢
2.0 dCi FAP	160/165	5,9/5,6	04/09-07/15	Associé à la finition G, ce diesel offre une large plage d'utilisation et des prestations de premier plan.	🟢

(*): 95 ch depuis janvier 2014.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DCI 130 DE 2013

Filtere à air/habitacle	26/35 €	Embrayage complet	463 €
Filtere à huile/carburant	17/79 €	Injecteur/4 bougies	584/97 €
Plaquettes/disques AV	90/197 €	Turbo	864 €
Plaquettes/disques AR	89/252 €	Vanne EGR	275 €
Amortisseurs AV/AR	225/212 €	Filtere à particules	1 299 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	4 804 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*): Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé

BILAN Cette troisième génération de Mégane se préoccupe d'abord du conducteur. Tant pis pour les passagers ! Si elle offre un comportement routier de premier ordre, le confort passe au second plan. Question fiabilité le bilan est contrasté. Les premières années ont été jalonnées d'incidents. En revanche, depuis son restylage (2012), la berline compacte poursuit sa carrière plus sereinement, excepté avec le 1.2 Tce et le 1.5 dCi (pompe à huile).

RENAULT MEGANE IV

DEPUIS 2016

Modernisée à tous les niveaux, la Mégane se montre sous son meilleur jour et gomme la plupart des défauts qu'on lui connaissait.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes :** bruit des trains roulants, usure des pneus, bugs électroniques
- **1.5 et 1.6 dCi :** fuite de liquide de refroidissement



Version non restylée (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.2 Tce**
Fuite d'huile > Electrovanne de déphaseur d'arbre à cames.
- 1.3 Tce**
Voyant antipollution allumé jusqu'à 01/10/19 > Capteur de pression du filtre à particules.
- 1.5 dCi**
Témoin injection allumé de janvier 2017 au 30/01/18 > Tuyaux du FAP à nettoyer ou à remplacer.
- 1.5/1.6 dCi**
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 27/08/18 > Durit du radiateur.
- 1.6 dCi**

Message « injection à contrôler » > Sonde à oxygène.

Fuite de carburant > Tuyau entre pompe HP et rampe commune.

Témoin de surchauffe moteur allumé jusqu'au 01/04/16

> Durit de sortie de radiateur.

Fuite d'huile > Carter de distrib.

Perte de puissance, encrassement du FAP > Régénération et vidange.

TRANSMISSION

Bruit de la boîte EDC 7 jusqu'au 20/03/17 > Kit embrayages.

Bruit de la boîte EDC 6 (1.5 dCi) en marche AR jusqu'au 07/06/17

> Reprogrammation.

Bruit dans la zone du pédalier jusqu'au 14/08/17 (1.2 Tce et 1.5 dCi) > Conduite d'embrayage.

Retour lent de la pédale jusqu'en juil. 2018 > Emetteur d'embrayage.

CHASSIS

Bruit du système 4Control jusqu'au 11/05/16 > Actionneur.

Message frein de parking défaillant jusqu'au 21/06/16 > Calculateur.

Bruit dans le train avant > Écrou et rondelles des rotules de direction (jusqu'au 26/08/16) ou biellettes de barre stabilisatrice.

Bruit de la traverse AR jusqu'au 23/03/17 > Injection de mousse.

Usure des pneumatiques avant > Vis de fixation des suspensions.

Fuite de liquide de frein > Tuyau de frein à resserrer ou à changer.

Grincement en braquant jusqu'au 08/11/17 > Ressorts de suspension avant.

Blocage du frein de parking assisté jusqu'en mai 2019 > Reprog.

HABITACLE

Divers bugs du R-Link 2 jusqu'au 18/04/17 > Mise à jour.

Froid indisponible jusqu'au 31/12/17 > Tuyaux de climatisation.

Indication de 1° de la clim figé jusqu'en mai 2018 > Reprog.

ON AIME

Aspects pratiques Une grande boîte à gants, un rangement caché dans la console centrale ou encore deux prises USB faciles d'accès : l'habitacle de cette Mégane est très fonctionnel.



Présentation Que de progrès à l'intérieur ! L'ambiance générale apparaît plus cosue, avec une planche de bord au dessin moderne et des matériaux de qualité.

Confort La nouvelle plate-forme et les modifications opérées sur les trains roulants ont permis de gagner en confort, l'amortissement étant bien plus progressif.

Comportement Globalement, il est satisfaisant, même si le train avant manque de réactivité, voire épatant avec le châssis 4Control de la version GT.

Break La version Estate flirte l'œil et ravira les familles. Les 27 cm de plus par rapport à la berline profitent aux passagers (+ 4 cm d'emplacement), ainsi qu'aux bagages. Sans oublier les nombreux détails pratiques...

ON REGRETTE

Coffre Dans la moyenne par sa capacité (434 l), ce coffre ne facilite pas la manutention. En cause : le seuil de chargement trop haut et le bouclier proéminent.

Finition Certains détails chagrinent un peu, comme le grand écran de la console centrale, qui paraît mal intégré à l'ensemble. Dommage, car la fabrication est très correcte.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 Tce	100	5,4	01/16-07/18	De bonne volonté et silencieux. Sur route, il est à la peine en relance.	■
1.2 Tce	130	5,3 (5,4)	01/16-03/18	Plus de muscle, donc plus de souplesse et de meilleures prestations.	■
1.6 Tce EDC 7	205	6	01/16-07/18	Vif et performant, il manque cependant de caractère et s'avère sonore.	■
1.5 dCi	90	3,7	01/16-09/18	Un dCi discret, mais dont les prestations illustrent le manque d'entrain.	■
1.5 dCi	110	3,7 (3,7)	01/16-09/18	Souple en ville, solide en reprise sur route : un diesel bon à tout faire.	■
1.6 dCi	130	4	01/16-07/18	Idéal pour qui recherche de la performance et du répondant en reprise.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 ou 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2017

Filtre à air/habitacle	25/46 €	Embrayage complet	321 €
Filtre à huile/carburant	17/24 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	95/197 €	Turbo	1 501 €
Plaquettes/disques AR	89/251 €	Vanne EGR	274 €
Amortisseurs AV/AR	225/212 €	Filtre à particules	1 806 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	179 €	Total du panier de pièces	5 855 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Plus high-tech, plus accueillante et toujours plaisante à conduire, la Mégane fait le maximum pour se rapprocher du sommet de la catégorie. Développée sur la base des Espace V et Talisman, elle a profité de leur évolutions techniques. À la tête, des débuts moins chaotiques côté fiabilité. Certains problèmes ayant été traités en garantie et par des actions correctives, on lui accorde le bénéfice et du doute. En revanche, elle « bouffe » de la gomme...

RENAULT TALISMAN

DEPUIS 2015

Une berline généreuse pour séduire une clientèle exigeante: voilà qui n'était pas arrivé depuis longtemps chez Renault!

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** usure des pneus avant, bugs R-Link et électroniques, bruit des trains roulants
- ▶ **2.0 Blue dCi:** Consommation d'huile

Nouveaux défauts



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Non-démarrage jusqu'au 26/08/16 > Relais du boîtier à fusibles.

1.5/1.6 dCi
Risque de surchauffe jusqu'au 27/08/18 > Durit de radiateur.

1.6 dCi
Fuite de liquide de refroid. jusqu'au 01/12/15 > Durit de pompe à eau.
Fuite de carburant > Tuyau entre pompe HP et rampe commune.
Fuite d'huile > Carter de distrib.
Message « injection » jusqu'au 26/09/17 > Sonde à oxygène.
Perte de puissance > Régénération

du fil e à particules et vidange.

2.0 Blue dCi
Consommation d'huile du 01/01/18 au 01/06/21 > Solution en cours.

TRANSMISSION

Fuite d'huile (EDC 6) jusqu'au 31/12/16 > Carter (mécatronique).
Bruit de la boîte EDC 7 jusqu'au 20/03/17 > Kit embrayages.
Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018 > Émettreur d'embrayage.

CHASSIS

Bruit anormal du système 4Control

jusqu'au 11/05/16 > Actionneur.

Bruit du train avant > Écrou des rotules de direction (jusqu'au 26/08/16) ou biellettes de barre stabilisatrice.

Message frein de parking allumé jusqu'au 21/06/16 > Calculateur.
Dégradation de l'amortissement piloté en mode Confort et en charge jusqu'au 28/11/16 > Reprog.

Bruit de la traverse AR jusqu'au 23/03/17 > Injection de mousse.
Usure des pneus avant jusqu'au 17/07/17 > Vis de la suspension.

Grincement en braquant jusqu'au 08/11/17 > Ressorts de suspension.
Blocage du frein de parking assisté

jusqu'en mai 2019 > Reprog.

HABITACLE

Usure du soufflet de 1^{er} vier de vitesse jusqu'au 03/02/16 > À changer.

Lenteur de démarrage du R-Link jusqu'au 01/07/16 ou blocage > Mise à jour.

Desserrage trop précoce du frein de parking en pente jusqu'en mai 2017 > Reprogrammation.

Froid indisponible jusqu'au 31/12/17 sur 1.5 dCi > Tuyaux de climatisation.

ON AIME

Habitabilité Les passagers arrière sont choyés. L'espace aux jambes est supérieur à la moyenne et l'on dispose d'une confortable largeur au niveau des épaules.



Style Cette berline se distingue par une silhouette élégante, statuaire, et la Talisman semble assumer pleinement ses ambitions de véhicule haut de gamme.

Agrement Rigoureuse et plaisante au volant, la Talisman bénéficie de modes de conduite du système Multi-Sense. Elle s'avère impériale avec le châssis 4Control à quatre roues directrices.

Coffre Le volume de chargement (608 l) fige et parmi les meilleurs. Dommage que les haut-parleurs ne soient pas protégés!

ON REGRETTE

Amortissement Malgré une suspension d'apparence moelleuse, on ressent toujours des effets de pompage et des trépidations sur les bosses, et cela quel que soit le mode de conduite.

Ergonomie La Talisman souffre de petits défauts d'aménagement, comme les prises USB mal situées ou les bacs de portière arrière quasiment inexploitable.

Réservoir Avec une cinquantaine de litres seulement, la Renault dispose d'une autonomie limitée.

Finition En termes de matériaux utilisés comme d'assemblages, on déplore des détails qui fâchent à ce niveau de gamme.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 Tce EDC 7	150	5,8	02/16-09/18	Souplesse et silence, un tempérament sage et des reprises correctes.	★★★★
1.6 Tce EDC 7	200	5,6	12/15-09/18	Malgré de meilleures performances, ce bloc apparaît peu démonstratif.	★★★★
1.5 dCi	110	3,6 (3,7)	12/15-11/18	Les accélérations sont honnêtes, mais les rapports longs l'étouffent.	★★★★
1.6 dCi	130	3,9 (4,3)	12/15-09/18	Un niveau d'agrément supérieur et des prestations dignes d'intérêt.	★★★★
1.6 dCi EDC 6	160	4,4	12/15-09/18	Du répondant à bas régime, et le couple rehausse les performances.	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DCI 130 DE 2017

Filtre à air/habitude	25/34 €	Embrayage complet	463 €
Filtre à huile/carburant	17/24 €	Injecteur/4 bougies	584/97 €
Plaquettes/disques AV	107/236 €	Turbo	1 988 €
Plaquettes/disques AR	106/298 €	Vanne EGR	274 €
Amortisseurs AV/AR	290/279 €	Filtre à particules	1 555 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 377 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TCN 2020

BILAN Une plastique séduisante, un bel agrément de conduite, un sens aigu de l'accueil, la Talisman s'est hissée au niveau de la concurrence. Sauf en termes de fiabilité ! Ce ne sont pas tant les moteurs, qui posent problème, que l'électronique, la boîte EDC 7 et les trains roulants. Si le bilan est moins calamiteux que pour l'Espace V, Renault a tout de même lancé nombre de correctifs. Assurez-vous qu'ils ont été réalisés, notamment celui concernant l'usure des pneus.

RENAULT SCÉNIC III

2009-2016

Plutôt que de faire la révolution, le Scénic s'est bonifié à tous les niveaux. Un choix judicieux : le monospace Renault reste une référence.


FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** freinage, vitres électriques, R-Link
- ▶ **1.2 TCe :** surconsommation d'huile
- ▶ **1.5 dCi :** injecteurs, pompe à huile

>>>  **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Non-démarrage, décharge de la batterie jusqu'à 26/08/16 > Relais du boîtier.

1.2 TCe

Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Capteur PMH.

Fuite d'huile jusqu'au 01/01/16

> Étanchéité du carter de distrib.

Surconsommation d'huile, bruit jusqu'au 11/05/16 > Reprog., voire moteur à changer.

1.6 16V/1.5dCi/1.9dCi/2.0 dCi

Pas de montée en régime du moteur jusqu'au 29/01/10 > Alternateur.

1.5 dCi

Démarrage impossible sur dCi 105 de septembre 2009 à juin 2010

> Pompe d'injection à repositionner.

Claquements à froid jusqu'à fin 2010 > Tuyaux HP des injecteurs.

Usure de la courroie de distribution sur dCi 85 (du 01/09/09 à nov. 2010) et sur dCi 105 (du 01/09/09 à 31/10/10) > Courroie, voire moteur à

changer en cas de casse.

Calage du moteur jusqu'au 24/08/11 > Injecteurs.

Voyant injection allumé jusqu'au 12/06/12 (sur K9K636) > FAP.

Démarrage difficile à froid, fumée jusqu'au 28/05/13 > Actuateur de débit.

Fuite d'huile jusqu'au 17/07/13

> Échangeur d'air du turbo.

Difficulté à démarrer jusqu'au 06/05/14 > Câblage et pompe à carburant.

Fuite d'huile, voyant de pression

moteur allumé, bruit, voire casse du

moteur jusqu'à la fin de la p oduction

> Filtre et pompe à huile, voire

moteur.

1.5/1.6 dCi

Perte de puissance jusqu'au 22/07/15 > Volet d'échappement.

1.6 dCi

Fuite de carburant > Tuyau entre

pompe HP et rampe commune.

Message « injection à contrôler »

> Sonde à oxygène.

Témoins injection allumés jusqu'au 14/05/12 > Reprog., ou FAP.

Bruit moteur, impossibilité de

démarrer jusqu'au 01/07/12

> Chaîne de distribution.

1.5/1.6/2.0 dCi

Non-démarrage jusqu'au 11/06/15

> Pompe à carburant + reprog.

TRANSMISSION

Impossibilité de passer les vitesses

(BVM 5) > Boîte à réparer.

Patinage de l'embrayage jusqu'au 19/12/13 (EDC) > Joint de l'arbre

primaire, voire embrayage.

Message « EDC à contrôler » jusqu'à

la fin de la p oduction > Reprog.

CHASSIS

Bruit du train AV jusqu'au 04/09/09

> Découpe des passages de roue,

voire ressorts de suspension.

Témoins de contrôle de pression des

preux allumés jusqu'en mars 2010

> Valves de roue à remplacer.

Bruit du train arrière > Injection de

mousse dans la traverse.

Usure des disques et des plaquettes

de frein arrière (versions avec frein de

parking électrique) > Plaquettes et

chapes modifiées e tre septembre

2012 et avril 2014.

HABITACLE

Rupture du patin de la pédale de

frein du 10/06/09 au 09/07/10

> Contrôle, voire pédale à changer.

Voyant d'airbag allumé jusqu'au

04/09/09 > Calculateur d'airbag.

Détérioration du cuir du pommeau

de levier de vitesse et du volant de

mars 2009 à mars 2012 > À changer.

Fuite d'eau aux places AV jusqu'à la

fin de la p oduction

> Modification des tuyaux

d'évacuation de l'a vent.

Bioage ou chute des vitres jusqu'au

16/09/11 > Coulisse, voire joint,

mécanisme et vitre.

Différence de température gauche/

droite jusqu'au 01/04/12 > Panneau

de commande de climatisation.

Défaillance de la climatisation

> Condenseur (jusqu'au 13/09/12)

ou boîtier de réparation d'air

(jusqu'au 11/12/12).

Bugs du système R-Link 1 > Reprog.

Bioage de la ventilation jusqu'au

14/04/15 > Boîtiers de commande.

Défaillance de la connexion

Bluetooth sur R-Link jusqu'au

09/06/15 > Mise à jour.

Bioage de la poignée de porte

> Module de poignée à changer.

EN DÉTAIL

1 Places arrière spacieuses et modulables, rangements nombreux, le Scenic est idéal pour accueillir une petite ménagerie. 2 Le volume de chargement est juste, et les sièges ne se replient qu'en portefeuille : dépassé. 3 Look de baroudeur pour la déclinaison XMod, mais pas de transmission 4 x 4.



4 Train avant incisif, direction précise... le Renault est efficace sur la route. Plus long de 22 cm, le Grand Scenic sera apprécié des familles compte tenu de son volume de chargement.



Modèle restylé (2012)

Modèle restylé (2012)

Fait rare, en l'espace d'un an, le Scénic a été restylé deux fois. Pas évident de s'y retrouver.

ON AIME

Agrément On observe une amélioration notable sur ce modèle. Les mouvements de caisse sont parfaitement maîtrisés, le train avant est précis, agile, et le freinage, très efficace.

Présentation En progression, la qualité des matériaux et le soin apporté à la finition donne à l'habitacle du monoplace Renault.

Habitabilité Les sièges du 2^e rang, couissants et inclinables, permettent de gagner de l'espace aux jambes. La version Grand Scénic offre, au choix, deux places de plus ou un coffre plus vaste.

Rangements Les aspects pratiques ne manquent pas. On dispose de nombreux rangements comme les trappes dans le plancher, le grand bac central coulissant ou les tiroirs sous les sièges.

ON REGRETTE

Modularité Sachant que les sièges du deuxième rang ne s'escamotent pas, il est nécessaire de les démonter pour libérer davantage d'espace. Sur ce point, les concurrents se montrent plus astucieux.

Confort Le Scénic ayant gagné en rigueur dans son comportement, les suspensions sont plus sèches, tandis que les sièges restent globalement fermes.

Coffre Sur la version courte, la capacité de chargement se révèle un peu juste, notamment si l'on recule les sièges du deuxième rang. Le Grand Scénic, lui, se montre plus généreux, en offrant 200 l supplémentaires.

7 places Espace étriqué, confort sommaire, les deux sièges dans le coffre du Grand Scénic ne sont à utiliser qu'en cas de dépannage.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 16V	110	7,5	04/09-04/13	Cette motorisation est un peu juste pour offrir des relances convenables et a tendance à picoler du sans-plomb.	🟡
1.2 Tce	115/130*	5,9/6,2	02/12-09/16	Si les performances ne sont pas décevantes, ce 1.2 turbo ne s'en tire pas si mal. Sauf qu'il consomme de l'huile.	🔴
1.4 Tce	130	7,1	04/09-04/13	Souple et agréable, ce bloc turbo se montre un peu gourmand en ville, mais les prestations sont honorables.	🟢
1.5 dCi	95	4,5	11/10-09/16	Si vous roulez à vide, ce dCi peut faire l'affaire, mais en charge, son manque de carrure pénalise les reprises.	🟡
1.5 dCi	105/110	4,9/5,2	04/09-09/16	Un bon compromis prestations/consummation. Une réserve cependant: il a le souffle court à bas régime.	🟡
1.6 dCi	130	4,4	05/11-09/16	Un excellent choix. Sobre et performant, il ne pêche que par une légère paresse en bas du compte-tours.	🟢
1.9 dCi	130	5,5	04/09-05/11	Fiabilisé, il offre un très bon niveau de prestations et de bonnes reprises. Seul défaut: son appétit en ville.	🟢
2.0 dCi BVA 6	150	7	04/09-05/15	Un exemple de douceur et d'excellentes performances. Attention, la consommation est un peu plus élevée.	🟢
2.0 dCi	160	6,6	04/09-02/12	Le top dans la gamme. À la fois discret et assez sobre, il propose des prestations de premier plan.	🟢

(*) Moteur également décliné en 130 ch depuis avril 2013.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2012			
Filtre à air/habitacle	26/35 €	Embrayage complet	321 €
Filtre à huile/carburant	17/59 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	90/256 €	Turbo	1 501 €
Plaquettes/disques AR	89/252 €	Vanne EGR	267 €
Amortisseurs AV/AR	225/212 €	Filtre à particules	1 586 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	188 €	Total du panier de pièces	5 717 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2012)

BILAN Non content de demeurer une référence dans la catégorie en termes d'accueil et d'ergonomie, le Scénic offre, dans cette troisième mouture, un excellent comportement routier, qui le rend vraiment agréable. Cependant, bien que sa base technique soit la même que celle du Scénic II, il a connu nombre d'avaries jusqu'en 2011-2012. Préférez par conséquent un modèle restylé de 2012 ou 2013, moins exposé aux problèmes graves.

RENAULT SCENIC IV

DEPUIS 2016

Look de SUV, châssis inédit, modularité chamboulée... Le Scenic n'a jamais été aussi attrayant. Sauf aux places arrière!

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne



DIESEL

Bonne

VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes:** usure des pneus avant, bruit de l'essieu arrière, climatisation
- **1.5/1.6 dCi:** fuite de liquide de refroidissement

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.2 Tce**
Bruit de la pompe à eau jusqu'en mars 2018 > À remplacer.
- 1.3 Tce**
Perte de puissance par basse température > Montage d'un kit grand froid.
- Voyant** moteur allumé jusqu'au 12/02/19 > Vannes de régulation du déphaseur d'arbre à cames.
- Voyant** injection allumé jusqu'au 01/10/19 > Capteur de pression du filtre à particules.
- 1.5 dCi**
Fuite de carburant jusqu'au 27/04/17 > Tuyau d'alimentation.
- 1.5 dCi Hybrid Assist**
Bruit du moteur jusqu'au 21/11/17 > Galet tendeur de la courroie d'accessoires.
- 1.5/1.6 dCi**
Démarrage impossible > Fusible et/ou démarreur.
- Fuite** de liquide de refroidissement

jusqu'au 27/08/18 > Duit de radiateur.

- 1.6 dCi**
Voyant injection allumé jusqu'au 26/09/17 > Sonde à oxygène.
- Perte** de puissance, encrassement du filtre à particules > Régénérateur et vidage.
- Blue dCi**
Voyant d'urée allumé > Pompe à urée.

TRANSMISSION

- Bruit** en passant les rapports impairs (EDC 7) jusqu'au 19/03/17 > Kit embrayages.
- Impossibilité** de passer les rapports (EDC 6) jusqu'au 30/04/18 > Reprogrammation.
- Retour** lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2013 > Émetteur d'embrayage.

CHASSIS

- Message** frein de parking défaillant

- jusqu'au 21/06/16 > Calculateur.
- Bruit** du train arrière jusqu'au 23/03/17 > Injection de mousse.
- Crissement** des plaquettes de frein avant jusqu'au 31/03/17 > À changer.
- Desserrage** précoce du frein de parking lors d'un démarrage en pente jusqu'en mai 2017 > Reprogrammation.
- Fuite** de liquide de frein > Raccords à resserrer, ou tuyaux de frein.
- Usure** des pneus avant > Vis des bras de suspension + parallélisme.
- Claquement** du train avant > Biellettes de barre stabilisatrice ou

- écrou de transmission.
- Blocage** du frein de parking assisté en manœuvre jusqu'en mai 2019 > Reprogrammation.

HABITACLE

- Fuite** d'eau aux places avant jusqu'au 28/02/17 > Montage d'un obturateur de pied avant.
- Dysfonctionnements** du R-Link 2 jusqu'au 18/04/17 > Reprogrammation.
- Difficulté** à ouvrir les vitres jusqu'au 12/07/17 ou bruits d'air > Modifi. ation des coulisses.
- Régulation** inefficace de la température de clim jusqu'au 15/11/17 > Reprogrammation + conduits d'air.
- Froid** indisponible jusqu'au 31/12/17 sur 1.2 Tce et 1.5 dCi > Tuyaux de climatisation.
- Grincement** du siège conducteur > Traverses de fixation.
- Défaillance** de la ventilation de la clim manuelle > Reprogrammation.
- Défaut** de tension du cache-bagages jusqu'au 11/04/19 > À remplacer.

CARROSSERIE

- Usure** de la peinture du bouclier et



EN DÉTAIL

1 Désormais, et malgré les apparences, le Scenic n'offre plus trois sièges individuels. 2 Le volume du coffre est correct, mais celui du Grand Scenic est plus adapté à une utilisation familiale. 3 Les designers de Renault ont fait un réel effort pour son Scenic. Le résultat ne manque pas d'allure.



4 Places arrière et volume de chargement, le Grand Scenic en offre évidemment plus. Une variante à ne pas négliger donc, d'autant qu'il est bien représenté sur le marché.



Planche de bord bien finie, belle visibilité vers l'avant, levier en hauteur... les trajets sont agréables au volant du Scénic.

du hayon AR jusqu'au 13/04/18
 > Réglage du hayon + réparation.
Bruit ou difficulté à ouvrir les portes avant jusqu'au 21/02/19 > Couilluses.
Bruits d'air au niveau des portes avant jusqu'au 22/02/19 > Couilluses et lécheurs.

Bruits d'air des rétroviseurs jusqu'au 31/12/19 > Montage d'un caoutchouc.
Entrée d'eau par le hayon > A rectifier.

ON AIME

Modularité Finie la manipulation laborieuse des sièges extractibles. Désormais, ils s'effacent dans le plancher d'une seule pression depuis le coffre ou via l'écran tactile.

Style Une franche réussite ! Museau plus agressif, roues de 20 pouces, teinte bicolore, le Scénic IV aime les regards.

Comportement La plate-forme CMF-C offre une tenue de route saine et même un peu plus de dynamisme qu'avec la génération précédente.

Vie à bord L'habitacle est moderne et bien présenté. Il séduit par ses nombreux rangements et par l'aménagement du poste de conduite. Les passagers goûteront le confort de suspension. À noter également les équipements plus high-tech et une dotation assez complète dès le niveau Zen.

ON REGRETTE

Habitabilité Sur le Scénic court, même quand la banquette 60/40 est reculée au maximum, l'espace aux jambes reste limité, les genoux venant buter contre les tablettes.

Coffre 506 l en 5 places, c'est certes mieux que le Scénic III, mais c'est 30 l de moins qu'un Citroën C4 Picasso. Pour davantage de volume, il y a le Grand Scénic 7 places et ses 718 l.

Petits moteurs Renault n'a pas vu assez grand. Ces mécaniques tirent la langue dès qu'il faut dépasser. Peu encourageant pour un véhicule amené à rouler chargé.

Insonorisation. Les bruits aérodynamiques deviennent rapidement fatigants sur autoroute. Des modifications apportées au niveau des couilluses des portes avant.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 Tce	115	5,8	10/16-01/18	Ce bloc a fort à faire sous le capot d'un monospace. Une version nettement sous-motorisée, à éviter !	■
1.2 Tce	130	5,8	10/16-01/18	Quoique souple, ce moteur manque de répondant. Il faut alors le cravacher et la consommation s'en ressent.	■
1.5 dCi	95	3,9	10/16-09/18	Une entrée de gamme aux ressources trop limitées pour un usage familial. Inutile de s'attarder sur cette version.	■
1.5 dCi	110	3,9 (4)	10/16-09/18	Une poignée de chevaux volontaires, mais la masse et les rapports trop longs freinent son élan.	■
1.6 dCi	130	4,5	10/16-09/18	Avec ce bloc plus fort en couple et en cylindrée, le Scénic change de braquet. C'est le minimum en diesel.	■
1.6 dCi EDC 6	160	4,5	10/16-09/18	Agréable, bonnes performances et boîte EDC plaisante : des prestations correctes pour une utilisation routière.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 7.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2017

Filtre à air/habitacle	27/35 €	Embrayage complet	325 €
Filtre à huile/carburant	17/25 €	Injecteur/4 bougies	447/147 €
Plaquettes/disques AV	107/243 €	Turbo	1 506 €
Plaquettes/disques AR	107/294 €	Vanne EGR	275 €
Amortisseurs AV/AR	224/224 €	Filtre à particules	1 497 €
Kit de distrib. (150 000 km/6 ans)	183 €	Total du panier de pièces	5 683 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Le Scénic est métamorphosé. Sur la forme, c'est une réussite. Sur le fond, les choses vont dans le bon sens, mais tout n'est pas parfait (manque d'espace à l'arrière), ce qui peut inciter les familles à se tourner vers le Grand Scénic. Côté technique, son lancement ne s'est pas déroulé sans accros (trains roulants, climatisation, électronique). Attention également à l'usure des pneus, un problème qui nécessite le changement des vis du train avant.

RENAULT KANGOO II

2008-2021

Avec cette génération, le ludospace s'éloigne de ses racines utilitaires. À la clé, davantage de confort et un comportement plus sûr.

FIABILITE

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** bugs du R-Link, embrayage
- ▶ **1.2 Tce :** surconsommation d'huile
- ▶ **1.5 dCi :** distribution, injecteurs



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Message « Stop&Start à contrôler » jusqu'au 13/03/17 > Reprogrammation.
1.2 Tce
Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Capteur PMH.
Surconsommation d'huile, voire endommagement du moteur jusqu'au 11/05/16 > Reprog., voire bas moteur ou moteur à changer.
1.2 Tce/1.5 dCi
Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Câblage moteur.
1.5 dCi
Difficultés de démarrage, avec

risque de casse moteur, sur dCi 105 de septembre 2009 à juin 2010 > Repositionner la pompe HP.
Casse de la courroie de distribution sur dCi 105 (du 01/09/09 au 31/10/10) et sur dCi 70/85 (du 01/09/09 au 28/02/11) > Courroie, voire moteur si casse.
Calage du moteur jusqu'au 24/08/11 > Injecteurs.
Démarrage difficile à f oïd, fumée jusqu'au 28/05/13 > Actuateur de débit.
Perte de puissance > Régénération du filtre à particules, ou volet d'échappement (jusqu'au 22/07/15).

Non-démarrage jusqu'au 11/06/15 > Pompe à carburant + reprogrammation.
Distribution bruyante jusqu'au 15/02/15 > Courroie et tendeur.
Fuite d'huile, voyant de pression moteur allumé, bruit, voire destruction du moteur jusqu'au 02/08/17 > Filtre et pompe à huile, voire moteur.

TRANSMISSION

Passage des vitesses impossible (BVM 5) jusqu'au 12/11/18 > Boîte à réparer.
Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018

> Émetteur d'embrayage.

CHASSIS

Claquement du train avant > Écrou de transmission.

HABITACLE

Usure du volant cuir de mars 2009 à mars 2012 > À remplacer.
Absence de chauffage jusqu'au 13/07/10 > Boîtier répartiteur d'air.
Dysfonctionnement de la radio R&Go > Reprogrammation.
Blage de la navigation R-Link > Mise à jour.
Bugs du système R-Link jusqu'au 18/01/19 > Reprogrammation.

ON AIME

Coffre Avec 660 l, la capacité de chargement permet d'emmener tout le barda pour les vacances.



Places arrière Le Kangoo offre assez d'espace aux jambes et aux épaules pour que les passagers puissent prendre leurs aises.
Agrement Meilleure adhérence, plus grande stabilité au freinage : il se montre désormais plus rassurant dans son comportement sur route, sans pour autant égaler les Citroën Berlingo et Peugeot Partner.
Aspects pratiques Portes latérales coulissantes, banquette escamotable, rangements à profusion : le Kangoo est prêt pour affronter toutes les situations.

ON REGRETTE

Insonorisation Les bruits de roulement peuvent se révéler fatigants à la longue, d'autant que les mécaniques ont du mal à se faire oublier dans l'habitacle.
Présentation Le ludospace Renault conserve un côté rustique à l'intérieur, avec un grand nombre d'éléments en plastique dur et des assemblages très approximatifs.
Comportement Bien qu'il soit plus rigoureux qu'auparavant, le ludospace conserve une tendance au roulis assez marquée.
Poids Plus lourd de 300 kg que son prédécesseur, le Kangoo II oblige à solliciter davantage ses moteurs. Par conséquent, les motorisations de base ne sont pas conseillées si vous roulez en charge.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITE
1.6 16V	105	7,9 (8,2)	01/08-06/14	Si vous roulez peu, cette version conviendra. Elle ne souffre pas trop du poids et fait preuve d'une certaine vivacité, moyennant de l'appétit.	Vert
1.2 Tce	115	6,1	03/13-07/18	Petit mais costaud grâce à son turbo. Quoique creux à bas régime, le 1.2 est un cran au-dessus du 1.6, mais moins sobre que les dCi.	Rouge
1.5dCi	70/75	5,2/5,2	01/08-07/18	Docile et souple, le dCi affiche de piètres performances. Les reprises comme les accélérations sont laborieuses, et c'est pire en charge.	Vert
1.5 dCi	85/90*	5,3/5,2	01/08-07/18	Compte tenu du poids du Kangoo, pas de miracle à attendre de cette version. Si l'agrement est correct, ce moteur s'essouffleapidement.	Vert
1.5 dCi	105/110*	5,5/5,3	01/08-07/18	Indolente à bas régime, cette déclinaison ne craint pas la charge et se montre convaincante quel que soit le type de trajet.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 rapports. (*) Changement de puissance en novembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 110 DE 2012

Filtre à air/habitacle	28/39 €	Embrayage complet	321 €
Filtre à huile/carburant	17/69 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	87/210 €	Turbo	1 501 €
Plaquettes/disques AR	86/274 €	Vanne EGR	267 €
Amortisseurs AV/AR	228/219 €	Filtre à particules	1 650 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	188 €	Total du panier de pièces	5 777 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Dans cette deuxième génération, le Kangoo se montre bien plus « civilisé ». Désormais, outre l'espace à bord et la modularité, il peut faire valoir son confort, ainsi qu'un comportement plus sain. Côté technique, le constat apparaît mitigé, au vu des faiblesses du 1.5 dCi jusqu'en 2011. Toutefois, exception faite de la version Tce, on relève une nette amélioration depuis 2013 (restylage). Le partenariat avec Mercedes n'y est sûrement pas étranger.

RENAULT ESPACE V

DEPUIS 2015

Le roi des monospaces devient un séduisant crossover avec cette cinquième génération à la modularité entièrement repensée.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► **Toutes :** bugs R-Link2, usure des pneus avant, vitres électriques, bruits des trains roulants...

► **1.6 dCi :** surchauffe, FAP

>>> ⚠ A surveiller



Modèle non restylé (avant 2020)

⚙️ LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Non-démarrage jusqu'au 26/08/16 > Relais du boîtier.

1.6 dCi

Fuite de liquide de refroidissement > Durit de pompe à eau (jusqu'au 01/12/15) ou Durit de radiateur (jusqu'au 27/08/18).

Message « injection à contrôler » > Capteur de température d'air d'admission (jusqu'au 06/04/16) ou sonde à oxygène (jusqu'au 26/09/17).

Fuite de carburant > Tuyau entre pompe HP et rampe commune.
Voyant service allumé > Capteur du collecteur d'échappement.

2.0 Blue dCi

Consommation d'huile du 01/12/17 au 01/06/21 > Solution en cours

TRANSMISSION

Défaillance de la boîte EDC 6 jusqu'au 30/09/15 > Pommeau du levier et boîtier de commande.

Fuite d'huile (EDC 6) jusqu'au 31/12/16 > Carter mécatronique.

Bruit de la boîte EDC 7 jusqu'au 20/03/17 > Kit embrayages.

Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018 > Émetteur d'embrayage.

CHASSIS

Bruit du train AV > Bras inférieurs de suspension (jusqu'au 04/06/15), écrou et rondelles des rotules de direction (jusqu'au 26/08/16), ou biellettes de barre stabilisatrice.

Bruit du système 4Control jusqu'au 11/05/16 > Actionneur.

Message frein de parking défaillant jusqu'au 21/06/16 > Calculateur.

Bruit du train arrière jusqu'au 23/03/17 > Injection de mousse.

Deserrage précoce du frein de parking en pente jusqu'en mai 2017 > Reprogrammation.

Usure des pneus avant jusqu'au 17/07/17 > Vis de la suspension.

Gricement en braquant jusqu'au 08/11/17 > Ressorts d'amortisseur

AV.

HABITACLE

Anomalies liées aux vitres électriques jusqu'au 17/10/16 > Câblage de porte.

Défaillance de la vitre AR droite jusqu'au 21/12/16 > Lève-vitre.
Froid indisponible jusqu'au 31/12/17 sur 1.6Tce > Tuyaux de climatisation.

Défaillance du radar de recul jusqu'au 11/07/18 > Câblage de hayon à réparer.

Dysfonctionnement des services connectés (R-Link 2) jusqu'au 21/12/18 > Reprogrammation.

🚗 ON SUIT

Modularité Les sièges des deux rangées arrière s'escamotent enfin et se rabattent automatiquement via une molette dans le coffre ou à l'aide de l'écran tactile.



Style Fini le monospace de papa, l'Espace fil le désormais avec le monde des SUV et arbore une silhouette dynamique : ceinture de caisse haute, grosses roues et garde au sol surélevée.

Comportement Ce dynamisme, on le retrouve également au volant. Ainsi, dans les courbes, cette cinquième génération fait preuve d'une belle efficacité. Encore plus avec le système de roues arrière directrices 4Control.

Présentation Le traitement de l'habitacle apparaît soigné, avec sa planche de bord au dessin original.

🚗 ON REGRETTE

Aspects pratiques Sur ce point, on est moins bien servi qu'avec le modèle précédent : les espaces de rangement se font plus rares et les bacs de portière sont étroits.

Habitabilité Les passagers assis à l'arrière disposent de moins de place, notamment au troisième rang. En revanche, le volume de coffre demeure honorable.

Finition Certains détails chagrinent encore, à l'image des matériaux ou des assemblages, à l'origine de bruits au niveau de la planche de bord.

Réservoir Avec 58 l seulement, prévoyez des arrêts fréquents.

⚙️ LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITÉ
1.6 Tce EDC7	200	6,2	04/15-05/17	Avec le moteur de la Clio R.S., les performances sont au rendez-vous, mais ce bloc a de l'appétit et la boîte EDC provoque des à-coups.	🟡
1.8 Tce EDC7	225	6,8	05/17-11/20	L'Espace aime emprunter ses moteurs aux sportives. Ici, c'est le 1.8 de l'Alpine. Prestations toniques et consommation à l'avant.	🟡
1.6 dCi	130	4,4	04/15-08/18	Ce bloc peut paraître incongru sur un tel véhicule. Or, ça passe, car il est vaillant, à condition toutefois de rester au-dessus des 1 500 tr/min.	🟡
1.6 dCi EDC 6	160	4,6	04/15-08/18	Souple, docile et sobre, il ne faiblit pas à la première difficulté même si on peut regretter le manque de brio en relance. La boîte EDC est lente.	🟡

🔑 LE BUDGET

POUR UN 1.6 DCI 140 BVA DE 2014

Filtre à air/habitacle	25/34 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	17/24 €	Injecteur/4 bougies	584/97 €
Plaquettes/disques AV	107/276 €	Turbo	2 129 €
Plaquettes/disques AR	106/375 €	Vanne EGR	173 €
Amortisseurs AV/AR	272/279 €	Filtre à particules	1 383 €
Kit de distrb. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	5 881 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Carton rouge ! Après le lancement catastrophique de l'Espace IV, Renault réitère les mêmes erreurs. La mise au point de la plate-forme CMF-D a été bâclée et les propriétaires essuient les plâtres. Outre les différents problèmes évoqués ci-dessus (et ce n'est qu'une synthèse !), la marque a lancé plus de 35 actions correctives. Même si la situation s'est améliorée courant 2017, l'image haut de gamme du constructeur en a pris un coup.

RENAULT CAPTUR |

2013-2019

Il a belle allure, et se montre imaginatif côté pratique. Le Captur fait partie des stars sur le segment des SUV urbains.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** R-Link, amortisseurs, boîte EDC
- ▶ **1.2 TCe:** surconsommation d'huile
- ▶ **1.5 dCi:** distribution, volant moteur

>>> ⚠ A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Claquements dans le compartiment moteur jusqu'au 06/06/19 > Conduit d'entrée du boîtier de filtre à air.
0,9 TCe
Voyant injection allumé jusqu'au 28/09/15 > Sonde à oxygène.
Voyant de pression d'huile allumé > Electrovanne de pompe à huile.
0,9 TCe
Perte de puissance jusqu'au 26/06/15 > Capteur PMH.
Présence d'huile dans le circuit de refroidissement jusqu'au 09/01/18 > Échangeur eau-huile.
Bruit du moteur jusqu'en mars 2018 > Pompe à eau.
Fuite d'huile jusqu'au 01/01/16 > Étanchéité du carter de distribution.
Voyant injection allumé, perte de puissance, calage moteur... d'août 2016 jusqu'en septembre 2019

> Sonde à oxygène.

1.2 TCe

Surconsommation d'huile, voire casse du moteur jusqu'au 11/05/16, ou fusion des soupapes jusqu'à la fin de la production
> Reprogrammation, voire remplacement du moteur.
Fuite d'huile > Electrovanne de déphaseur d'arbre à cames.
Témoin d'injection allumé > Tuyau d'entrée d'air du turbo.
Surchauffe, voire casse du moteur jusqu'au 14/09/17 > Radiateur, voire moteur.
0,9/1,2 TCe/1,5 dCi
Perte de puissance jusqu'au 23/10/15 > Câblage moteur.
1,3 TCe
Voyant moteur allumé jusqu'au 12/02/19 > Vannes de régulation du déphaseur d'arbre à cames
Voyant injection allumé jusqu'au 01/10/19
> Capteur de pression du filtre à e

particules.

1,5 dCi

Bruit du moteur jusqu'au 15/02/15 > Tendeur et courroie de distribution.
Non-démarrage > Pompe à carburant (jusqu'au 11/06/15) ou fusible et/ou démarreur.
Perte de puissance jusqu'au 22/07/15 > Volet d'échappement.
Vibrations à 110-120 km/h sur dCi jusqu'au 03/09/15
> Embrayage et volant moteur.
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 18/12/17 > Durit de radiateur.
Sifonnement de la pompe à carburant jusqu'au 26/08/19 > Reprogrammation.
Voyant d'urée allumé
> Pompe à urée.

TRANSMISSION

Boîte manuelle

Passage de vitesses difficile jusqu'au 14/04/17 > Boîte de vitesses (JB, JC, JH et JR) à réparer.
Retour lent de la pédale d'embrayage jusqu'en juillet 2018 > Emetteur d'embrayage.

Boîte EDC

Craquements jusqu'au 23/02/16 > Embrayage.

CHASSIS

Claquement du train avant > Crémaillère de direction (jusqu'au 25/07/13) ou écrou de transmission.
Témoin ESC allumé jusqu'au 26/09/14 > Capteur d'angle.
Grincements jusqu'au 14/11/14 > Barre antidévers avant.
Bruit du train arrière jusqu'au 08/03/16 > Amortisseurs.

Voyant ABS allumé en raison de la corrosion > Groupe ABS à changer.

HABITACLE

Divers dysfonctionnements (rétroviseurs, GPS) jusqu'au 28/04/15 > Câblage des portes avant.
Dysfonctionnement de la ventilation jusqu'à début 2018 > Module de variation de vitesse.
Bugs du GPS jusqu'au 18/01/19 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Blocage de la poignée de porte avant jusqu'au 27/10/17 > À remplacer.
Dysfonctionnement de l'ouverture du hayon > Reprogrammation.

EN DÉTAIL

1 Le Captur est taillé court : 4,12 m de long seulement. Il offre pourtant un bel espace aux jambes grâce à sa banquette coulissante. 2 Équipé d'un double plancher, le coffre offre une bonne contenance. 3 Avec ses multiples combinaisons, le SUV Renault est le roi de la personnalisation.



4 À défaut de se montrer réellement dynamique, le comportement routier du Captur est rassurant. D'autre part, le confort de suspension est correct mais sans plus.



Modèle non restylé (avant 2017)

Illogiquement dessiné ce SUV « capture » les regards pour mieux masquer ses défauts.

ON AIME

Habitabilité Très accueillant, le petit SUV offre un espace tout à fait correct pour les passagers, ainsi qu'un beau volume de chargement.
Style Le Captur adopte un look aguçueux, avec tous les effets de style propres à la catégorie des SUV urbains : face avant massive et affirmée, garde au sol rehaussée, peinture biton...

Modularité La banquette coulissante sur 16 cm permet de favoriser, au choix, la capacité du coffre ou bien l'espace disponible pour les passagers arrière.
Rangements Ce sens de l'hospitalité se vérifie également à travers les nombreux rangements présents dans l'habitacle, à l'image de l'originale boîte à gants en forme de tiroir. Gare toutefois aux genoux du passager en l'ouvrant !

ON REGRETTE

Finition Certes, la planche de bord profi e d'un dessin atypique, mais la qualité des matériaux employés laisse à désirer, de même que celle des assemblages. Renault a revu la copie sur la version restylée lancée en 2017.
Confort La moindre bosse présente sur la chaussée suffit à seouer les passagers, et ce en raison d'un amortissement

excessivement souple.
Agèrment Globalement effi ace, à défaut d'être dynamique, le Captur pêche par un certre de gravité haut perché, ainsi que par une direction qui manque de consistante.
Insonorisation Les motorisations diesel peuvent se faire entendre à l'accélération, tandis que des bruits d'air sont susceptibles d'apparaître à haute vitesse.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
0.9 Tce	90	4,9	04/13-11/19	Correct en ville, malgré les vibrations, il rend rapidement les armes sur la route en raison d'un manque de souffl .	■
1.2 Tce	120	5,5 (5)	04/13-07/18	Souple, ce bloc manque de peps au regard de sa puissance, mais son talon d'Achille demeure sa fiabilité	■
1.3 Tce	130	5,6	12/18-11/19	Comparativement à la version Tce 120, le Captur voit ses prestations transfigurées vec ce moteur 4-cylindres.	■
1.3 Tce	150	5,5 (5,3)	03/18-11/19	Très convaincant en 130 ch, le 1.3 Tce l'est encore plus avec la boîte auto EDC, uniquement disponible en 150 ch.	■
1.5 dCi	90	3,6 (3,9)	04/13-11/19	Sobre, volontaire à bas régime, il ne s'en tire pas trop mal sur la route, mais la discrétion n'est pas son fort.	■
1.5 dCi	110	3,7	02/15-07/18	Les 20 ch de plus donnent des ailes au Captur, sans obliger le conducteur à jouer du levier de vitesse.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.5 DCI 90 DE 2015

Filtre à air/habitacle	26/34 €	Embrayage complet	344 €
Filtre à huile/carburant	17/77 €	Injecteur/4 bougies	443/150 €
Plaquettes/disques AV	90/192 €	Turbo	1 501 €
Garnitures AR	101 €	Vanne EGR	274 €
Amortisseurs AV/AR	222/187 €	Filtre à particules	1 288 €
Kit de distrib. (160 000 km/6 ans)	179 €	Total du panier de pièces	5 125 €

MAIN-D'ŒUVRE * : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2010



Modèle restylé (2017)

BILAN Non, le Captur n'est pas parfait... Il pêche par un comportement un peu pataud et une finition très moyenne. Toutefois, son style original, son volume intérieur généreux et ses qualités pratiques en font un modèle digne d'intérêt. Techniquement, il présente un bilan en demi-teinte : le 1.2 Tce boit trop d'huile, le R-Link se montre capricieux, et la boîte EDC fait des siennes. S'agissant du dCi, on relève des vibrations récurrentes jusqu'en 2015 (volant moteur).

RENAULT CAPTUR II

DEPUIS 2019

Ne vous fiez pas à son look familial. Plus grand et mieux fini que son aîné, ce Captur progresse dans la plupart des domaines.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► 1.5 Blue dCi:
Consommation d'huile

>>> 1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.3 Tce

Témoin d'injection allumé voire perte de puissance jusqu'au 21/02/21 > Vannes de régulation du débit d'huile.

1.5 Blue dCi

Message « niveau d'huile à réajuster » jusqu'au 30/06/20 > Reprogrammation.

Démarrage impossible, colonne de direction verrouillée jusqu'au 13/01/21 > Reprogrammation.

E-Tech PHEV

Message « risque casse de la boîte de vitesses » par temps froid jusqu'au 31/05/21



> Reprogrammation ou pompe à huile.

(boîte TL4/TL6) > Récepteur d'embrayage.

Bruit/vibrations du levier de vitesses > Câble de commande à changer.

TRANSMISSION

Grincement de la pédale d'embrayage jusqu'au 16/11/21

CHASSIS

Raquetement du train avant jusqu'au 30/06/21 > Vis de barre stabilisatrice à resserrer.

HABITACLE

Le compteur 7" ne s'allume pas jusqu'au 30/06/20 > Reprogrammation.
Défaillance de l'écran tactile 9,3" jusqu'au 11/09/20 > Reprogrammation.

ON AIME

Finition Oubliez les plastiques bas de gamme de l'ancien modèle. Le Captur 2 soigne la qualité perçue que ce soit au niveau des matériaux que des assemblages.



Coffre La longueur accrue de 11 cm profi e surtout au volume de coffre, en nette hausse et toujours modulable grâce à une banquette coulissante. L'habitabilité progresse moins, mais elle était déjà bonne.

Technologie Comme sa petite sœur Clio, ce SUV peut faire le plein d'équipements high-tech, allant de l'écran tactile 9,3 pouces à la conduite semi-autonome sur voies rapides.

Agrément Avec un train avant plus effi ace qu'auparavant et des moteurs globalement bien éduqués, cette deuxième mouture est devenue très plaisante à conduire.

ON REGRETTE

Confort Dans ce domaine, les progrès sont plus mitigés. Les suspensions fermes font trop remonter les irrégularités à petite vitesse, en particulier si des grandes roues s'y ajoutent.

Dotation Les versions d'accès se révèlent un peu pingres, et certains équipements intéressants restent en option même sur les finition supérieures.

Diesels En début de carrière, le Captur a pu compter sur des Blue dCi très réussis. Mais les normes antipollution ont conduit Renault à les supprimer en 2021.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 Tce/GPL	100/90*	5,2/5,8	Depuis 11/19	Malgré son turbo, ce trois-cylindres manque de nerfs sur route. Son principal intérêt, hormis ses prix ? Sa version GPL, vendue sans surcoût. Avec ce quatre-cylindres, à la fois plus doux, plus performant et à peine moins sobre que le 1.0 Tce, le Captur est transfiguré	■
1.3 Tce	130/140**	5,6/5,7 (5,5/5,9)	Depuis 11/19	La puissance supplémentaire n'apparaît pas indispensable : si les accélérations sont dignes d'une petite GTI, la douceur prime toujours. Cet hybride rechargeable assez réussi figu e parmi les moins coûteux de son espèce, mais demeure le plus cher des Captur, et de loin.	■
1.3 Tce EDC	155	5,5	11/19-01/21	Ce diesel rechargeable assez réussi figu e parmi les moins coûteux de son espèce, mais demeure le plus cher des Captur, et de loin.	■
E-Tech plug-in	160	1,5	Depuis 06/20	Ce diesel rechargeable assez réussi figu e parmi les moins coûteux de son espèce, mais demeure le plus cher des Captur, et de loin.	■
1.5 Blue dCi	95	4	11/19-01/21	Ce diesel modeste mais bien éduqué est plus convaincant que le 1.0 essence. De quoi regretter encore plus sa fin prém turée.	■
1.5 Blue dCi	115	4,2 (4,1)	11/19-01/21	Ce dCi 115 sait contenir ses décibels et vibrations. Ses performances accrues en font LE choix idéal pour les gros rouleurs.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC (*) Changement de puissance sur l'essence début 2021 (**) Changement de puissance et hybridation légère depuis début 2021

LE BUDGET

POUR UN 1.3 TCE 130 DE 2020

Filtere à air/habitade	29/37 €	Amortisseurs AV/AR	267/253 €
Filtere à huile	19 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Filtere à carburant	-	Embrayage complet	439 €
Plaquettes AV	96 €	4 bougies	133 €
Disques AV	179 €	Turbo	2 016 €
Garnitures AR	105 €	Total du panier de pièces	3 573 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Succéder à un best-seller n'est jamais simple. De son aîné, ce Captur garde la modularité et les multiples possibilités de personnalisation. Mais il a la bonne idée d'abandonner la finition bâclée, de gagner en effi acité ou d'agrandir son coffre. Courant 2020, il s'est même converti à l'hybride... au détriment des diesels, sacrifiés en 2021. Pour l'heure, le bilan fiabilité est satisfaisant mais gare à la gourmandise en huile du diesel.



**Toute l'info auto
à portée de clic**

L'argus

Retrouvez toute l'actu auto sur l'argus.fr

RENAULT KADJAR

DEPUIS 2015

Bien dessiné, accueillant et confortable, le Kadjar se pose en alternative séduisante face aux références du segment.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Bonne

VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes :** GPS R-Link 2, ressorts d'amortisseur, frein de parking, bruit de l'essieu arrière
- **1.2 Tce :** surconsommation d'huile

Nouveaux défauts



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 Tce
Fuite d'huile jusqu'au 01/01/16 > Étanchéité du carter de distrib.
Surconsommation d'huile, avec risque de casse moteur jusqu'au 11/05/16 > Reprog., voire moteur.
Fuite d'huile > Electrovanne de déphaseur d'arbre à cames.
Message « Stop&Start à contrôler » jusqu'au 12/07/17 > Reprogrammation.

1.3 Tce
Message antipollution jusqu'au 01/10/19 > Capteur de pression du filtre à particules.
Témoin d'injection allumé jusqu'en février 2021 > Vannes de régulation

de débit d'huile.

1.5 dCi
Non-conformité du taux d'émissions de NOx de juin 2015 au 02/07/15 > NOx Trap à remplacer.
Message « risque de casse moteur » jusqu'au 24/05/17 > Reprogrammation.
Perte de puissance jusqu'au 07/06/17 > Reprog. de la boîte EDC.
À-coups, voyant stop allumé jusqu'au 04/07/17 > Reprog.

1.6 dCi
Non-démarrage jusqu'au 16/02/16 > Cablage à réparer.
Message « injection à contrôler » > Capteur de 1^{er} d'air d'admission (jusqu'au 06/04/16) ou sonde à

oxygène (jusqu'au 26/09/17).

TRANSMISSION

Bruit de la boîte EDC 7 jusqu'au 20/03/17 > Kit embrayages.
Bruit de la boîte EDC 6 en marche arrière jusqu'au 07/06/17 > Reprogrammation.

CHASSIS

Message frein de parking défaillant jusqu'au 21/06/16 > Calculateur.
Véhicule tirant à droite jusqu'en janv. 2017 > Ressorts d'amortisseur.
Bruit de l'essieu arrière (4 x 2) jusqu'au 23/03/17 > Injection de mousse dans la traverse.
Fuite de liquide de frein > Flexibles.

Usure prématurée des plaquettes de frein arrière > À remplacer.
Blocage du frein de parking assisté en manœuvre jusqu'en mai 2019 > Reprogrammation.

HABITACLE

Défaillance de la clim, de la radio > Faisceau de la planche de bord.
Non-extinction du R-Link2 après verrouillage des portes jusqu'au 10/03/16 > Écran.
Présence d'eau au niveau du plancher avant jusqu'au 19/07/16 > Boîtier de distribution d'air.
Voyant d'airbag allumé > Contacteur tournant.

ON AIME

Habitabilité Plus grand que son cousin Nissan Qashqai, ce modèle se montre plus généreux aux places arrière. De quoi voyager dans de bonnes conditions, notamment au niveau de la garde au toit et de l'espace aux jambes.



Style Le moins que l'on puisse dire, c'est que le Kadjar ne passe pas inaperçu dans la rue ! Sa face avant affirmée, ses ailes galbées et sa silhouette dynamique lui confèrent une allure fi tteuse.

Confort Les suspensions absorbent efficacement les aspérités de la chaussée, du moins tant que l'on écarte les jantes de grande taille.
Coffre Offrant 527 l de capacité, le Kadjar se situe dans la moyenne haute de la catégorie. L'ouverture large et le siège passager repliable en portefeuille à l'avant facilitent également le chargement.

ON REGRETTE

Présentation Si un effort a été réalisé en matière de finition les assemblages et la qualité de certains matériaux ne sont toujours pas irréprochables. Par ailleurs, l'ambiance à bord est assez terne.
Sensations La direction manque de consistance et ne fournit que trop peu d'informations sur l'état de la route.

Agrement Bien que le Kadjar se montre sûr et rigoureux dans son comportement, la conduite s'avère peu enthousiasmante, faute de davantage de vivacité.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.2 Tce	130	5,6 (5,5)	06/15-07/18	Silencieux, il est doux et agréable en ville, mais manque de caractère, à mi-régime, sur la route. Il donne le meilleur au-delà de 4 500 tr/min.	Orange
1.5 dCi	110	3,8	06/15-07/18	S'il suffit au quotidien il n'est pas à la fête avec armes et bagages. En cause, sa mollesse à bas régime et l'étagement long des rapports.	Vert
1.5 dCi EDC6	110	3,8	06/15-07/18	Le brio dans les performances n'est pas toujours de mise. Néanmoins, la douceur et la réactivité de la boîte EDC prof. ent à l'agrément.	Vert
1.6 dCi 4 x 2/4 x 4	130	4,3/4,8	06/15-07/18	La meilleure version. Son couple élevé permet, en effet, de bénéficier d'bonnes reprises lorsqu'il s'agit de voyager avec toute la famille.	Vert

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto EDC 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DCI 130 DE 2016

Filtre à air/habitacle	26/46 €	Embrayage complet	463 €
Filtre à huile/carburant	17/69 €	Injecteur/4 bougies	584/97 €
Plaquettes/disques AV	150/231 €	Turbo	1 988 €
Plaquettes/disques AR	113/234 €	Vanne EGR	278 €
Amortisseurs AV/AR	320/360 €	Filtre à particules	1 299 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 272 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Dérivé de son cousin Nissan Qashqai, le Kadjar s'en distingue par un style plus affirmé et un sens de « accueil plus développé. Ne resterait plus qu'à revoir certains détails de finition et à le doter d'un train avant plus incisif. La gourmandise en huile du 1.2 Tce pose problème jusqu'en 2016, tout comme les bugs à répétition du système R-Link2. La partie châssis est à surveiller également. En revanche, les moteurs diesel n'ont pas subi d'avaries graves.

RENAULT KOLEOS II

DEPUIS 2016

Né en Corée du Sud, ce grand SUV n'est pas un modèle de dynamisme. Mais qu'importe, les familles l'apprécieront pour son confort.

FIABILITÉ

DIESEL
Excellente

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.6 dCi**: perte de puissance (FAP)
- ▶ **2.0 Blue dCi**: Consommation d'huile



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Non-démarrage et verrou de colonne bloqué jusqu'au 07/03/18 > Reprogrammation du calculateur d'habitude.

1.6 dCi
Non-redémarrage automatique du moteur après une coupure par le Stop&Start > Reprogrammation.

Perte de puissance, encrassement du filtre à particules > Régénération et vidange.

1.6/2.0 dCi
Voyant injection allumé > Sonde à oxygène aval > reprogrammation.

2.0 dCi
Instabilités, vibrations avec ou



sans voyant injection allumé jusqu'au 10/07/17 > Tuyau de vapeur d'huile, et conduit d'air entre le boîtier d'air et le turbo.

2.0 Blue dCi
Consommation d'huile du 01/11/18 au 01/06/21 > Solution en cours.

CHASSIS

Grincement au niveau du train avant sur les dos-d'âne jusqu'au 16/09/17 > Lubrification de la tige d'amortisseur.

Blocage du frein de parking assisté en manœuvre jusqu'en mai 2019 > Reprogrammation.

HABITACLE

Bruit anormal au niveau du siège conducteur jusqu'en juin 2019

> Vis de fixation à remplacer.
Bruit, vibrations du système de ventilation > Nettoyage de la turbine.

ON AIME

Look Carrure athlétique, partie avant empruntée à la Talisman, avec ses feux de jour à diodes en forme de crochets, ce Koleos-là n'a rien à voir avec le premier du nom. **4x4** Avec 21 cm de garde au sol et une transmission intégrale, aucune raison de se priver d'une escapade dans les chemins!

Présentation En plus de sa plate-forme, le SUV Renault emprunte également son ambiance intérieure à la Talisman. Certes, elle n'est pas aussi originale que chez Peugeot, mais les matériaux ont un aspect valorisant et l'ensemble est soigné.

Places arrière Cinq passagers, pas davantage, dans un véhicule long de 4,67 m, c'est tout bénéfique pour les hôtes de la banquette: l'espace est très correct, au niveau des jambes comme de la tête.

ON REGRETTE

Coffre Son volume est moyen par rapport à la catégorie. Mais un compartiment sous le plancher permet d'atteindre 565 l au total.



Modularité Option sept places à proscrire, banquette coulissante aux abonnés absents, pas de tablettes aviation... Peugeot 5008 et Nissan X-Trail sont plus inspirés.

Dynamisme Compte tenu du poids de la bête et des réglages de suspension souples, mieux vaut se contenter d'une conduite tranquille.
Offre moteurs Elle est très restreinte avec seulement deux propositions.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAIE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 dCi 4x2	130	4,9	06/17-08/18	Face aux 1 600 kg du Koleos, le 1.6 dCi apparaît timoré. Si le montre creux sous 1 800 tr/min et son manque de brio est flagrant dans les relances, ce qui oblige à anticiper les dépassements.	■
2.0 dCi 4x2/4x4 BVA	175	6,2/6,4	06/17-08/18	Souple et volontaire, l'ancien 2.0 n'est pas une machine de guerre, mais il permet de voyager sereinement en famille. D'autant plus que la boîte à variateur X-Tronic est une bonne surprise. Reste la consommation...	■

LE BUDGET

POUR UN 2.0 DCI 175 DE 2018

Filtre à air/habitude	47/35 €	Embrayage complet	458 €
Filtre à huile/carburant	18/71 €	Injecteur/4 bougies	612/123 €
Plaquettes/disques AV	164/233 €	Turbo	2 097 €
Plaquettes/disques AR	117/307 €	Vanne EGR	225 €
Amortisseurs AV/AR	313/297 €	Filtre à particules	1 419 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 536 €

MAIN-D'ŒUVRE : 79 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Développé pour les marchés asiatiques, comme son aîné, le Koleos deuxième du nom a changé de stature et de standing. Le voilà qui s'invite parmi les SUV familiaux avec, comme arguments, son confort et son espace intérieur, mais il a laissé la modularité et la configuration à sept places sur l'étagère. En revanche, la fabrication sud-coréenne a du bon sur le plan de la fiabilité. Attention, tout de même, à la consommation d'huile sur le 2.0 Blue dCi.

SEAT IBIZA IV

2008-2017

Au menu ? Un bon bol d'« emoción » d'après Seat. Mais distribuée inégalement, les passagers arrière en savent quelque chose.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **TSI** : distribution, surconso. d'huile
- ▶ **TDI** : culasse, FAP, turbo, injecteurs
- ▶ **DSG 7** : divers dysfonctionnements



Modèle restylé (2012)

LES DÉFAUTS LEVÉS

MOTEUR

1.2 TSI
Dysfonctionnements jusqu'en novembre 2010 > Pompe HP.
Bruit anormal > Chaîne et tendeur de distribution.
Fuite d'huile > Étanchéité du carter de chaîne de distribution.
Témoin moteur allumé > Nettoyage des injecteurs, ou câbles d'allumage jusqu'à 14/02/13.
Témoin de température moteur allumé > Joint de pompe à eau.
Perte de puissance > Réparation de l'actionneur de turbo.
1.4 16V

Perte de compression jusqu'au châssis n° 6JAR059199 > Culasse.
1.4 TSI
Consummation d'huile anormale > Segments et pistons.
1.4/1.9 TDI injecteurs-pompes
Fuite de liquide de refroidissement jusqu'en mai 2009 > Radiateur moteur.
Perte de puissance > Turbo.
1.9 TDI injecteurs-pompes
Usure du moteur, fonctionnement irrégulier > Pompe à huile.
TDI à rampe commune (EA189)
Perte de puissance suite à l'usure de la pompe d'injection > Pompe haute pression, voire injecteurs...

Encrassement du FAP jusqu'en mai 2011 > Capteur de pression différentielle.
Témoin moteur allumé > Clapet de la vanne EGR.
Perte de puissance > Turbo.
1.6 TDI (EA189)
Bruit de combustion > injecteurs.
1.6/2.0 TDI (EA189)
Témoin de liquide de refroidissement allumé > Culasse (référence antérieure au n°V300), joint boîtier thermostat ou radiateur de recyclage des gaz EGR.
1.4 TDI 75/90/105 (EA288)
Témoin de température moteur allumé > Pompe à eau.

Bruit moteur au ralenti > Gilet tendeur de distribution.
Claquements au démarrage > Volant moteur.
Témoin moteur allumé > Vanne EGR.

TRANSMISSION

Boîte manuelle
Bruit important jusqu'au 01/12/09 > Boîte de vitesses à remplacer.
Dysfonctionnements de la pédale d'embrayage jusqu'en juin 2012 > Support à remplacer.
Pas de traction en marche arrière jusqu'au 03/06/14 (BVM 5) > Groupe de fourchettes.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	60/70	5,5/5,9	06/08-05/15	Quelle que soit la puissance, les prestations de ce 3-cyl. sont indigentes.	■
1.4 16V	85	6,2	06/08-01/14	Ce 1.4 assez pétillant au prix d'un 1.2... Il n'y a pas à hésiter.	■
1.2 TSI	85/90	5,1/4,9	01/14-10/17	Plein de ressources et pas démenti sur route. Pour ceux qui roulent peu.	■
1.2 TSI*	105/110	5,1 (5,3)/5,2	11/10-10/17	Il séduit par ses accélérations et sa consommation à très bas régime.	■
1.4 TSI*	140/150	4,7/5,9	05/09-07/16	Décliné aussi en 180 ch sur la Cupra, il apporte déjà du piment.	■
1.2 TDI	75	3,8	08/10-05/15	Bruit, vibrations et agrément déplorable... comme avec le 1.4 TDI 80 ch.	■
1.4 TDI*	75/90/105	3,9/3,9/4	05/15-10/17	Retour au 3-cyl. diesel de ses débuts. Pas vraiment une réussite.	■
1.6 TDI	90/105	4,2 (4,3)/4,2	05/09-05/15	Creux à bas régime, ce 4-cyl. sort du lot. Prestations correctes en 90 ch.	■
2.0 TDI DSG	143	4,6	03/10-05/15	Disponible, vélocité, performant, sobre. Mais 143 ch, est-ce nécessaire ?	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapports. (*) Également disponible avec boîte auto DSG 7.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 90 DE 2013

Filtere à air/habitacle	31/23 €	Embrayage complet	556 €
Filtere à huile/carburant	15/53 €	Injecteur/4 bougies	719/124 €
Plaquettes/disques AV	103/165 €	Turbo	1 949 €
Garnitures AR	160 €	Vanne EGR	458 €
Amortisseurs AV/AR	246/337 €	Filtere à particules	1 963 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 254 €

MAIN-D'ŒUVRE : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

L'Ibiza a beau avoir subi deux liftings dans sa longue carrière, elle ne peut masquer l'âge de ses artères. Au-delà de sa présentation vieillissante, la catalane pêche au niveau du confort et déçoit par l'espace aux places arrière. Néanmoins, elle présente un intérêt indéniable, surtout lorsque l'on étudie son cas sous l'angle du rapport prix/prestations. Comme sur tous les modèles du groupe VW, les faiblesses techniques de cette Seat sont liées aux moteurs.

ON AIME

Gamme complète Motorisations, finition, carrosseries, déclinaisons sportives... nous avons l'embaras du choix avec l'Ibiza.
Coffre Satisfaisante sur la berline, la capacité de chargement confère à la déclinaison ST (430 l) un caractère nettement plus familial.
Places avant C'est le meilleur endroit lorsque l'on doit parcourir de longues distances : de l'espace, des rangements en nombre suffisant et des sièges offrant un bon maintien. Voilà qui risque de faire des jaloux derrière...
Ligne Conçue pour une clientèle jeune, la catalane n'est pas dépourvue de charme.
Comportement L'Ibiza a accompli de gros progrès sur ce point. Agilité remarquable en zone urbaine, stabilité rassurante... c'est désormais une authentique citadine polyvalente.

ON REGRETTE

Places arrière Avec 4,04 m, cette Ibiza est l'un des modèles les plus longs de sa catégorie. Mais les pensionnaires de la banquette n'en profitent pas. L'espace aux jambes est restreint, et la garde au toit, contraignante pour les plus grands.
Confort Attendu un confort à attendre de ce côté-ci. Assises courtes, sièges fermes et amortissement sec... ça secoue !
Finition Hormis le revêtement moqué qui habille la planche de bord, la qualité des matériaux est très ordinaire. En mai 2015, le constructeur a corrigé le tir en améliorant le tableau de bord.
Anciens TDI Les diesels à injecteurs-pompes sont désagréables au possible (broyants, rugueux...). Heureusement, ils ont été remplacés à partir de 2009.

SEAT IBIZA V

DEPUIS 2017

Totalement renouvelée, la catalane séduit par sa plastique. Sur la route, elle s'affirme comme une citadine polyvalente aboutie.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : boîtes de vitesses manuelles
- ▶ 1.0/1.0 TSI : pompe à eau et rampe à carburant HP



Version non restylée (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Non-démarrage du moteur, batterie déchargée jusqu'en février 2018 > Batterie (marque Moll).
1.0/1.0 TSI (EA211)
Perte de puissance et voyant de commande d'accélérateur allumé jusqu'au 29/06/18 > Commande papillon.
Voyant de niveau de liquide de refroidissement allumé > Joint ou pompe à eau.
À-coups, démarrage difficile ... > Nettoyage de la culasse.
TSI (EA211)
Fuite d'huile > Vis du volant-moteur à changer.

Témoin des gaz d'échappement allumé, présence de carburant dans l'huile jusqu'au 19/04/19 > Pompe haute pression.
1.6 TDI
Claquement à l'avant du véhicule > Volant moteur bimasse.

TRANSMISSION

Grincement de la pédale d'embrayage jusqu'au 11/03/18 > Axe de la pédale et douilles à remplacer.
Impossibilité de passer la 5^e et/ou la 6^e (BVM 5 et BVM 6 MQ200) > Arbre sélecteur.
Frottements en 3^e, 4^e ou 5^e (sur MQ200) > Moyeu et pignons

baladeurs, bagues de synchro.
Le cinquième rapport ne s'engage pas ou saute (BVM 5 MQ250) > Pignons de cinquième.
Vibrations dans le compartiment moteur (MQ250) > Remplacement de l'huile de la boîte.

CHASSIS

Bruit dans le train avant > Souffle d'amortisseurs à modifier.

HABITACLE

Message défaut du combiné d'instruments > À remplacer.
Trait vertical sur l'écran du GPS > À remplacer.
Dysfonctionnement de

l'ouverture des portes à distance > Télécommande à remplacer.

CARROSSERIE

Dysfonctionnement des projecteurs avant Full LED ou halogènes > À remplacer.
Dysfonctionnement des feux de position et de stop sur les versions avec feux arrière à LED > À changer.
Difficultés à ouvrir/fermer le hayon > Réglages de la serrure

ON AIME

Coffre Tout comme l'espace dévolu aux passagers, la capacité de chargement (355 l) fait partie des plus généreuses de la catégorie.



Tarifs Cousine technique de la VW Polo, la catalane n'est pas aussi bien présentée, mais son rapport prix/prestations très compétitif en occasion mérite attention.
Agrement S'il bénéficie d'une excellente position de conduite et d'une ergonomie soignée, le conducteur peut aussi compter sur un châssis sûr et équilibré.
Habitabilité Plus large de 8,7 cm, l'Ibiza a corrigé l'un des défauts de son aînée, à savoir un habitacle trop étroit. Désormais, les occupants de la banquette ont les coudees franches et disposent d'un bel espace aux jambes.

ON REGRETTE

Places arrière La fermeté de la sellerie ne sera pas du goût des passagers. Quant à la place centrale, elle est condamnée par la présence du tunnel de transmission.
Confort Efficace sur les grosses déformations de la chaussée, l'amortissement est nettement moins sur les petites irrégularités abordées à basse vitesse.
Finition Si l'habitacle présente bien, la qualité des plastiques est d'une facture moyenne.
DSG 7 Douce et réactive, cette boîte à double embrayage privilégie l'économie, donnant la sensation de rouler en sous-régime.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.0	75	4,9	Depuis 04/17	Si l'Ibiza se présente comme un modèle polyvalent, ce n'est pas le cas dans cette version. Les prestations de ce petit bloc à trois cylindres sont trop modestes pour envisager de longs trajets extra-urbains.	■
1.0 TSI	95	4,7	Depuis 04/17	Malgré un léger manque de couple à très bas régime, ce moteur fait le job et dispose de suffisamment de ressources pour permettre à l'Ibiza de s'engager sans appréhension sur les voies rapides.	■
1.0 TSI	115	4,7 (4,7)	Depuis 04/17	Bien qu'elle soit de bonne composition, cette variante du 1.0 TSI est malheureusement pénalisée par la longueur des rapports de boîte, ce qui oblige le conducteur à rétrograder fréquemment.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapport

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TSI 95 DE 2017

Filtre à air	32 €	Amortisseurs AV	309 €
Filtre d'habitacle	36 €	Amortisseurs AR	167 €
Filtre à huile	12 €	Kit de distrib. (120 000 km)	264 €
Plaquettes AV	74 €	Embrayage complet	444 €
Disques AV	162 €	3 bougies	64 €
Garnitures AR	258 €	Total du panier de pièces	1 822 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pour remplacer son best-seller, Seat n'a pas mégoté : il a revu intégralement sa copie. Design, conduite et équipement jouent en sa faveur. L'Ibiza est aussi plus polyvalente que jamais, avec une habitabilité qui figure parmi les meilleures de la catégorie. Qualité des matériaux exceptée, elle a suffisamment d'arguments pour faire de l'ombre à sa cousine, la VW Polo. Question fiabilité les premiers défauts commencent à remonter.

SEAT LEON III

2013-2020

La recette est on ne peut plus simple : une base de Golf, une fabrication à l'allemande et une âme profondément latine. Contact !

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : climatisation, DSG 7, direction
- ▶ 1.2/1.4 TSI : surconsommation d'huile
- ▶ TDI : pompe à eau, EGR, FAP



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2/1.4 TSI

Surconsommation d'huile jusqu'au 04/09/13 > Culasse.

Perte de puissance

> Actionneur du turbo, soupape de distribution variable ou commande papillon.

Fuite de liquide de refroidissement > Joint ou pompe à eau.

1.8/2.0 TSI

Fuite de liquide de refroidissement jusqu'au 18/01/15 > Pompe à eau.

Perte de puissance > Turbo.

1.6 TDI (EA288)

Bruit > Nettoyage ou remplacement des injecteurs.

1.6/2.0 TDI (EA288)

Voyant d'anomalie allumé

> Commande de pompe à carburant ou faisceau moteur.

Carburant de liquide de refroid. allumé > Pompe à eau, radiateur, tubulure d'admission, radiateur EGR.

Bruit moteur à froid jusqu'au 03/10/16 > Courroie de distribution ou galet tendeur.

Témoin moteur allumé

> Contacteur de pression d'huile (jusqu'au 01/07/16) ou soupape de pression d'huile (jusqu'au 01/09/17).

Démarrage du moteur retardé > Variateur d'arbre à cames.

Témoin de préchauffage allumé

> Radiateur ou soupape EGR, ou FAP.

TRANSMISSION

Impossibilité d'engager le 5^e rapport (BVM 5) > Pignons de 5^e.

Pas de traction en marche arrière jusqu'au 03/06/14 (BVM 5) > Groupe de fourchettes.

Dysfonctionnements sur DSG 7 > Embrayage multidisque.

Absence de motricité sur DSG 7 > Fourchettes de sixième et de marche arrière.

Perte d'huile de la DSG 7 > Boîte.

Gricements de la DSG 7 > Double embrayage.

CHASSIS

Témoin de direction allumé jusqu'en novembre 2014 > Boîtier de direction.

Durété de la direction jusqu'au 17/11/15 > Mécanisme de DA.

HABITACLE

Dysfonctionnements des leve-vitres arrière > Mécanisme.

Froid indisponible > Fuite à réparer (clapet), vanne de régulation ou compresseur (Sanden).

Ventilation inopérante > Moteur à remplacer.

Anomalies visuelles du combiné d'instruments > À changer.

ON AIME

Qualité perçue Plancher de bord joliment dessiné, matériaux d'aspect flûteux : la Leon est tout bonnement méconnaissable.



Ergonomie Est-ce bien une Seat ? Le doute est permis en examinant le poste de conduite. Les nombreux réglages disponibles (volant, siège) et l'implantation des commandes rappellent, en effet, l'univers de sa cousine, la Golf.

Dynamisme La Golf VII, justement, n'est pas très loin, puisque cette Leon utilise la même plate-forme.

Sauf qu'elle dispose de réglages spécifiques. À la stabilité de sa cousine, elle ajoute tempérament, vivacité... et un freinage tonique.

Coffre Sa capacité est identique à celle de l'allemande : 380 l, de quoi renforcer sa fibe et familiale.

ON REGRETTE

Confort À l'arrière, les réglages de suspension se traduisent par une certaine fermeté. Chassis sport et jantes de 17 pouces n'arrangeront rien à l'affaire...

Entrée de gamme Autant écarter d'emblée les versions de base, trop modestement motorisées et mal équipées. Pas de climatisation, ni de banquette arrière rabattable, et seulement un très petit nombre d'options disponibles.

Bruits de mobilier Ça grince et ça craque. Comme quoi l'espagnole a encore du pain sur la planche pour faire aussi bien que sa cousine en matière d'assemblage.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI*	105/110**	4,9/4,9	01/13-06/18	À la fois souple et silencieux, il offre des prestations plus qu'honorables.	★★★★
1.4 TSI*	122/125**	5,2	01/13-12/16	Vigoureux et agréable, il permet d'apprécier le dynamisme de la Leon.	★★★★
1.4 TSI*	140/150**	5,2/4,8	01/13-06/18	Couple supérieur, tonus à tous les étages et sensations déjà sportives.	★★★★
1.8 TSI	180	5,9 (5,7)	01/13-06/18	Il ne fait pas d'esbroufe, mais les performances sont au rendez-vous.	★★★★
1.6 TDI	90	4,1	01/13-12/16	Certes économique, ce petit diesel manque un peu d'arguments.	★★★★
1.6 TDI*	105/115**	3,8/4	01/13-05/20	Sobre et assez performant. On déplore juste sa paresse à bas régime.	★★★★
2.0 TDI	150	4,1 (4,4)	01/13-05/20	Souplesse, agrément de premier plan, le meilleur choix en diesel.	★★★★
2.0 TDI	184	4,2 (4,6)	01/13-06/19	Il joue les gros bras, il est performant, mais de là à parler de sportivité...	★★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapports. (*) Changement de puissance en avril 2014. (**) Également disponible avec boîte auto.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 115 DE 2015

Filtere à air/habitacle	33/26 €	Embrayage complet	660 €
Filtere à huile/carburant	17/55 €	Injecteur/4 bougies	616/124 €
Plaquettes/disques AV	118/188 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	81/142 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	332/224 €	Filtere à particules	2 674 €
Kit de distrib. (219 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 793 €
MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €			

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN La Leon n'a pas la renommée de la Golf, mais elle n'a jamais été aussi proche de sa cousine en termes de prestations... À la différence qu'elle ne facture pas ses services au même prix en seconde main. Un bon plan, donc, que cette Seat. Côté fiabilité le bilan est plus que mitigé. Au-delà des soucis de jeunesse, la boîte DSG 7 reste un fruit à pépins, ce qui vaut également pour les moteurs TDI, sujets à des problèmes de vanne EGR et de pompe à eau.

SEAT ARONA

DEPUIS 2017

Ligne sympa, équipement complet, espace à bord généreux, l'Arona vise dans le mille dans la jungle des SUV urbains.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes :
boîtes de vitesses manuelles



Version non restylée (avant 2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous moteurs

Non-démarrage du moteur jusqu'en février 2018 > Batterie (Moll).

Tous essence

Fuite d'huile > Vis de fixation du volant-moteur.

1.0 TSI

Fuite d'huile au niveau du turbo > Bagues-joints des conduites.

Fuite de liquide de refroidissement > Joint de la pompe à eau.

Témoin moteur allumé

> Commande de papillon (jusqu'au 30/06/18) ou pompe à carburant HP (jusqu'au 20/04/19).

1.6 TDI

Claquements au ralenti > Volant-moteur bimasse.

Témoin moteur allumé, perte de puissance > Mise à jour ou turbo.

Témoin préchauffage allumé > Régénération du FAP.

Claquements à froid > Mise à jour du calculateur moteur.

Fuite d'huile du 01/03/19 au 30/04/19 > Manoccontact d'huile.

TRANSMISSION

Impossibilité de passer la 5^e et/ou la 6^e > Arbre sélecteur.

Frottements au passage des rapports > Moyeu et pignon

baladeur, et bagues de synchronisation de 3^e et 4^e.
Mauvais passage du 5^e rapport > Réglage de la fourchette.

CHASSIS

Efficacité insuffisante du frein à main > Réglage.

Bruit en tournant le volant > Graissage des butées d'amortisseurs.

HABITACLE

Message d'erreur au combiné d'instruments > Mise à jour logiciel.

Trait vertical sur l'écran tactile > À changer.

Non-fonctionnement de la climatisation > Fusible ou contacteur de pression.

Grièvement de la pédale d'embrayage jusqu'au 12/03/18 > Axe et douilles de roulement.

CARROSSERIE

Présence d'eau dans le troisième feu stop > À changer.

Dysfonctionnement du hayon > Réglages de la gâche et des butées, ou remplacement de la serrure.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 TSI 95	95	5	Depuis 11/17	Une puissance modeste, mais un couple de 175 Nm qui assure à l'Arona des performances suffisantes sur route, tout en étant souple en ville.	■
1.0 TSI 115	115	5 (5,8)	Depuis 11/17	Cette version est plus adaptée lorsque l'on roule avec armes et bagages ou sur autoroute. De plus, c'est celle qui est la plus répandue.	■
1.5 TSI 150	150	4,9	Depuis 11/17	Souple et vigoureuse, cette version a du répondant. Mais on reste sur sa faim côté sensations à cause d'un fonctionnement assez linéaire.	■
1.6 TDI 95	95	4,3 (4,4)	11/17-05/20	Un moteur aux vibrations contenues, agréable en ville et qui ne craint pas de prendre la route. Le tout avec une consommation maîtrisée.	■
1.6 TDI 115	115	4,3	01/18-06/19	Plus puissant, l'Arona est évidemment plus alerte sur route, mais ce moteur a eu la vie courte. Il est donc peu représenté.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TSI 115 DE 2018

Filtre à air/habitacle	33/21 €	Amortisseurs AV/AR	309/219 €
Filtre à huile/carburant	13/n.c. €	Kit de distrib. (120 000 km)	271 €
Plaquettes AV	88 €	Embrayage complet	741 €
Disques AV	166 €	3 bougies	81 €
Plaquettes AR	73 €	Turbo	1 717 €
Disques AR	107 €	Total du panier de pièces	3 839 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le choix est vaste dans la catégorie des SUV urbains, mais l'Arona est une proposition qui se défend. Il est suffisamment grand pour accueillir une petite famille et ses bagages, sa palette de moteurs est bien adaptée à une utilisation polyvalente et son rapport prix/équipements, attractif. Certes, on aurait apprécié un peu plus de fantaisie, notamment dans l'habitacle. Une critique qui n'est plus d'actualité sur la version restylée depuis 2021.

ON AIME

Design Le style de l'Arona est plus sérieux qu'original. Il n'empêche, le SUV Seat est bien dessiné et dispose de nombreuses possibilités de personnalisation.

Gabarit Sa longueur de 4,14 m reste raisonnable dans un segment où les dimensions ne cessent de croître. Un point qui a son importance pour évoluer en ville.

Habitabilité Ses mensurations ne l'empêchent pas d'offrir de l'espace à bord, ainsi qu'un coffre logeable et pratique à charger.

Équipements Son rapport prix/équipements est avantageux. La dotation est intéressante dès le deuxième niveau Style, avec l'écran tactile de 8 pouces.

Châssis Le comportement de ce SUV est très rassurant et sa conduite se révèle plaisante.

ON REGRETTE

Ambiance Sur les finitions Reference et Style, le coloris noir prédomine largement dans l'habitacle. Bonjour tristesse!



Insonorisation Basé sur la berline Ibiza, ce SUV a des difficultés à limiter les bruits d'air, ainsi que ceux des moteurs TDI à partir de 120 km/h.

Modularité Contrairement à certains de ses concurrents, l'Arona ne dispose pas de banquette coulissante, ni de dossiers inclinables. En fait, la modularité n'apporte rien de plus par rapport à une berline.

SEAT ATECA

DEPUIS 2016

Le premier SUV compact de la marque n'est pas passé inaperçu. Accueillant, bien fini, vif, sûr de ses appuis : un modèle très cohérent.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **DGS 7 :** dysfonctionnements
- **1.4 TSI :** pompe à eau
- **1.6/2.0 TDI :** encrassement, pompe à eau



Modèle non retestylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Batterie déchargée jusqu'en février 2018 > Batterie (marque Moll).
TSU / TFSI
Manque de puissance jusqu'à 30/06/18 > Unité de commande papillon.
1.4 TSI
Voyant moteur allumé jusqu'au 19/04/19 > Pompe HP.
1.4 TSI
Témoin moteur allumé > Sondes lambda.
Perte de liquide de refroidissement > Pompe à eau.
Perte de puissance

> Actionneur de turbo.

1.5 TSI
Témoin de contrôle des gaz allumé jusqu'au 16/11/18 > Détecteur de pression.
1.6/2.0 TDI
Retard de démarrage à froid > Nettoyage ou remplacement des injecteurs.
1.6/2.0 TDI
Bruit moteur à froid > Gilet tendeur (Gates).
Perte de liquide de refroidissement > Radiateur, pompe à eau, joint de culasse ou radiateur de recyclage des gaz.
Bruit au ralenti du 04/04/17 au

09/05/17 > Culbuteurs.

Dysfonctionnement moteur > Bougies de préchauffage.
Témoin de préchauffage allumé > Soupape ou radiateur EGR, filtr e à particules, conduite d'admission et radiateur de suralimentation.
2.0 TDI 190
Perte de liquide de refroidissement > Échangeur de chaleur intégré à la tubulure d'admission.
Témoin moteur allumé > Vanne EGR ou capteur de pression des gaz.

TRANSMISSION

Fuite d'huile sur DSG 7 (1.4 TSI) > À réparer ou à changer.

Perte d'huile sur DSG 7 (sur 2.0

> Joint du carter du filtr e à huile.
Crissement au démarrage sur DSG 7 (sur 2.0) jusqu'en juin 2017 > Volant moteur bimasse.
Témoin d'alerte de la boîte DSG 7 (sur 2.0) allumé jusqu'au 25/09/17 > Boîte.
Gricinement au passage des vitesses sur DSG 7 (1.4 TSI) > Kit double embrayage.
Impossibilité de passer la cinquième sur BVM 5/6 (MQ250) > Pignons de cinquième.
Claquements à l'avant (BVM 5 et BVM 6 MQ200) > Volant moteur.

ON AIME

Coffre Avec 540 l (soit 68 l de plus qu'un Renault Kadjar), le SUV Seat se situe dans la moyenne haute du segment. Y a plus qu'à charger !



Dynamisme La plate-forme MQB que le Seat Ateca partage avec le Volkswagen Tiguan lui réussit : le tran avant est bien guidé, les appuis sont solides et la commande de boîte est précise.

Ergonomie Assise basse, planche de bord orientée vers le conducteur, commandes idéalement placées, levier de vitesse rapide : au volant, on est comme un coq en pâte.
Places arrière Sur la banquette, ambiance détendue... L'espace est plus que suffisant pour les jambes, et la garde au toit, très correcte. Petit plus : l'accoudoir central.

ON REGRETTE

Version de base Assez pauvre : il faut grimper au deuxième niveau (Style) pour pouvoir profiter du régulateur de vitesse, de la climatisation auto ou des capteurs de pluie et de lumière.
Medularité Sur ce point, Seat ne s'est pas foulé. Pas de banquette collissante, ni de siège passager rattactable à l'avant, et le coffre est dépourvu de double plancher.
Place centrale Autant l'exclure dans le cadre d'un long trajet. En effet, le dossier bombé et le tunnel de transmission sont rédhibitoires.
Présentation Si la finition et l'assemblage ont été soignés, l'ensemble est un peu triste.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 TSI 4 x 2	115	5,3	Depuis 09/16	Vivant sur les premiers rapports, il avoue ses limites au-delà.	■
1.4 TSI 4 x 2/4 x 4	150	5,4 (5,5)/6,1 (6,3)	09/16-10/18	Efficace à l'accélération, mais il manque d'allant sous 2 000 tr/min.	■
2.0 TFSI 4 x 4 DSG 7	190	7	Depuis 05/17	Outre son couple de gros diesel, ce bloc se distingue par son énergie.	■
1.6 TDI 4 x 2	115	4,4	09/16-09/20	Les prestations sont correctes, mais sa sonorité gâche le plaisir.	■
2.0 TDI 4 x 4	150	5,1	Depuis 09/16	Son niveau de performances lui permet d'être à l'aise partout.	■
2.0 TDI 4 x 4 DSG 7	190	5,3	09/16-02/20	Ce diesel a la pêche, mais finalement le TDI 150 suffit amplement.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 115 DE 2017

Filtre à air/habitacle	33/28 €	Embrayage complet	660 €
Filtre à huile/carburant	17/52 €	Injecteur/4 bougies	616/126 €
Plaquettes/disques AV	170/231 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	100/166 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	282/245 €	Filtre à particules	2 488 €
Kit de distrib. (219 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 717 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pour une première sur le segment très disputé des SUV, Seat vise dans le mille. En jeune impétueux, l'Ateca a même le toupet de se hisser à hauteur des ténors. Il faut reconnaître qu'il cumule les qualités : habitacle et coffre spacieux, comportement affûté, fabrication soignée et, cerise sur le gâteau, un rapport prix/équipement digne d'intérêt. Question fiabilité : les TDI, tout comme la DSG 7, font parler d'eux avec le sempiternel encrassement du moteur.

SEAT

ALHAMBRA II

2010-2020

Vaste habitacle, coffre géant, modularité au top... le Seat Alhambra, comme le Sharan, est l'allié idéal des familles nombreuses.

FIABILITÉ

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : embrayage, climatisation
- ▶ 2.0 TDI (EA189) : turbo, pompe à eau



VW Sharan



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0 TDI 140/170/177 (EA189)

Voyant moteur allumé

> Modification de l'ajustage du recyclage des gaz.

Témoin « manque d'AdBlue » allumé > Résistance chauffante dans le réservoir d'AdBlue.

Résonance dans l'habitacle jusqu'au 01/07/13 > Boîtier de filtre à air.

Témoin de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau.

À-coups du moteur > Injecteur.

Perte de puissance > Turbo.

2.0 TDI 150/184 (EA288)

Voyant moteur allumé > Calage de

la distribution, voire soupape de commande de calage d'arbre à cames ou capteur de pression de carburant.

Fuite d'huile jusqu'au 18/10/16 > Couvercle de filtre à huile.

Bruit moteur > Galet tendeur de la distribution (jusqu'au 02/10/16) ou culbuteurs à eau (du 04/04/17 au 30/05/17).

Voyant de préchauffage allumé > Bougie à changer.

Témoin de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau.

Témoin moteur allumé > Contacteur de pression d'huile (jusqu'au 01/07/16) ou soupape de

pression d'huile (jusqu'au 01/09/17).

Bruit du moteur, irrégularités de fonctionnement > Ressorts de soupape.

TRANSMISSION

BVM 6

Usure de l'embrayage jusqu'à la fin du millésime 2014 > Plateau de pression.

CHASSIS

Bruit dans le train avant > Kit de réparation des butées d'amortisseur ou paliers de fixation.

Témoin de direction allumé > Reprogrammation.

HABITACLE

Blocage du frein de parking électrique > Calculateur à remplacer.

Froid indisponible > Compresseur de climatisation (Sanden).

Défaillances du GPS RNS 315 > À remplacer.

Fuite d'eau par le toit panoramique > Joint ou cadre de toit.

CARROSSERIE

Corrosion du hayon arrière dans la zone des feux de plaque jusqu'au 03/04/13 > À réparer ou à changer.

Corrosion de l'aile arrière jusqu'au 07/03/16 > À réparer ou à changer.

ON AIME

Coffre Il n'en manque pas ! Même avec les sept places déployées, on dispose tout de même de 300 L.



Habitabilité Avec un tel gabarit, on est en droit de se montrer exigeant. Le catalan ne vous décevra pas, car son habitacle est vraiment très... très vaste.

Modularité Judicieuse, avec trois sièges individuels coulissants qui s'escament dans le plancher en un tourmain, tout comme ceux implantés dans le coffre.

Portes coulissantes Un pur bonheur pour les parents lorsqu'ils doivent installer les bambins dans leur siège auto.

Sièges de 3^e rang Chose plutôt rare, les sixième et septième places ne sont pas ici synonymes de punition. Elles proposent un confort et un espace décent.

Présentation Classique, voire austère, mais la réalisation est d'excellente facture.

ON REGRETTE

Confort L'Alhambra manque de moelleux à basse vitesse.

Comportement Excepté un freinage moyen, il est sain. Mais l'ensemble est pataud.

Maniabilité Outre son gros gabarit, son rayon de braquage ne lui facilite pas la vie en ville.

Volkswagen Sharan Abacadabra ! Il lui suffit 'une calandre spécifique (ou l'autre reste est identique) pour se faire plus cher que son clone espagnol.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITÉ
2.0 TDI	115	5	06/11-05/18	Faute d'une offre en essence sur le marché de l'occasion, ce bloc diesel fait office d'entrée de gamme. Néanmoins, point de salut avec une telle puissance. Le 2.0 TDI 140 est bien mieux adapté à l'Alhambra.	■
2.0 TDI*	140/150**	5,5/5	09/10-09/20	Vu le poids (1 850 kg), n'attendez pas de performances décoiffantes. Mais, grâce à de bonnes reprises, il fait preuve d'aisance et affiche de consommations raisonnables. Version 150 ch sonore au ralenti.	■
2.0 TDI*	170/177/184**	5,8/5,8/5,3	09/10-05/18	Sur ce type de véhicule, une telle puissance est loin d'être un caprice. Le couple supérieur se traduit immédiatement par des accélérations plus vives, alors qu'avec armes et bagages, il supporte mieux la charge.	■

(*) Également disponible avec boîte auto DSG 6 rapports. (***) 2.0 TDI 150 depuis juillet 2015, TDI 177 depuis janvier 2015, TDI 184 depuis juillet 2015.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2015

Filtre à air/habitacle	33/29 €	Embrayage complet	531 €
Filtre à huile/carburant	16/52 €	Injecteur/4 bougies	685/131 €
Plaquettes/disques AV	145/226 €	Turbo	1 913 €
Plaquettes/disques AR	92/163 €	Vanne EGR	290 €
Amortisseurs AV/AR	367/327 €	Filtre à particules	2 475 €
Kit de distrib. (219 000 km)	204 €	Total du panier de pièces	7 679 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 99 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Dans la catégorie des grands monospaces, le Seat Alhambra et son clone, le Volkswagen Sharan, font partie des derniers survivants. Qu'importe, ils n'ont pas besoin de cet argument pour séduire les familles nombreuses. Celles qui disposent d'un budget plus serré se tourneront vers l'espagnol. Attention cependant : comme sur les autres modèles de la gamme, l'ancien 2.0 TDI a été source d'ennuis jusqu'en 2015 (turbo, pompe à eau, embrayage).

SKODA FABIA II

2007-2014

À défaut de fantaisie, cette citadine tchèque est d'une rationalité exemplaire. L'acheteur en aura pour son argent.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **DSG 7 :** nombreux dysfonctionnements
- ▶ **1.2 TSI :** distribution, turbo
- ▶ **1.2/1.6 TDI :** vanne EGR



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2
Témoïn moteur allumé > Culasse, voire catalyseur.
Impossibilité de démarrer jusqu'au 05/12/12 > Papillon.
1.2 TSI
Bruits divers dans le moteur > Chaîne et tendeur (jusqu'au 17/06/11) ou pompe à eau.
Témoïn moteur allumé (décalage de la chaîne ou fessu e du piston) > À réparer, ou moteur à remplacer.
Fuite d'huile au niveau du carter de distribution jusqu'au 18/05/14 > Étanchéité à réaire.
Perte de puissance > Turbo

(jusqu'au 07/11/11) ou actionneur de pression du turbo (jusqu'à la fin de la production).
1.2/1.6 TDI (EA189)
Perte de puissance > Vanne EGR
1.4 TDI (EA189)
Cognement dans le moteur > Arbre à cames et poussoirs à remplacer.
1.6 TDI (EA189)
Fuite de gazole jusqu'au 10/03/12 > Conduite de retour de carburant.
Fuite d'huile > Couvre-culasse.
Fuite de liquide de refroidissement > Joint du thermostat.
Perte de puissance > Injecteurs à remplacer.

TRANSMISSION

BVM 5
Passage des 3/4^e rapports difficile > Bague de synchro.
DSG 7
Vibrations lors du passage de la 1^{re} à la 2^e > bruit au démarrage > Kit d'embrayage.
Dysfonctionnements jusqu'en septembre 2014 > Fusible ou mécanique à changer.
Absence de motricité jusqu'à la fin de la production > Fourchette de 6^e et de marche arrière.

CHASSIS

Témoïn ABS allumé > Nettoyage

du transmetteur de régime.
Défaillance de la direction jusqu'en mars 2010 > Câble de masse de la batterie.
Bruit dans le train avant > Palier supérieur de l'amortisseur (jusqu'en janv. 2009) ou biellettes de direction (jusqu'à la fin de la production).

HABITACLE

Bruit de la ventilation jusqu'au 21/06/10 > Moteur de ventilateur.
Froid indisponible jusqu'au 01/10/11 > Compresseur.
Dysfonctionnements du GPS jusqu'à fin mai 2013 > Antenne de pavillon.

ON AIME

Places arrière De l'espace pour les jambes, une garde au toit plus que suffisante, la Fabia bichonne ses passagers. Une vraie quatre places.



Offre Pour accueillir les valises, une soute de 300 l bien agencée : rares sont les concurrents qui font mieux. Pour qui en veut davantage, le break Combi offre 480 l.

Aspects pratiques Mettre de l'ordre ? Rien de plus facile avec les nombreux espaces de rangement disponibles, en particulier à l'avant (deux boîtes à gants, tiroirs logés sous les sièges).

Polyvalence Comme un poisson dans l'eau en ville, la tchèque ne perd rien de son assurance sur voie rapide, et reste stable en toutes circonstances.

ON REGRETTE

3-cylindres (1.2 et 1.2/1.4 TDI) Inutile d'espérer aller bien loin avec ces moteurs indigents, la Fabia vous fera savoir très vite quel est son périmètre d'action. Sans parler des vibrations et du bruit générés par les blocs TDI.

Présentation Comme souvent sur les modèles du groupe Volkswagen, relief et fantaisie sont exclus.

Freinage Ça manque de mordant, ce qui se traduit par des distances d'arrêt un peu longues.

Confort Si les sièges ont gagné en moelleux et si l'amortissement a progressé en souplesse, les déformations de la châssisée sont très perceptibles à basse vitesse.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.2	60/70	5,9/5,9	05/07-10/14	Sonore, ce 3-cylindres aux prestations passables est bon pour la ville.	■
1.4 16V	85	6,5	05/07-05/10	Plus vit, il offre des reprises plus consistantes pour pouvoir dépasser.	■
1.2 TSI	85	5,2	05/10-10/14	Un petit bloc surprenant par sa tonicité et sa souplesse. Très bon choix.	■
1.2 TSI	105	5,3 (5,3)	05/10-10/14	Les mêmes qualités que le 85 ch et des prestations encore supérieures.	■
1.2 TDI	75	3,4	11/10-10/14	Excepté son appétit d'oiseau, ce diesel n'a pas grand-chose pour lui.	■
1.4 TDI	70/80*	4,8/4,6	05/07-05/10	Bruit, vibrations, paresse... le même topo que pour le 1.2.	■
1.6 TDI	75	4,2	05/10-10/14	Ce n'est pas un foudre de guerre, les reprises sont justes, et il bavarde.	■
1.6 TDI	90	4,2	05/10-10/14	Bilan correct, mais son creux à bas régime pénalise l'agrément.	■
1.9 TDI	105	4,9	05/07-05/10	S'il anime avec énergie la Fabia, c'est au prix d'une cacophonie à bord.	■

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto DSG 7 rapports. (*) Arrêt du TDI 70 en mai 2008.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 90 DE 2012

Filtre à air/habitacle	31/23 €	Embrayage complet	556 €
Filtre à huile/carburant	15/53 €	Injecteur/4 bougies	718/126 €
Plaquettes/disques AV	103/165 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/110 €	Vanne EGR	458 €
Amortisseurs AV/AR	170/143 €	Filtre à particules	1 963 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 008 €

MAIN-D'OEUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

En quête d'un véhicule tendance ? Si c'est le cas, passez votre chemin, la Fabia ne fait pas dans le tape-à-l'oeil, mais dans la praticité. Dégourdie en zone urbaine, la tchèque ne s'en tire pas si mal sur la route. En revanche, les moteurs, notamment les diesels, très bavards, manquent d'agrément. Question robustesse, le bilan pourrait être meilleur si les blocs 1.2 TSI et 1.6 TDI, de même que la boîte DSG 7, n'avaient pas quelques faiblesses de conception.

SKODA FABIA III

DEPUIS 2014

Modernisée, cette 3^e génération capitalise sur les qualités de son aînée. Mais confort et insonorisation manquent encore de confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- **DSG 7** : dysfonctionnements divers
- **TDI** : volant moteur, vanne EGR, pompe à eau



Modèle non restylé (avant 2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Manque de puissance > Papillon.
Voyant de température allumé > Joint de pompe à eau.
1.0 MPI/1.2 TSI
Stop&Start hors service jusqu'à 08/06/15 > Sonde lambda.
1.0 TSI
Perte de puissance > Actionneur de turbo (depuis le 29/09/14).
1.2 TSI
Calage moteur jusqu'à 03/04/16 > Injecteur.
1.4 TDI (EA288)
Dysfonctionnements moteur > Vanne EGR, capteur de pression

différentielle ou filtre à particules.
Bruit, calage jusqu'à 01/11/15 > Volant moteur.
Voyant de préchauffage allumé > Capteur de pression de suralimentation (jusqu'à 03/02/16) et/ou vanne EGR, radiateur EGR, filtre à particules.
Témoïn de pollution allumé jusqu'en mai 2016 > Faisceau de sonde lambda à réparer.
Bruit moteur à froid > Distribution.
Démarrage impossible > Nettoyage du papillon des gaz et radiateur de suralimentation.
Témoïn de température allumé > Pompe à eau, radiateur EGR,

radiateur, joint de culasse...

TRANSMISSION

BVM 5
Claquements > Embrayage.
DSG 7
Absence de motricité jusqu'en mai 2016 > Fourchettes de 5^e et de marche arrière.
Bruit au démarrage jusqu'au millésime 2017 > Kit d'embrayage.
Dysfonctionnements jusqu'en octobre 2017 > Mécatronique.
Voyant boîte allumé jusqu'en octobre 2017 > Levier à changer.
Sauts de régime > Double embrayage.

CHASSIS

Bruit des tambours arrière ou des freins arrière > Plateaux de frein ou plaquettes (jusqu'à 05/11/17).

HABITACLE

Panne des vitres électriques arrière jusqu'en octobre 2016 > Faisceau électrique ou fusible.
Défaillance des ampoules arrière jusqu'au 25/02/18 > Porte-ampoules à remplacer.
Défaillance du moteur de ventilation jusqu'en février 2018 > À réparer + pose d'une grille.

ON AIME

Combi La déclinaison break fait figure d'élève modèle avec sa soute généreuse de 530 l... Cela représente tout de même 90 l de plus qu'une Renault Clio Estate.



Habitabilité La Fabia réserve à ses occupants un meilleur accueil que ses concurrentes. Les pensionnaires de la banquette apprécieront les 9 cm gagnés en largeur.

Ergonomie Qu'il s'agisse des commandes, des rangements ou bien encore de la position de conduite, c'est net et sans bavure.

Coffre Déjà avantageux sur la deuxième génération, le volume de chargement atteint 330 l sur ce modèle. Une valeur référence.

Tenue de route Développée sur la base de son aînée, cette troisième génération progresse avec un roulis mieux maîtrisé et une direction plus précise.

ON REGRETTE

Agrement en diesel Rouler économique, c'est également l'assurance de voyager dans une ambiance animée, entre le bourdonnement des blocs TDI et leurs vibrations.

Amortissement Une bosse, un dos-d'âne... il suffit v àiment d'un rien pour que les passagers soient secoués à basse vitesse. Sur route, c'est un phénomène de pompage qui prend la relève.

Qualité perçue L'habitacle, privé de matériaux chics, manque singulièrement de cachet.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 MPI	60	4,7	Depuis 11/14	Juste avec la Citigo, ce 3-cylindres est hors sujet avec sa grande sœur.	■
1.0 MPI	75	4,8	Depuis 11/14	Guère plus enthousiasmant. Pour se balader en ville, tout au plus.	■
1.2 TSI	90	4,7	11/14-05/17	Moins fringant que le 85 ch, mais il est serviable et remplit son rôle.	■
1.2 TSI	110	4,8 (4,7)	11/14-05/17	Il séduit par sa souplesse et sa vigueur dès qu'il faut mettre les voiles.	■
1.4 TDI	75	3,6	10/15-05/18	La sobriété ne fait pas tout. Grondements et vibrations sont pénibles.	■
1.4 TDI	90	3,6 (3,8)	11/14-05/18	Mêmes défauts, mais des accélérations correctes et reprises toniques.	■
1.4 TDI	105	3,6	11/14-05/18	Atone sous 1 500 tr/min, il n'est pas aussi homogène que le 90 ch.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.4 TDI 90 DE 2015

Filtre à air/habitacle	24/23 €	Embrayage complet	682 €
Filtre à huile/carburant	15/52 €	Injecteur/3 bougies	787/93 €
Plaquettes/disques AV	103/165 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/110 €	Vanne EGR	603 €
Amortisseurs AV/AR	237/101 €	Filtre à particules	2 674 €
Kit de distrb. (210 000 km)	185 €	Total du panier de pièces	7 876 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Lorsqu'on recherche une citadine, la Fabia fait rarement partie des possibilités envisagées. Pourtant, malgré son manque de notoriété, la petite Skoda tient la dragée haute aux stars françaises en matière d'habitabilité, de praticité ou d'ergonomie. Elle se distingue aussi par un rapport prix/équipement plus compétitif en seconde main. Si le 1.2 TSI s'est débarrassé de ses tares, le 1.4 TDI est victime de l'encrassement du FAP et de la vanne EGR.

SKODA OCTAVIA III

2013-2020

Ne vous fiez pas à son apparence classique, la Skoda est une famille pleine de talents, notamment en termes d'accueil.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** direction jusqu'en 2015
- ▶ **DSG 7 :** dysfonctionnements
- ▶ **TDI :** pompe à eau, vanne EGR...

>>> ⚠ A surveiller



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 TSI
Impossibilité de démarrer, voire décalage de la distribution
> Variateur d'arbre à cames, ou réparation du moteur.
Surconsommation d'huile jusqu'au 18/06/14 > Culasse.
1.0/1.2/1.4 TSI
Perte de puissance > Papillon.
Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau.
1.5 TSI
Dysfonctionnements
> Transmetteur de carburant.
1.8/2.0 TSI
Perte de puissance jusqu'en janvier

2015 (2.0) et juin 2016 (1.8) > Turbo.
1.6/2.0 TDI (EA288)
Bruit anormal au ralenti > Courroie de distribution et/ou galet tendeur.
Dysfonctionnements moteur
> Vanne EGR, capteur de pression différentielle ou FAP.
Témoin de 1^{er} allumé > Pompe à eau (jusqu'en avril 2017), radiateur EGR, radiateur joint de culasse, ou radiateur de suralimentations.
Voyant de préchauffage allumé > Vanne EGR, radiateur EGR, FAP.
Batterie déchargée de juillet 2016 à mars 2018 > À changer.
2.0 TDI (EA288)

Témoin moteur allumé jusqu'au 25/05/15 > Variateur de calage d'arbre à cames.

TRANSMISSION

DSG 7
Bruit de 2^e en 3^e, de 4^e en 5^e, ou au démarrage > Kit d'embrayage.
Absence de motricité jusqu'en mai 2016 > Fourchettes 6^e et marche AR.
Dysfonctionnements jusqu'en octobre 2017 > Mécatronique.
Bruits au démarrage jusqu'au millésime 2017 > Kit d'embrayage
Sauts de régime, patinage à froid > Double embrayage + embrayage multidisque.

CHASSIS

Dysfonctionnements de la direction jusqu'en novembre 2014 > Mécanisme de direction.
Claquements de la direction en braquant > Mécanisme à réparer.
Cognements au niveau du train arrière > Amortisseurs (solutions diverses apportées de juin 2013 à juin 2016).

HABITACLE

Usure du revêtement du volant (jusqu'en juin 2015) ou du cuir (jusqu'en juin 2016) > À remplacer.
Bugs de l'écran GPS de mai 2017 à novembre 2018 > À changer.

ON AIME

Qualité perçue Plancher de bord soigné, matériaux d'apparence flûtée, élégant volant à trois branches, l'intérieur est cosy.



Places arrière Plus grande de 9 cm en longueur et de 11 cm en empattement, cette troisième génération en profi e pour ménager un espace très accueillant. Sur la banquette, c'est flag ant. **Coffre** Le volume de chargement augmente de 30 l pour atteindre 590 l. Les rivaux font profil ba... Et ne parlons pas du Combi, avec ses compétences de démenager. **High-tech** Reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse, régulateur de vitesse adaptatif, l'Octavia met le paquet... en option.

ON REGRETTE

Tenu de route Une stabilité à toute épreuve, une bonne maîtrise du roulis, tout serait parfait avec une direction plus communicative et une meilleure adhérence... **Place centrale** Au deuxième rang, le tunnel de transmission exclut la présence d'un troisième passager. **Acoustique** L'ambiance est un peu sonore dans l'habitacle. Selon les circonstances, on entendra soit le bruit des trains roulants, soit les grincements du mobilier, soit les deux à la fois. **Confort** Décemment, quand ça veut pas, ça veut pas... La montée en gamme de cette génération n'est pas du tout perceptible au niveau des vertèbres.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (kW)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI	105/110	4,9/4,9	03/13-10/16	Plein de bonne volonté, ce moteur conviendra aux petits rouleurs.	🟡
1.0 TSI	116	4,5 (4,5)	05/16-07/20	Petits bras, ce 3-cylindres 7 l surprend par sa douceur et son tonus.	🟢
1.4 TSI	140/150*	5,3/5,1	03/13-08/17	Une version de milieu de gamme costauda, qui a tout pour plaire.	🟢
1.6 TDI	90	3,7	01/15-01/18	L'Octavia n'est certes pas très lourde, mais il y a un minimum...	🟡
1.6 TDI	105/110*	3,8 (3,9)	03/13-07/20	Sobre, il anime très correctement cette berline, mais il est trop sonore.	🟡
2.0 TDI	150	4,1 (4,5)	03/13-07/20	Pas mal de couple, des reprises franches et des prestations « 4 étoiles ».	🟡
2.0 TDI	184	4,4 (4,7)	05/13-07/20	Un gros diesel qui pète le feu. Comme le 150 ch, il n'est pas discret.	🟡

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports. (*) Changement de puissance en mai 2015.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 105 DE 2015

Filtre à air/habitacle	33/20 €	Embrayage complet	660 €
Filtre à huile/carburant	17/55 €	Injecteur/4 bougies	589/127 €
Plaquettes/disques AV	137/196 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	81/142 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	295/223 €	Filtre à particules	2 674 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 859 €

MAIN-D'ŒUVRE : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN L'important, ce n'est pas tant le physique, mais ce qu'il y a l'intérieur... La formule convient tout à fait à cette troisième génération, qui retient plus l'attention par son habitacle spacieux que par son sex-appeal. Développée sur la moderne plate-forme MQB du groupe Volkswagen, l'Octavia n'est pas vierge de défauts. Entre autres sources de tracas : la direction, la boîte DSG 7, ainsi que la pompe à eau, le FAP et le système EGR sur les diesels.

SKODA SUPERB II

2008-2015

L'espace d'une limousine au prix d'une berline compacte. Telle est la promesse de cette Skoda tirée à quatre épingles.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- **DSG 7 :** bruit, dysfonctionnements
- **TFSI :** distribution, surcons. d'huile
- **TDI :** vanne EGR, FAP...

Modèle restylé (2013)



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.6 TDI**
- Fuite** de liquide de refroidissement > Joint du boîtier thermostat.
- Fuite** de gazole jusqu'au 10/03/12 > Conduite de retour de carburant.
- Perte** de puissance > Injecteurs.
- 1.6/2.0 TDI rampe commune**
- Fuite** de liquide de refroidissement > Joint du thermostat.
- Manque** de puissance > Vanne de dosage de gazole, pompe haute pression ou injecteurs...
- 2.0 TDI injecteurs-pompe**
- Manque** de puissance > Soupape de recyclage des gaz.

2.0 TDI rampe commune

- Perte** de puissance > Vanne EGR ou capsule de pression de turbo.
- Calage** moteur jusqu'en juillet 2014 > Clapet vanne EGR.

TRANSMISSION

- Dysfonctionnements** de la DSG 6 jusqu'au 12/03/10 > Double embrayage.
- Vibrations**, bruits au démarrage sur la DSG 7 jusqu'à la fin de la production > Kit d'embrayage.
- Dysfonctionnements** de la DSG 7 > Mécatronique (jusqu'en novembre 2014), ou fourchettes de

- 6' et de marche arrière (jusqu'à la fin de la production).
- Passage** des 3' et 4' rapports difficile sur VM 5 > Bague de synchro ou pignon de 3'/4'.
- Bruit** de l'embrayage sur BVM 6 > Disque, voire carter d'embrayage.

CHASSIS

- Train** arrière instable jusqu'en juin 2010 > Bras de suspension.
- Témoins** ABS/ESP allumés jusqu'en septembre 2011 > Unité ABS/ESP.

HABITACLE

- Froid** indisponible > Compresseur Delphi (jusqu'au 01/10/11),

- condenseur Modine (jusqu'au 22/03/12), ou électrovanne ou compresseur Sanden (jusqu'au 04/12/12).
- Infiltration** d'eau par le toit panoramique jusqu'au 12/04/11 > Tuyaux d'évacuation.
- Ventilation** d'air chaud hors service jusqu'en mai 2011 > Résistance ballast.
- Défaillance** du coffre électrique jusqu'au 10/10/13 > Servomoteurs.

ON AIME

Habitabilité Accès facilité par des portières immenses, deux places (tunnel central oblige), près de 50 cm entre la banquette et le dos des sièges avant, grandes surfaces vitrées : un vrai salon ambulatoire !



Coffre Avec son ingénieux système TwinDoor intégrant malle et hayon, et sa capacité de chargement de 565 l, extensible à 1 670 l, la Superb assomme les rivaux. On comprend pourquoi les taxis l'ont adoptée... **Fabrication** Impeccable, à l'image de la planche de bord, habillée d'un matériau moussé, et l'intérieur est mieux fini que dans une assat. **Comportement** Direction précise, châssis rigoureux, la grande Skoda se montre rassurante, malgré une tendance au roulis en virage.

ON REGRETTE

Maniabilité En ville, le gabarit de la Superb rend la conduite délicate. Ça se corse d'autant plus lors des manœuvres, faute d'une meilleure visibilité vers l'arrière. **Insonorisation** Satisfaisante en ce qui concerne les mécaniques, moins réussie côté bruits aérodynamiques. **Dynamisme** Les fêrus de conduite risquent fort de s'ennuyer au volant de cette routière placide. En revanche, sur les longues bandes de bitume, elle est imperturbable. **Confort** Recevoir ses invités dans un intérieur aussi vaste et cosy, mais leur infliger des trépidations dès que la route est mauvaise... c'est dommage.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TFSI	125	6,8	09/08-05/15	Efficace et silencieux, ce petit bloc s'en sort avec les honneurs.	★★★★
1.8 TFSI	160	7,6	09/08-07/13	Prestations et agrément de premier plan, mais consommation élevée.	★★★
1.6 TDI	105	5	11/10-05/15	S'il est plus discret que le 1.9, le 1.6 n'a pas les épaules assez larges.	★★★
1.9 TDI	105	5,7	09/08-11/10	Vibrations, grondements, relances moyennes... Il cumule les handicaps.	★★
2.0 TDI	140	5,9/5,4*	09/08-05/15	Cette version à la fois alerte et sobre rend la Superb très désirable.	★★★★
2.0 TDI	170	5,8	09/08-05/15	Très agréable sur le Combi, plus lourd. Un bloc vigoureux et performant.	★★★★

(*) Valeur pour la version à rampe commune depuis novembre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 140 DE 2011

Filtere à air/habitade	29/18 €	Embrayage complet	725 €
Filtere à huile/carburant	15/50 €	Injecteur/4 bougies	788/126 €
Plaquettes/disques AV	117/196 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	85/150 €	Vanne EGR	458 €
Amortisseurs AV/AR	458/182 €	Filtere à particules	2 674 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	8 372 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pas assez chère, mon fil ! La Superb a tout d'une limousine de renom. Enfin presque. Il lui manque deux atouts : une forte image de marque et des suspensions moelleuses. En termes d'espace, les passagers arrière sont comme des coqs en pâte, et le coffre peut engloutir tout le barda. Si, dans l'ensemble, la qualité de fabrication est satisfaisante, les moteurs causent plus de soucis, ce qui vaut aussi pour le compresseur de climatisation et la boîte DSG 7.

SKODA SUPERB III

2015-2019

Habitabilité exceptionnelle, coffre géant, finition léchée... cette troisième génération soigne en plus son apparence physique.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **DSG 7 :** divers dysfonctionnements
- ▶ **1.6/2.0 TDI :** vanne EGR, pompe à eau



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6/2.0 TDI

Dysfonctionnements moteur

> Vanne EGR, capteur de pression différentielle ou FAP.

Bruit moteur au ralenti à froid > Cournoie de distribution et/ou galet tendeur.

Démarrage du moteur impossible, ou témoin moteur allumé > Fusible et calculateur de la pompe à carburant.

Témoin moteur allumé > Faiseur moteur à réparer.

Témoin de 1^{er} allumé > Pompe à eau (jusqu'en avril 2017), radiateur EGR, radiateur, joint de culasse,

radiateur de suralimentation.

Voyant de préchauffage allumé > Vanne EGR, radiateur EGR ou FAP.

Batterie déchargée de juillet 2016 à mars 2018 > À changer.

TRANSMISSION

DSG 7

Absence de motricité jusqu'en mai 2016 > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.

Bruit anormal jusqu'au millésime 2017 > Kit d'embrayage.

Sauts de régime > Double embrayage + embrayage.

Dysfonctionnements jusqu'en novembre 2017 > Mécatronique.

4 x 4

Défaillance de la transmission intégrale jusqu'en juillet 2015 > Pompe du coupleur.

CHASSIS

Cognements à l'arrière (avec suspension pilotée) d'août 2015 à avril 2016 > Palier des bras longitudinaux arrière.

Couinements du train avant jusqu'en mars 2017 > Graissage du palier des bras transversaux.

Témoin de direction allumé jusqu'en avril 2018 > Reprog.

Usure des plaquettes AR jusqu'en décembre 2018 > À remplacer.

HABITACLE

Dysfonctionnements divers du système multimédia jusqu'en mai 2016 > Reprogrammation

Régulation de l'arrivée d'air chaud impossible jusqu'en juin 2016 > Mise à jour.

Voyant « antivol de direction défectueux » allumé jusqu'en novembre 2016 > Calculateur de verrouillage de la colonne de direction.

Impossibilité d'ouvrir le hayon jusqu'à fin 2017 > Servomoteur à changer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TSI	125	5,4	07/15-05/18	La Superb n'étant pas trop lourde, ce bloc n'a rien d'incongru.	Vert
1.4 TSI	150	4,9 (5,1)	07/15-06/18	Fort en couple, douce, discrète et volontaire : une version séduisante.	Vert
1.8 TSI	180	5,9 (5,7)	08/15-03/18	Avec un 0 à 100 km/h expédié en 8 s, le 1.8 TSI ne traîne pas sur la route.	Vert
1.6 TDI	120	4,1 (4)	07/15-06/18	Pas ridicule, mais les reprises pâtissent de l'étagement long de la boîte.	Orange
2.0 TDI	150	4,1 (4,5)	07/15-06/19	Performant et costaud, mais il manque de brio dans les dépassements.	Orange
2.0 TDI	190	4,1 (4,5)	07/15-06/19	Avec ses accélérations tranchantes, doubler devient une formalité.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2014

Filtre à air/habitacle	33/26 €	Embrayage complet	662 €
Filtre à huile/carburant	17/52 €	Injecteur/4 bougies	616/127 €
Plaquettes/disques AV	170/231 €	Turbo	1 957 €
Plaquettes/disques AR	124/207 €	Vanne EGR	310 €
Amortisseurs AV/AR	295/280 €	Filtre à particules	2 502 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 854 €

MAIN-D'ŒUVRE : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Alors que son aînée était déjà bien lotie question espace à bord et volume de coffre, le constructeur en a rajouté une couche. Sur ce point, la Skoda fait mieux que des berlines supérieures. Et pour ne rien enlever à son mérite, elle affiche en occasion un rapport prix/équipement alléchant. Cependant, bien que sortie deux ans après l'Octavia, la Superb a hérité d'elle certains défauts. En ligne de mire, la boîte DSG 7, toujours fragile, et les moteurs diesel TDI.

ON AIME

Prix/équipement Moins chère que ses concurrentes, la Superb ne mégote pas sur sa dotation, avec en bonus le GPS dès le deuxième niveau de finition.

Finition Les matériaux utilisés et la qualité de fabrication sont dignes des standards allemands.

Habitabilité Espace aux genoux, garde au toit... elle est taillée pour accueillir des géants.

Coffre Au concours des grosses malles, la berline comme le break battent leurs rivaux à plate couture. En outre, l'accès à la soute est facilité par une large ouverture.

Style Jusqu'alors, Skoda avait surtout privilégié l'habitabilité plutôt que l'esthétique. Cette fois-ci, la Superb joue la carte de l'élégance. Quoi de plus normal avec un tel nom !

Ergonomie Rien à redire. Des rangements aux commandes en passant par la position de conduite, la copie est parfaite.

ON REGRETTE

Plaisir au volant Si la tenue de route est sécurisante, le roulis et l'effet de pompage des suspensions en courbe dégradent l'agrément.



Suspensions Elles ont tendance à tressauter sur les déformations de la route. Une version équipée de l'amortissement piloté sera un choix judicieux.

Maniabilité Vu le gabarit XXL de la Superb, les aides au stationnement sont obligatoires !

SKODA KAMIQ

DEPUIS 2019

Bien plus classique que feu le Yeti, le deuxième petit SUV de Skoda privilégie l'espace et le sérieux plutôt que la fantaisie.

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

▶ **1.0/1.5 TSI:**
Encrassement de la culasse.
Hausse du niveau d'huile

>>> 1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0/1.5 TSI

Dysfonctionnements moteur

> Transmetteur de régime moteur.
Instabilité du régime moteur et/ou témoin de dépollution allumé
> Nettoyage de la culasse.

Claquements dans le compartiment moteur > Variateur de calage d'arbre à cames et carter de distribution.

Niveau d'huile trop élevé, témoin moteur allumé > Transmetteur de position de l'arbre à cames (du 01/03/19 au 13/03/20) ou pompe haute pression.

1.6 TDI

Non-démarrage du moteur,



témoin de préchauffage allumé
> Transmetteur de pression de carburant.

Bruits de combustion, à-coups, démarrage retardé > Nettoyage des injecteurs ou remplacement du système d'injection.

TRANSMISSION

Bruit au passage de la 3^e sur la boîte DSG > Fourchette 1^{er}/3^e et synchro 3^e.

CARROSSERIE

Présence d'eau dans le 3^e feu stop
> À changer.

ON AIME

Habitabilité Comme souvent chez Skoda, les passagers arrière profitent d'un bel accueil, malgré un gabarit compact. Le coffre fait aussi partie des références.



Finition Avec des matériaux de belle facture et des assemblages soignés, le Kamiq fait meilleure impression qu'un certain... VW T-Cross.

Confort Les suspensions se révèlent conciliantes, à condition d'éviter le châssis Sport, et les sièges ne manquent pas de mûelleux.

Ergonomie En évitant de céder aux sirènes du tout tactile, ce SUV se montre plus facile à apprivoiser que d'autres productions récentes du groupe VW.

ON REGRETTE

Conformisme Malgré son regard sur deux étages, le style ne brille pas vraiment par sa jovialité. Un déficit de fantaisie qui se poursuit dans l'habitacle.

Comportement Même s'il demeure rassurant et n'a rien d'une punition, ce tchèque manque trop d'agilité pour régaler son conducteur.

Tarifs Les prix sont moins compétitifs que d'ordinaire chez Skoda, et peuvent facilement augmenter à cause d'une longue liste d'options.

Gamme Suppression rapide du diesel, pas d'hybride ou de 4x4 : le Kamiq ne vous donne pas l'embaras du choix.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.0 TSI	95	5,6	Depuis 09/19	Grâce à son turbo et à un couple généreux, ce trois-cylindres est loin d'offrir des performances indignes.	■
1.0 TSI	116/110	5,7 (6)	Depuis 09/19	Plus vélocité, ce moteur a aussi l'avantage d'être associé à une boîte manuelle six rapports, voire une double embrayage en option.	■
1.5 TSI	150	5,8 (6,2)	Depuis 09/19	Seul quatre-cylindres essence de la gamme, ce 1.5 facilite grandement les dépassements. N'en attendez toutefois pas trop de tempérament.	■
1.6 TDI	116	5 (5,2)	09/19-10/20	Ce diesel n'aura fait qu'un passage éclair dans la gamme. Très sobre, il manque en revanche de discrétion à l'accélération.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG. (*) Changement de puissance en octobre 2020.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TSI 116 DE 2020

Filtre à air/habitade	35/43 €	Amortisseurs AV/AR	312/194 €
Filtre à huile	15 €	Kit de distrib. (210 000 km)	219 €
Plaquettes AV	92 €	Embrayage complet	596 €
Disques AV	206 €	3 bougies	93 €
Plaquettes AR	76 €	Turbo	1522 €
Disques AR	111 €	Total du panier de pièces	3 510 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Vous cherchez de l'audace ? Vous avez sonné à la mauvaise adresse, puisque ce petit SUV Skoda brille avant tout par sa sagesse. Assez spacieux pour accueillir une petite famille malgré une longueur bien adaptée à la ville, mieux fabriqué et moins cher que son cousin VW T-Cross, il n'est vraiment pas dépourvu d'arguments. Mais ne comptez pas trop sur lui pour vous donner le sourire, aussi bien en le regardant qu'en prenant son volant.

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

LA BOUCLE DU RECYCLAGE DES PAPIERS

20 kg : c'est le poids moyen des papiers triés par habitant et par an. Cahiers, papiers brouillon, catalogues, enveloppes, magazines... tous les papiers se recyclent. Pour leur donner une nouvelle vie, il suffit de bien les trier. Découvrez les grandes étapes de la boucle de recyclage des papiers.

1. LE TRI

À la maison, au bureau, en vacances, nous déposons tous nos papiers dans le bac ou le point de collecte le plus proche. Pas besoin de les froisser, de les déchirer, ni d'enlever les agrafes ou les spirales.



2. LA COLLECTE

Les papiers et les emballages recyclables sont collectés par les ripeurs et transportés jusqu'au centre de tri le plus proche.

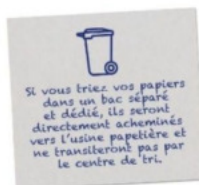


Près de 3 millions de tonnes de papiers graphiques sont commercialisées en France, fabriquées à partir de pâte à papier vierge ou de papiers recyclés.



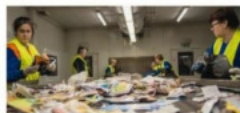
5. L'IMPRIMERIE

Le papier recyclé est utilisé notamment pour fabriquer de nouveaux supports : journaux, livres, cahiers...



3. LE CENTRE DE TRI

Les papiers sont séparés des emballages recyclables manuellement et à l'aide de machines qui détectent les différents matériaux.



4. L'USINE PAPETIÈRE

En les mélangeant à de l'eau, les papiers deviennent de la pâte à papier. Nettoyée, étalée puis séchée, cette pâte est transformée en feuille géante de papier recyclé et enroulée en bobine.



CITEO

SKODA YETI

2009-2017

Ce petit SUV ne ménage pas ses efforts. Pour autant, il n'est pas exempt de défauts, notamment sur le chapitre du confort.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation, système 4 x 4
- ▶ **TSI :** chaîne de distribution
- ▶ **TDI :** vanne EGR, FAP, injecteurs...



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 TSI 105

Démarrage impossible > Moteur à remplacer (distribution décalée).

Cognements moteur jusqu'au 18/06/11 > Chaîne de distribution.

Perte de puissance > Turbo (jusqu'au 07/11/11) ou actionneur (jusqu'en avril 2015).

Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau.

1.4 TSI

Cognements moteur > Variateur d'arbre à cames, distribution complète, voire moteur.

À-coups > Réparation du turbo.

1.8 TSI

Surconsommation d'huile jusqu'au 17/10/11 > Pistons, bielles et distribution.

1.6 TDI 105 (EA189)

Fuite de gazole jusqu'au 10/03/12

> Conduite de retour de carburant.

Fuite d'huile > Couvre-culasse.

Fuite de liquide de refroidissement

> Joint du thermostat.

Perte de puissance > Injecteurs.

2.0 TDI (EA189)

Régénération du FAP impossible > Remplacement.

Témoin moteur allumé jusqu'en février 2010 > Faisceau moteur.

Manque de puissance

> Soupape EGR, vanne EGR ou capsule de turbo.

Vibrations > Volant moteur.

TRANSMISSION

Bruits de la DSG 7 > Kit embrayage.

Embrayage hors service sur BVM 6

> Disque et plateau de pression.

Défaillance du coupleur 4 x 4

jusqu'en juillet 2015 > Pompe.

CHASSIS

Instabilité du train arrière jusqu'en

juin 2010 > Bras de suspension.

Témoin ESP allumé jusqu'en

septembre 2010 > Calculateur.

HABITACLE

Infiltration d'eau par le toit

panoramique jusqu'au 05/05/11

> Flexibles d'évacuation.

Froid indisponible > Compresseur

de climatisation Delphi (jusqu'au

01/10/11), condenseur Modine

(jusqu'au 22/03/12), électrovanne

ou compresseur Sanden (jusqu'au

05/12/12).

Dysfonctionnements du GPS

jusqu'à fin mai 2013 > Antenne.

CARROSSERIE

Corrosion du panneau latéral sous

la porte arrière jusqu'en novembre

2014 > À réparer.

ON AIME

Comportement Par ses réactions, le Yeti s'apparente à une berline. À défaut de dynamisme, il offre, en effet, une bonne tenue de route, et la caisse est bien maintenue.



Habitabilité Pour un véhicule long de 4,22 m, les places arrière sont relativement accueillantes, siège central excepté. Et si l'on y ajoute la modularité du Roomster, on peut s'octroyer plus d'espace. **Transmissions** 4 x 2 ou 4 x 4 ? Pas de différence flag ante sur la route. En revanche, dans les chemins, la version à transmission intégrale possède des vertus que la version 4 x 2 ne connaît pas...

Agilité en ville Dimensions contenues, visibilité remarquable, le SUV Skoda ne pose aucun problème de prise en main...

ON REGRETTE

Direction Seuls regrets pour la conduite urbaine : l'assistance est un peu lourde à faible allure, et le rayon de braquage, trop important.

Confort Si vous êtes passager, il faudra faire preuve de patience. Les assises sont dures, les suspensions, sèches, et les nuisances sonores, monnaie courante (roulements, moteurs diesels, mobilier).

Présentation Si le restylage opéré en janvier 2014 a permis d'atténuer légèrement la sensation d'austérité (à travers l'apparition de couleurs moins sombres notamment), l'ambiance est encore assez terne.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI 4 x 2*	105/110	6,6/5,5	09/09-10/17	Il fait preuve de bonne volonté, mais n'allez pas lui demander la lune.	★★
1.4 TSI 4 x 2*	122/125	6,4/5,8	01/14-10/17	Agréable, cette version s'accommode bien mieux du poids du Yeti.	★★
1.6 TDI 4 x 2	105	4,6 (5)	01/11-05/15	Reprises et accélérations demeurent justes pour un usage familial.	★★
2.0 TDI 4 x 2/4 x 4	110	5,4/6,1	09/09-10/17	Souple à bas régime, il donne le change, sauf quand il faut dépasser.	★★
2.0 TDI 4 x 2/4 x 4	140/150	5,1/4,8 4,8/5,1	09/09-10/17	Sobre, il ne craint ni la charge ni les reliefs. Mais manque de discrétion.	★★
2.0 TDI 4 x 4	170	5,7 (6,3)	09/09-05/15	Ce moteur tire profit de son couple en termes de performances.	★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 ou 7 rapports. (*) Également disponible avec boîte auto DSG 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 110 DE 2014

Filtre à air/habitade	29/18 €	Embrayage complet	601 €
Filtre à huile/carburant	17/52 €	Injecteur/4 bougies	616/126 €
Plaque(s)/disques AV	101/183 €	Turbo	2 004 €
Plaque(s)/disques AR	115/166 €	Vanne EGR	319 €
Amortisseurs AV/AR	192/191 €	Filtre à particules	1 866 €
Kit de distrb. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	6 841 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pas besoin de casser sa tirelire pour rouler en SUV. Ce gentil petit monstre pétri de qualités est affiché à des tarifs amicaux. À l'instar d'un couteau suisse, il propose de multiples services malgré sa compacité. On apprécie son rapport habitabilité/encombrement, sa modularité et ses qualités routières. Reste ceci : une insonorisation médiocre, un mobilier bruyant et des pépins techniques, notamment sur le 2.0 TDI. Le modèle restylé est plus sûr à cet égard.

SKODA KAROQ

DEPUIS 2017

Bien conçu, facile à vivre et confortable, le Karoq est un SUV accompli. Mais il lui manque un soupçon de fantaisie.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► **DSG 7 :**
divers dysfonctionnement



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 TSI
Fuite liquide refroidissement
> Joint de la pompe.
Perte de puissance, témoin moteur allumé > Papillon.
1.6 TDI
Bruit moteur à froid > Nettoyage des injecteurs.
Témoin moteur allumé
> Radiateur de vanne EGR ou FAP, ou nettoyage soupape.
Témoin moteur allumé
> Transmetteur de pression interne du cylindre.
Bruit à froid > Courroie crantée et/ou galet-tendeur.

Batterie déchargée (Moll) jusqu'en mars 2018 > Remplacement.
2.0 TDI
Témoin d'accélérateur allumé jusqu'en octobre 2018
> Calculateur de chauffage d'AdBlue.
1.6 TDI/2.0 TDI
Surchauffe > Pompe à eau.
Témoin alerte alternateur
> Courroies d'alternateur et multipiste (-de 10 000 km) ou alternateur (+ de 10 000 km).

> Mécatronique.
Fuite d'huile > Piston d'embrayage de la mécatronique.
Sifflements > Kit d'embrayage.
Craquement du troisième rapport jusqu'au millésime 2020
> Fourchette et synchroniseur ou boîte de vitesses.

CHASSIS

Perte d'assistance de direction jusqu'en avril 2018
> Reprogrammation.
Perte d'aide au maintien dans la voie jusqu'au 18/06/19
> Caméra frontale.

TRANSMISSION

DSG 7
Dysfonctionnements

HABITACLE

Témoin airbag passager allumé > Module de commande.
Impossibilité d'ouvrir le hayon jusqu'au 7/12/17 > Servomoteur.
Coupage GPS jusqu'en mars 2018
> Réparation fiche accusateur.
Freinage d'urgence hors fonction jusqu'en juin 2018 > Calculateur.
Dysfonctionnements du système infodivertissement jusqu'en novembre 2018
> Mise à jour logiciel.
Bugs du combiné digital > Reprogrammation (de mai 2018 à mars 2019) ou remplacement (jusqu'en octobre 2019).

ON AIME

Aspects pratiques Multiples rangements, parapluie dans la contre-porte, gratte-givre caché dans la trappe à carburant... le Karoq multiplie les bonnes idées.



Equipement Le SUV tchèque soigne particulièrement ce chapitre avec une dotation complète, notamment sur le niveau Style.
Habitabilité C'est l'un des plus accueillants du segment avec un espace aux jambes généreux et une place centrale plutôt confortable. Les familles apprécieront...
Modularité Sièges individuels, coulissants et dossiers inclinables, configuration quatre places... la modularité, nommée Variolift x, est particulièrement soignée.

ON REGRETTE

Fastidieux Malheureusement, la manipulation n'est pas très aisée et le plancher n'est pas parfaitement plat lorsque les sièges sont retirés.
Bruit Lors de fortes accélérations ou à haut régime, le bloc 2.0 TDI conserve son grondement si caractéristique.
Ambiance Le traitement du mobilier intérieur manque franchement de gaieté. Les formes sont plutôt géométriques et le noir domine largement.
Caractère Tant à conduire qu'à regarder, le Karoq ne décline pas le grand frisson. De nombreux concurrents affectent davantage de personnalité.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.0 TSI 4 x 2	116	5,4	Depuis 10/17	Malgré sa bonne volonté, ce bloc trois cylindres est à la peine.	■
1.5 TSI 4 x 2*	150	5,4	Depuis 10/17	Ce bloc TSI est à la fois doux en ville et vigoureux sur la route.	■
2.0 TSI DSG 4 x 4	190	6,9	Depuis 10/18	Un moteur performant mais à l'intérêt limité, uniquement en Sportline.	■
1.6 TDI 4 x 2*	116	4,5 (4,8)	Depuis 10/17	Un diesel d'entrée de gamme qui fait le job, sans éclat mais sobrement.	■
2.0 TDI 4 x 2/ DSG 4 x 4	150	4,7/5,4	Depuis 10/17	Le surcroît de puissance apporte beaucoup plus d'aisance au Karoq.	■
2.0 TDI DSG 4 x 4	190	5,2	Depuis 10/18	Bien plus alerte, pour les gros rouleurs ou ceux qui évoluent chargés.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto à 7 rapports. (*) Egalement disponible avec la boîte auto 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 116 DE 2018

Filter à air/habitacle	33/30 €	Embrayage complet	458 €
Filter à huile/carburant	16/55 €	Injecteur	191 €
Plaquettes/disques AV	145/233 €	4 bougies	135 €
Plaquettes/disques AR	100/164 €	Turbo	1 821 €
Amortisseurs AV/AR	446/509 €	Vanne EGR	295 €
Kit de distrib. (210 000 km)	220 €	Total du panier de pièces	4 851 €

MAIN-D'OEUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Avec son style consensuel et son intérieur sans grande saveur, le Karoq ne déclenche pas le coup de cœur. Mais c'est à l'usage que ce SUV séduit. Ses sièges arrière individuels, son équipement généreux ou encore ses nombreux détails pratiques le rendent très facile à vivre. De plus, il se montre suffisamment habitable et confortable. Enfin sa fiabilité est plutôt d'un bon niveau. Mais il faut se méfier de la boîte DSG, qui peut cacher de mauvaises surprises.

SKODA KODIAQ

DEPUIS 2017

Et un SUV de plus ! Certes, mais celui-ci, avec son habitabilité record et ses astuces, se met les familles dans la poche.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.4 TSI :** joint de pompe à eau
- ▶ **2.0 TDI :** pompe à eau, batterie, vanne EGR



Version non restylée (avant 2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 TSI
Témoin de liquide de refroidissement allumé > Joint de pompe à eau.
Perte de puissance > Unité de commande de papillon.
2.0 TDI (EA288)
Témoin de préchauffage allumé > Vanne et/ou radiateur EGR, ou FAP.
Témoin défaut moteur allumé > Transmetteur de pression du cylindre, voire calculateur moteur.
Témoin de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau, radiateur EGR ou de suralimentation.
Batterie déchargée (Moll) jusqu'à



mars 2018 > À changer.

CHASSIS

Usure des plaquettes AR jusqu'à 03/07/17 > À remplacer.
Défaillance du système multimédia (écran noir) jusqu'à 06/11/17 > Reprogrammation.

HABITACLE

Dysfonctionnement du système de main libre jusqu'à 03/07/17 > Caméra.
Défaillance du système multimédia (écran noir) jusqu'à 06/11/17 > Reprogrammation.

Divers dysfonctionnements du système multimédia (Amundsen ou Bolero) jusqu'à 06/11/17 > Reprogrammation.
Impossible d'ouvrir le hayon jusqu'à 07/12/17 > Servomoteur à changer.
Assistant de changement de voie indisponible > Reprogrammation.
Témoin SOS allumé jusqu'en mars 2018 > Fiche d'antenne GSM à réparer.
Défaut d'affichage de l'écran GPS de mai 2017 à novembre 2018 > Écran à changer.
Témoin airbag passager allumé > Module de commande à changer.

ON AIME

Habitabilité Ce SUV à la fibe familiale développée. Au niveau des jambes, comme en largeur, l'espace est digne d'une limousine. Et que dire du volume de coffre : un vrai cargo, ce Kodiaq !



Aspects pratiques Outre des rangements nombreux et bien conçus (double boîte à gants), il offre une pléthore d'astuces (range-parapluie, protections plastiques qui se déploient à l'ouverture des portes avant...).
Confort Doté d'un amortissement assez souple, le tchèque ménage ses hôtes, même s'il ne filtre pas les petits défauts de la chaussée.
Modularité L'habitacle de ce SUV n'a vraiment rien à envier à celui d'un monospace. La banquette 60/40 coulisse sur 18 cm et les sièges s'escamotent aisément.
Présentation L'habitacle, à défaut d'originalité, se caractérise par une bonne qualité de construction.

ON REGRETTE

Agrement de conduite Le Kodiaq se veut sécurisant, mais au volant, ce n'est pas l'extase... Haut sur pattes, il se laisse aller au roulis et se montre pataud dans les virages.
Version sept places Les deux places du troisième rang sont étriquées, pas très accessibles et s'avèrent peu confortables.
Place centrale Le dessin de la banquette ainsi que la présence du tunnel de transmission n'incitent pas à s'y attarder.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.4 TSI	125	6,1	03/17-01/18	S'il ne faut pas s'attendre à des prestations ébouriffantes, ce bloc de base s'en tire correctement, sauf lorsqu'il faut doubler ou charger.	■
1.4 TSI 4x2 DSG/4x4	150	6,3/6,9 (7,1)	03/17-06/18	Avec 250 Nm de couple, cette version anime plus sereinement le lourd SUV. Silencieuse et alerte, elle procure des performances honorables.	■
2.0 TDI 4x2 DSG/4x4	150	5/5,4 (5,7)	Depuis 03/17	Les 150 ch ne sont pas de trop, d'autant que le 2.0 TDI manque de carrure sous 1 500 tr/min. Relances et consommation sont correctes.	■
2.0 TDI 4x4 DSG	190	5,7	Depuis 03/17	Fort de ses 400 Nm de couple, le 2.0 TDI fait preuve de bonne volonté. Il a la ressource nécessaire pour doubler ou rouler à grandes enjambées.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports (1.4 TSI) ou 7 rapports (2.0 TDI).

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2017

Filtre à air/habitacle	32/29 €	Embrayage complet	478 €
Filtre à huile/carburant	16/54 €	Injecteur/4 bougies	672/131 €
Plaquettes/disques AV	145/233 €	Turbo	1 957 €
Plaquettes/disques AR	109/203 €	Vanne EGR	271 €
Amortisseurs AV/AR	478/256 €	Filtre à particules	2 430 €
Kit de distrib. (210 000 km)	256 €	Total du panier de pièces	7 750 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 102 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Skoda a utilisé son savoir-faire pour façonner un SUV conforme aux fondamentaux de la voiture familiale : espace à bord, coffre, aspects pratiques... Le tout assorti d'une présentation qualitative et d'un look plus actuel que le monospace « à papa ». Mais c'est surtout le prix qui constitue son point fort. Pour le tarif d'un SUV plus petit, le Kodiaq offre l'espace et l'aisance d'un généreux SUV. Côté fiabilité, soyez vigilant si vous optez pour une version 2.0 TDI.

SMART FORTWO II

2007-2014

En ville, rien ne lui est impossible. Mais dès qu'il s'agit d'aller voir du pays, cette citadine perd de son assurance malgré des progrès.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **Essence mhd**: rupture de la courroie de l'alternateur-démarrateur
- **cdi**: vanne EGR...



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.0**
- Fuite d'huile** > Étanchéité du carter à rectifier.
- Démarrage** impossible du moteur entre le 30/09/08 et le 04/02/09 > Boîte à fusibles et relais à remplacer.
- Dysfonctionnements** du mode Eco sur mhd > Faisceau de câbles ou capteur de batterie jusqu'au 30/06/09.
- Démarrage** impossible sur version mhd > Palier pivotant de la courroie de l'alternateur-démarrateur (jusqu'au n° de VIN K486604) ou courroie (du n° K486605 à S20790).

0.8 cdi

- Consommation** d'huile anormale > Refroidisseur d'air du turbo.
- Perte de puissance** > Conduites d'air mal serrées, vanne EGR, faisceau électrique à vérifier, ou support de fixation de vanne EGR.

TRANSMISSION

- Marche arrière** impossible à engager (2007-2009) > Reprogrammation
- Fuite** de l'arbre de roue droit à partir d'août 2012 > À changer.

CHASSIS

- Vibrations** de la direction jusqu'à

- 18/03/08 > Bâtier de direction.
- Bruits** de l'essieu avant > Paliers de bras transversal (jusqu'au 20/12/10), soufflets amortisseurs d'air mal serrés, vanne EGR, faisceau électrique à vérifier, ou palier de barre de torsion.
- Bruit** au braquage jusqu'au 03/11/13 > Rotules de barre d'accouplement.

HABITACLE

- Panne** répétée du contacteur des feux stop > Poussoir du contacteur.
- Ouverture** des portes impossible depuis l'intérieur, ou claquements > Serrures.
- Défaillance** de la climatisation

- jusqu'au 04/02/08 en raison d'une fuite > Conduite à changer.
- Dysfonctionnement** des vitres électriques > Calculateur.
- Voyant** d'airbag allumé > Calculateur.

CARROSSERIE

- Infiltration** d'eau dans le coffre > Cadre supérieur du hayon.

ON AIME

Comportement La distance entre les deux essieux (empattement) a augmenté de 5 cm. À la clé, une stabilité accrue en ligne droite, même si on est loin du compte...



Maniabilité Elle a beau avoir enfilé la micro-citadine conserve un gabarit idéal pour la ville et demeure plaisante : train avant plus efficace et direction plus précise. Mais il est vrai que ce n'était pas difficile de faire mieux. **Coffre** 20 cm de plus, cela sert forcément son volume. Avec 220 l, soit 70 l de plus, on peut envisager les courses sans crainte. **Séries spéciales** S'offrir, pour un tarif très raisonnable, une Smart bien équipée et qui nous ressemble, c'est possible !

ON REGRETTE

Electric Drive Cette déclinaison est plutôt rare. dommage, car elle offre un agrément dont la version thermique ne peut se targuer. **Originalité** En consentant des efforts sur la présentation, la Fortwo a un peu perdu de son charme original, ce côté jouet qui faisait partie de sa personnalité. **Boîte auto** Malgré des améliorations, sa lenteur est incompatible avec l'idée que l'on se fait du plaisir de conduite. **Freinage** Au volant, mieux vaut voir plus loin que le bout de son nez, car la Smart ne rassure guère. **Confort** Gare aux passages bosselés, les suspensions sont très raides...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0	61	4,7	03/07-07/14	Même en ville, ce bloc lymphatique offre de piètres prestations.	■
1.0	71	4,7	03/07-11/14	Le bon choix. Il a suffisamment de tonus pour dépasser sereinement.	■
1.0 T	84	4,9	03/07-11/14	Cette version Turbo gagne en agrément et en vitalité sans trop boire.	■
1.0 T	98/102*	5,2	10/07-07/14	Réservé à la Brabus, le plus performant, mais la boîte auto est lente.	■
0.8 cdi	45	3,3	03/07-10/09	Un appétit d'oiseau, mais des prestations ridicules. Et que de bruit !	■
0.8 cdi	54	3,4	10/09-12/13	S'il autorise de meilleures relances, l'agrément passe au second plan.	■

(*) 102 ch depuis octobre 2010.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 71 DE 2012

Filtre à air/habitacle	15/36 €	Amortisseurs AV	264 €
Filtre à huile	12 €	Amortisseurs AR	264 €
Filtre à carburant	70 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	96 €	Embrayage complet	320 €
Plaquettes AV	51 €	3 bougies	39 €
Garnitures AR	125 €	Total du panier de pièces	1 292 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN En ville, où la circulation est saturée et les places de parking se font rares, la petite franco-allemande est la solution idéale, malgré ses 20 cm de plus que la première génération. D'autant que les prix en occasion sont désormais accessibles. Si le constructeur a fait des efforts, la Smart n'est pas aussi convaincante qu'une Toyota iQ. Néanmoins, excepté quelques soucis techniques en début de carrière, la Fortwo est une voiture saine.

SMART FORTWO/FORFOUR

DEPUIS 2014

À deux ou à quatre places, cette troisième génération n'est pas que séduisante. Elle a aussi gagné en efficacité. Merci Renault !

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

➤ Aucune



Fortwo III

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

A-coups au ralenti, fumée noire
> Mise à jour du calculateur moteur, voire sonde lambda à changer.
Perte de puissance jusqu'au 25/06/15 (Forfour) > Capteur de point mort haut.
Voyant injection allumé jusqu'au 27/09/15 > Sonde à oxygène.
Batterie déchargée jusqu'en septembre 2016 > Mise à jour.

TRANSMISSION

Difficulté à passer les rapports (BVM) jusqu'au 26/10/17 (Forfour)
> Vidange de l'huile.
Retour lent de la pédale d'embrayage (Forfour)

> Émetteur d'embrayage.
Grincement en 5^e de la BVM 5 (Forfour) de janvier 2016 au 30/04/18 > Pignon de 5^e ou boîte complète.

CHASSIS

Bruits du train avant jusqu'au 08/12/15 (Forfour) ou jusqu'au 07/12/15 (Fortwo) > Butées d'amortisseur.

Ressorts de train arrière mal montés (sur Fortwo) jusqu'au 01/11/2015 > À changer.

Mauvaise tenue de cap au freinage > Reprogrammation du calculateur ESP (jusqu'au 15/11/15), conduites de frein à remplacer, ou ressorts

arrière (jusqu'en janvier 2016).

Mauvais centrage du volant

> Réglage de la géométrie.

Bruit anormal au niveau de l'arbre de direction > Graissage.

Craquement ou grincement > Direction (jusqu'en août 2015), ou barres d'accouplement (d'octobre 2015 à juin 2016) à changer.

Bruit de roulement à l'avant jusqu'au 16/02/16 (Forfour)
> Moyeu et roulement de roue.

Fuite de liquide de frein (Forfour)
> Resserrer ou remplacer les tuyaux de frein.

HABITACLE

Bruits d'air au niveau de la capote

(Fortwo) > À régler et à retendre.

Défaillance de l'autoradio ou de

l'écran tactile > Reprogrammation.

Impossibilité d'ouvrir la porte

conducteur depuis l'extérieur

(Fortwo) > Sermeur et câble.

Défaillance de la climatisation

jusqu'au 09/03/15 (Forfour)

> Boîtier de distribution d'air.

Dysfonctionnement du

contacteur de démarrage jusqu'au

03/09/15 (Forfour) > À changer.

Affichage erroné de la jauge à

carburant jusqu'en février 2017

> Mise à jour.

Bugs des services connectés (R-Link

1 et 2) jusqu'au 21/12/18

> Reprogrammation.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0	60	4,5	11/14-07/17	Ce 3-cylindres Renault n'a guère d'arguments à faire valoir. Même en ville, il manque cruellement de « tout ». Bref, passez votre chemin.	■
1.0	71	4,1 (4,1)	11/14-12/19	Avec une telle puissance, le conducteur s'attend à mieux. Le moteur vibre trop, ses accélérations sont poussives et ses relances, laborieuses.	■
0.9T	90	4,2 (4,1)	11/14-12/19	Boosté par le turbo, ce bloc Renault est LE bon cheval. Les démarrages sont plus toniques et les prestations, à la hauteur. Agréable avec la BVA.	■
0.9T BVA 6	109	4,6	10/16-10/18	Réservé à la Brabus, ce moteur donne des ailes aux deux Smart. Mais question sportivité, c'est plus une affaire de look que de performances.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto Twinamic à rapports.

LE BUDGET

POUR UN 0.9 T 90 DE 2015

Filtre à air	15 €	Amortisseurs AV	264 €
Filtre à habitacle	36 €	Amortisseurs AR	264 €
Filtre à huile	15 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	112 €	Embrayage complet	263 €
Plaquettes AV	58 €	3 bougies	50 €
Garnitures AR	170 €	Total du panier de pièces	1 247 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 136 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Développées sur la base de la Renault Twingo III, les Fortwo et Forfour ont été revues de fond en comble... Ce qui n'était pas un luxe ! Car, sans être devenue irréprochable, la tenue de route se révèle bien plus sécurisante. Néanmoins, ces citadines pur jus ne sont pas encore prêtes pour la grande vadrouille. Reste à peaufiner suspension, insonorisation et comportement. Depuis janvier 2020, ces citadines ne sont plus proposées qu'en électrique.

ON AIME

Fortour Deux places de plus ? Pas rien pour une Smart... La version « pour quatre » permet d'envisager des (petits) trajets en famille, mais il faudra renoncer aux bagages.



Twinamic Oubliée, la lenteur exaspérante de l'ancienne boîte auto. La version à double embrayage d'origine Renault procure un réel plaisir.

Agilité Pas plus longue que la mouture précédente, la Fortwo fait encore preuve d'une agilité hors du commun. 6,95 m lui suffit à tout effectuer un demi-tour. Un record !
Ambiance De la couleur, du relief et de la rondeur : aucun risque de s'ennuyer dans un environnement aussi ludique et original.

ON REGRETTE

Coffre Des courses en vue ? Inutile de charger le Caddie, la Fortwo se montre pingre dans ce domaine : 260 l de capacité seulement.

Train avant Un freinage appuyé, un changement de cap soudain... et le voilà qui perd très rapidement ses repères, faute de précision. Méfian et donc.

Position de conduite Plancher trop haut, repose-pieds inexistant : la Smart est née pour la ville, mais est-ce une raison pour négliger le confort du conducteur ?

Stabilité Très sensible au vent latéral en raison de son gabarit, la Fortwo n'est pas un modèle de stabilité. Une citadine dans le vent, mais pas trop quand même...

SUZUKI SWIFT III

2010-2017

À l'image de la Mini, cette citadine surprend autant par ses aptitudes en ville que par son aisance sur les petites routes sinueuses.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** direction jusqu'en février 2013
- ▶ **1.3 DDiS :** encrassement du FAP et de la vanne EGR



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 VVT

Fuite d'huile au niveau du carter de distribution jusqu'au 16/09/13 > Joint.

1.3 DDiS

Ralentissement moteur fluant pendant les phases de régénération du filtre e à particules jusqu'au 01/07/11 > Reprogrammation du calculateur d'injection.

Encrassement du filtre e à particules dans le cadre d'une utilisation essentiellement urbaine > Régénération du filtre e à particules.

Divers dysfonctionnement moteur > Nettoyage de la vanne

EGR et du collecteur d'admission.

TRANSMISSION

Blocage de la boîte manuelle en marche arrière sur le 1.2 VVT jusqu'au 29/09/10 > Axe de sélection de la cinquième et de la marche arrière.

Bruit et vibrations provenant du levier de vitesse en troisième sur le 1.2 VVT jusqu'au 08/07/12 > Pignon de troisième à remplacer.

Difficultés à passer les vitesses sur la version 1.6 lorsque les températures sont basses jusqu'au 29/06/15 > Remplacement de l'huile de la boîte de vitesses manuelle.

CHASSIS

Cognements dans la colonne de direction lorsqu'on tourne le volant jusqu'au 23/08/10

> Montage d'une rondelle d'écartement entre la vis et le support de la colonne.

Bruit anormal de l'actionneur de l'ESP jusqu'au 01/02/12 > À remplacer.

Défaut d'assemblage de la colonne de direction sur la crémaillère de novembre 2011 à janvier 2012 > À rectifier (appel de 1430 véhicules en février 2012).

Claquements dans la crémaillère de direction jusqu'au 13/02/13 > À remplacer.

HABITACLE

Dysfonctionnements divers du GPS Garmin jusqu'au 01/06/15 > À reprogrammer.

Imprecision de l'horloge jusqu'au 12/01/15 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Infiltrations d'eau dans les climatiseurs jusqu'au 14/11/11 > À remplacer.

ON AIME

Maniabilité La conduite en ville ?

Un vrai régal : assise surélevée, diamètre de braquage court, direction douce, levier de vitesse bien guidé et champ de vision large (à l'avant). Facile !

Polyvalence Sur route, elle n'est pas moins plaisante. Châssis redoutable d'effi acité, train avant précis et arrière mobile assure une tenue de route très saine. Pour plus de sensations, il y a la version Sport et ses 136 ch.

Habitabilité Spacieuse aux places avant, la Swift ne comprime pas les passagers arrière pour autant. Deux personnes bénéficient d'un espace plus que correct au niveau des jambes et d'une très bonne garde au toit.

ON REGRETTE

Coffre Malgré une longueur accrue de 14 cm, la citadine n'a pas jugé bon d'augmenter le volume de chargement : 211 l seulement.



Présentation L'intérieur a été traité avec plus de soin que dans la Swift II, mais l'ensemble reste terne, même dans cet habitacle baigné de lumière.

Confort L'amortissement a gagné en souplesse, les sièges sont rembourrés, mais ça reste ferme derrière, entre les dossiers verticaux et les percussions perceptibles à basse vitesse.

Insonorisation En essence comme en diesel, même combat ! Il faut composer avec une ambiance assez sonore.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.2 VVT	94	5 (5,6)	09/10-04/17	Il anime correctement la Swift, mais son faible couple se fait sentir sur route où il faut monter dans les tours et jouer du levier de vitesse.	■
1.2 VVT 4 x 4	94	5,5	01/11-04/17	Une citadine 4 x 4 ? Pas commun. Appréciée dans les régions montagneuses, cette version séduit par sa motricité sur sol glissant.	■
1.6 VVT	136	6,4	12/11-04/17	Vaillant jusqu'à 4 000 tr/min, puis au-delà, il exprime tout son potentiel lorsque le conducteur le cravache. Un régal.	■
1.3 DDiS	75	4,2	02/11-10/16	Les prestations sont justes sur la route, notamment pour les dépassements. Et ne parlons pas de sa discrétion...	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.2 VVT 94 DE 2015

Filtre à air/habitacle	23/13 €	Amortisseurs AV	370 €
Filtre à huile	12 €	Amortisseurs AR	249 €
Filtre à carburant	49 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	184 €	Embrayage complet	261 €
Plaquettes AV	84 €	4 bougies	56 €
Garnitures AR	57 €	Total du panier de pièces	1 358 €

MAIN-D'ŒUVRE : 93 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Certes, elle n'a pas l'aura de ses rivales françaises, mais cette citadine cache bien son jeu. À son affaire en ville, la Swift est une bonne surprise sur route, terrain sur lequel elle se révèle effi ace et plaisante à conduire. La nipponne s'apprécie aussi pour son habitabilité et ses aspects pratiques, quitte à négliger le confort et l'insonorisation. Si son aînée a connu des pépins techniques, cette 3^e génération s'en distingue par un bilan bien plus rassurant.

SUZUKI SWIFT IV

DEPUIS 2017

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

>>> Nouveaux défauts



Version non restylée (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous

Fuite d'huile jusqu'en avril 2019 > Joint du couvre-culasse.

TRANSMISSION

Vibration de l'embrayage à froid jusqu'en novembre 2020 > Volant moteur, disque et carter d'embrayage.

CHASSIS

Bruit du System Check de l'ESP jusqu'en octobre 2017 > Reprogrammation.

HABITACLE

Mauvais positionnement du véhicule sur le système de navigation (Bosch) jusqu'au 01/10/17 > À reprogrammer.

Dysfonctionnements divers du GPS (Garmin) > Reprogrammation ou remplacement du GPS.

Défaillances du Bluetooth de la radio jusqu'à fin janvier 2018 > Reprogrammation.

Puissance de chauffage inégale entre les côtés gauche et droit jusqu'au 13/05/18 > Liquide de refroidissement à remplacer.

Endommagement du bord extérieur de l'assise des sièges avant > À réparer.
Détérioration du volant en cuir jusqu'au 28/02/20 > À changer.

SUZUKI IGNIS

DEPUIS 2016

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Toutes :
Bruit dans la direction jusqu'en janvier 2020

>>> Nouveaux défauts



Version non restylée (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2

Fuite d'huile au niveau du couvre-culasse jusqu'en avril 2019 > Joint de couvre-culasse à remplacer.

TRANSMISSION

Vibrations au démarrage à froid de la boîte auto ACS > Volant d'inertie à remplacer.

CHASSIS

Amortissement trop faible et confort dégradé jusqu'au 30/05/17 sur les versions

deux roues motrices ou jusqu'au 1^{er} septembre 2017 sur les versions 4x4 > Montants de suspension avant et amortisseurs arrière à remplacer.

Bruit provenant de l'essieu avant par température négative jusqu'au 31/08/17 > Arbre de transmission avant à remplacer.

Bruit dans la colonne de direction jusqu'au 21/01/20 > À remplacer.

HABITACLE

Mauvaise position du

véhicule sur le système de navigation (Bosch) jusqu'au 02/10/17 > Mise à jour du logiciel.

Différence de puissance de chauffage entre les côtés gauche et droit jusqu'au 13/05/19 > Liquide de refroidissement à changer.

Dysfonctionnements du système de navigation Bosch > Mise à jour.

Détérioration du volant en cuir jusqu'au 17/03/10 > À changer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 Boosterjet	111*	05/17-02/20	Un moteur plein d'allant qui permet à la Swift d'être à l'aise sur tous les terrains.	■
1.2 Dualjet	90*	Depuis 05/17	Très agréable en ville par sa souplesse, il est moins en verve sur voie rapide.	■
1.4 Boosterjet	140	Depuis 06/18	Tonique, cette bombinette s'est malheureusement trop assagée.	■

(*) Existe aussi en version micro-hybride MIVS équipée d'une alterno-démarrateur qui réduit la consommation.

BILAN

Best-seller de la marque, la Swift demeure une redoutable citadine dont le nouveau châssis apparaît très effi ace sur la route. Si le confort des suspensions et la qualité des matériaux appellent des réserves, on ne relève aucun incident majeur en termes de fiabilité

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 4x2/4x4	90	12/16-03/20	Souple et très agréable en ville, ce 4-cylindres se montre pétillant dans les tours. Mais, revers de la médaille, ce moteur a le verbe haut.	■
1.2 Hybrid 4x2/4x4	90	Depuis 12/16	Outre le fait de baisser légèrement la consommation (0,3 l aux 100 km), cette version « hybridation légère » apporte un regain de couple au démarrage.	■

BILAN

Avec sa garde au sol surélevée et son gabarit de poche, l'Ignis excelle dans la jungle urbaine. Ajoutez-y la transmission intégrale et elle est capable de grimper aux arbres. Pour ne rien gâcher, elle est spacieuse, modulable, bien équipée et fiabl

SUZUKI VITARA

DEPUIS 2015

Fringant, habitable, pratique, bien équipé... ce SUV urbain se pose en alternative face aux Peugeot 2008 et consorts.

FIABILITÉ

ESSENCE

Excellente

DIESEL

Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes : direction, usure des pneus arrière

Nouveaux défauts



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 Boosterjet
Sacadés du moteur vers 2 000 tr/min jusqu'au 30/05/18
> Reprogrammation.
Dysfonctionnement du Stop&Start jusqu'au 09/12/20 > Reprog.
1.0/1.4 Boosterjet
Fuite d'huile du couvre-culasse jusqu'en avril 2019 > Joint à remplacer.

> Remplacement de l'huile de la boîte de vitesses manuelle.
Boîte TCSS 6 (sur diesel)
Rétrogradage inopiné de sixième en cinquième au-delà de 195 km/h jusqu'au 05/12/15
> Reprogrammation.
Divers
Bruits au niveau du différentiel arrière jusqu'au 24/02/15
> Bras porteur du différentiel à changer.
Bruit de l'arbre de transmission avant jusqu'en mai 2016
> Arbre de transmission et roulement de roue.

Nécessité de corriger la trajectoire en ligne droite jusqu'au 04/09/15 > Boîtier de direction.
Bruit dans le train avant jusqu'au 22/07/16
> Roulement et moyeu de roue, arbre de transmission.
Gincements au niveau des freins arrière jusqu'au 30/07/17 > Plaquettes.
Usure anormale des pneus arrière jusqu'au 14/02/18
> Essieu usé à changer.

Dysfonctionnement de la caméra de recul jusqu'au 01/10/17
> GPS Bosch à reprogrammer.
Puissance de chauffage inégale entre les côtés gauche et droit jusqu'au 13/05/18
> Liquide de refroidissement à remplacer.
Ecaillage du chrome du pommeau de levier de vitesse jusqu'au 12/11/18 > A remplacer.
Détérioration du volant en cuir jusqu'au 23/01/20 > A changer.

TRANSMISSION

BVM 6
Difficultés à passer les vitesses sur les versions 1.6 VVT et 1.6 DDIS lorsqu'il fait froid jusqu'au 29/06/15

CHASSIS

HABITACLE

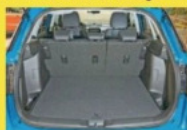
Dysfonctionnements du GPS Bosch jusqu'au 02/10/17 > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Détérioration du chrome de la calandre > A changer.

ON AIME

Coffre La capacité d'emport (375 l) se situe dans la moyenne haute de la catégorie. De plus, la soute dispose d'un double plancher et d'une belle surface de chargement.



Look Peinture rutilante, voire livrée biton... le Vitara a du charme.

Maniabilité Gabarit et rayon de braquage courts, position de conduite haute, commandes douces et bonne visibilité : le SUV Suzuki se plaît en ville !

Tenu de route Le Vitara est également à l'aise sur la route, droite comme sinueuse, grâce à son roulis maîtrisé. Deux bémols toutefois : son freinage et sa direction qui manquent tous deux de consistance.

Vie à bord Compact ne veut pas dire étriqué. Bien au contraire, les places arrière sont plus spacieuses que chez certains témoins du marché. En outre, les rangements sont nombreux et bien agencés.

ON REGRETTE

Présentation L'austérité qui prévaut à bord détonne par rapport à la robe extérieure. Les plastiques durs et de qualité passable teintent encore le tableau.

Confort Le travail des suspensions est appréciable, du moins tant que la route est en bon état. Dans le cas contraire, leurs réactions sèches ne seront pas du goût des passagers.

Insonorisation Les bruits d'air et des trains roulants viennent gêner la quiétude des voyageurs.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.6 VVT 4x2/4x4*	120	5,3/5,6	03/15-10/18	Souple et discret, ce bloc convient en ville. Si cette version ne donne pas l'impression d'être sous-motorisée, elle est moins à son aise sur route.	■
1.4 Boosterjet 4x2/4x4	140	5,2/5,4 (5,5)	Depuis 04/16	Sans être sportif, ce 4-cylindres turbo s'avère performant et peu sonore. Ses ressources disponibles à tout régime donnent des ailes au Vitara.	■
1.6 DDIS 4x2/4x4*	120	4/4,2	03/15-10/18	Certes, son couple garantit de bonnes reprises et les prestations sont à la hauteur. Mais son fonctionnement est particulièrement rugueux.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 rapports. (*) Également disponible avec boîte auto 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DDIS 120 DE 2016

Filtere à air/habitude	20/16 €	Embrayage complet	399 €
Filtere à huile/carburant	26/45 €	Injecteur/4 bougies	501/110 €
Plaquettes/disques AV	120/144 €	Turbo	1 455 €
Plaquettes/disques AR	110/123 €	Vanne EGR	445 €
Amortisseurs AV/AR	404/212 €	Filtere à particules	4 905 €
Kit de distrib. (140 000 km/5 ans)	318 €	Total du panier de pièces	9 353 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 93 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN En roulant sur les plates-bandes des Peugeot 2008 et Renault Captur notamment, le Vitara aurait pu se brûler les ailes. Mais, avec son look de baroudeur, le Suzuki est une bonne surprise. Très agréable en ville, sérieux sur route, il choie ses occupants en termes d'habitabilité et de coffre. **Damage** que confort et présentation n'aient pas bénéficié de la même attention. Techniquement, il n'y a rien à redouter, sauf l'usure des pneus arrière.

SUZUKI S-CROSS

DEPUIS 2013

Dans sa définition, ce SUV compact n'est pas sans rappeler le Nissan Qasqai I. Mais ses prestations ne sont pas aussi abouties.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► Toutes : direction, usure des pneus arrière

Nouveaux défauts



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6 DDIS

Bourdonnement en 4^e, 5^e et 6^e vers 1 900 tr/min > Reprog.

1.0/1.4 Boosterjet

Fuite d'huile jusqu'en avril 2019 > Joint de couvre-culasse.

TRANSMISSION

BVM 6

Difficulté à passer les vitesses sur 1.6 VVT et 1.6 DDIS lorsqu'il fait froid jusqu'au 29/06/15 > Huile.

CVT 7 (sur essence)

Vibrations de 2^e en 1^{er} jusqu'au 10/12/13 > Reprogrammation.
Bruit de roulement au ralenti ou entre 5 et 20 km/h jusqu'au

16/05/16 > Boîte à remplacer.

Retard à l'accélération lorsque la pédale est enfoncée > Soupape de régulation de la boîte.

Boîte TCSS 6 (sur diesel)

Rétrogradage inopiné de 6^e en 5^e au-delà de 195 km/h jusqu'au 05/12/15 > Reprogrammation.

Divers

Bruits au niveau du différentiel arrière jusqu'au 24/02/15 > Bras porteur du différentiel à changer.

CHASSIS

Nécessité de corriger la trajectoire en ligne droite jusqu'au 04/09/15 > Boîtier de direction.

Traces d'huile sur les étriers de frein

arrière > À remplacer.

Voyant ESP allumé jusqu'au 12/12/14 lorsque la pédale est légèrement actionnée > Reprog.

Bruit au niveau du train avant jusqu'au 22/07/16 > Roulement et moyeu de roue, arbre de transmission.

Grincements des freins arrière jusqu'au 30/07/17 > Plaquettes.

Usure anormale des pneus AR jusqu'au 14/02/18 > Essieu AR.

HABITACLE

Puissance de chauffage insuffisante "te par T" basse jusqu'au 28/08/14 sur 1.6 VVT et 1.6 DDIS jusqu'au 27/08/14 > Reprog.

Bruit de battement du toit jusqu'au 22/03/15 > À réparer.

Différence de puissance de chauffage gauche/droite jusqu'au 27/08/18 > Nettoyage de l'échangeur thermique.

Écaillage du pommeau de levier de vitesse jusqu'au 12/11/18 > À changer.

Défaillances du GPS et/ou de la caméra de recul jusqu'au 10/04/19 > Reprogrammation.

Détérioration du volant en cuir jusqu'au 23/01/20 > À changer.
Craquelures de la sellerie cuir sur les flancs l téraux des sièges AV jusqu'au 2/09/19 > Coussin, voire revêtement à changer.

ON AIME

Coffre Les bagages seront les bienvenus : la soute atteint 430 l. Petit plus, le plancher amovible permet d'obtenir soit une surface de chargement bien plane, soit un rangement compartimenté.



Habitabilité Malgré la compacité du S-Cross, les passagers à l'arrière pourront prendre leurs aises.

1.6 DDIS Quand les concurrents s'essouffent, t une fois chargés, le S-Cross mié par ce diesel d'origine Fiat se relance sans mal grâce à son gros couple. Et il reste sobre...

ON REGRETTE

1.6 DDIS... Revers de la médaille, le fonctionnement de ce diesel s'accompagne de vibrations et d'un niveau sonore élevé au ralenti. Pas très reposant.

Agrement Sauf à privilégier la boîte automatique (uniquement en 4x4 et sur la finition haut), la commande de boîte de vitesses se montre rétive.

Présentation À bord, l'ambiance n'est pas vraiment à la fête. La concurrence sait faire plus gai, plus moderne, et avec des matériaux plus valorisants.

Confort L'assise de la banquette n'est pas des plus moelleuses. Même constat pour les suspensions, dont les réactions sont sèches à basse vitesse.

Comportement Direction manquant de consistance, train avant peu alerte, motricité dépassée en 4x2... le châssis du S-Cross est loin de faire référence.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.0 Boosterjet 4x2/4x4	111	5 (5,2)/5,3	10/16-02/20	Contre toute attente, ce petit 3-cylindres s'en sort très bien. Silencieux, il se montre plus énergique à bas régime que pétillant dans les tours.	■
1.6 VVT 4x2/4x4	120	5,4 (5,5)/5,7 (5,7)	09/13-10/16	Avec son couple faible et haut perché, cette motorisation éprouvée manque cruellement d'allant en reprise. Doubler n'est pas gagné!	■
1.4 Boosterjet 4x2/4x4	140	5,4/5,6 (5,7)	Depuis 10/16	Disponible à bas régime, costaud dans les accélérations, performant et discret, ce moteur turbo est une réussite. Et il modère son appétit.	■
1.6 DDIS 4x2/4x4	120	4,2/4,4	09/13-10/18	Ce diesel Fiat surprend par ses accélérations franches et ses relances. Deux réserves : ses grincements et le temps de réponse du turbo.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto CVT 7 rapports ou TCSS 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 DDIS 120 DE 2016

Filtere à air/habitude	20/16 €	Embrayage complet	399 €
Filtere à huile/carburant	26/45 €	Injecteur/4 bougies	501/110 €
Plaquettes/disques AV	120/144 €	Turbo	1 153 €
Plaquettes/disques AR	110/123 €	Vanne EGR	445 €
Amortisseurs AV/AR	390/204 €	Filtere à particules	4 905 €
Kit de distrib. (140 000 km/5 ans)	318 €	Total du panier de pièces	9 029 €

MAIN-D'ŒUVRE : 93 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pour concevoir ce modèle, le constructeur s'est fortement inspiré d'un SUV très prisé : le Qasqai. Dès lors, le S-Cross était attendu au tournant. En termes d'habitabilité et d'aspects pratiques, il soutient la comparaison avec la star de chez Nissan. Mais une fois en action, le match est plié. Le modèle Suzuki déçoit sur plusieurs points : comportement, insonorisation et, surtout, agrément. Gare aussi à l'usure des pneus à l'arrière jusqu'en 2018.

TOYOTA YARIS II

2005-2011

Mignonne, compacte, ingénieuse... cette citadine dans l'âme est à la fois attachante et plutôt dégoûdée sur les axes routiers.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes** : boîte de vitesses, direction
- ▶ **1.4 D-4D** : turbo, injecteurs, FAP, surconsommation d'huile

!!! A surveiller



Modèle restylé (2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 VVT-i
Cognements moteur jusqu'à fin 2011 > Bloc-cylindres, pistons...
1.3 VVT-i
Fuite de liquide de refroidissement > Pompe à eau.
Bruit du moteur > Arbre à cames.
1.33 VVT-i
Surconsommation d'huile, radement jusqu'à la fin de la production > Axe et segment de piston, gicleur d'huile, cache-culasse.
1.4 D-4D
Sifflement du turbo jusqu'en août 2008 > À remplacer.
Témoin moteur allumé jusqu'en

novembre 2008 > Calculateur.
Démarrage difficile jusqu'en décembre 2009 > Injecteurs.
Perte de puissance jusqu'à fin 2010 > Turbo.
Surconsommation d'huile jusqu'à fin 2011 Réfection du moteur (si plus de 0,5 l aux 1 000 km).
Hausse du niveau d'huile et FAP obscur (version Euro 5)
> Injecteurs, FAP, vanne EGR, voire moteur.

TRANSMISSION

Boîte MM-T
Dysfonctionnement de la MM-T 5 > Actionneur et embrayage.

À-coups et témoin de la MM-T 6 allumé > Calculateur ou embrayage.
Boîte manuelle
Passages de vitesse difficile (BVM 6) jusqu'en nov.2009 > Butée.
Bruit de l'embrayage sur 1.0 jusqu'en mai 2010 > Embrayage.
Bruit et usure du roulement d'arbre de sortie > À changer.
Passage du 1^{er} rapport difficile (BVM 6) > Moyeu de boîte et embrayage.

CHASSIS

Témoin de frein allumé jusqu'en mai 2007 > Maître-cylindre.
Témoin ABS allumé jusqu'en mars

2008 > Capteur de vitesse des roues arrière.
Bruit dans la colonne de direction jusqu'en juillet 2008 > À remplacer.
Pompe de direction bruyante jusqu'en octobre 2009 > Tuyau de pression.
Bruit à l'avant jusqu'en juillet 2010 > Ressort hélicoïdal.
Perforation de la traverse arrière par la rouille > À réparer.

HABITACLE

Climatisation auto ne produisant pas de froid jusqu'en mai 2010 > Radiateur de climatisation.

ON AIME

Habitabilité Ne vous fiez pas à son gabarit. Cette citadine possède un sens aigu de l'accueil. Deux adultes pourront voyager dans des conditions décentes aux places arrière. Certaines de ses concurrentes, plus grandes, ne peuvent pas en dire autant.



Aspects pratiques En plus de sa kyrielle de rangements, bien utiles, la nippone permet de moduler son habitacle arrière grâce à une banquette coulissante disponible sur toutes les finitions.

Maniabilité Taille de guêpe, diamètre de braquage court, direction souple... la citadine fait des merveilles en ville et se glisse dans un trou de souris.

Tenue de route Même passé la rocade, la petite Toyota fait bonne figure et propose des prestations routières honnêtes.

ON REGRETTE

Qualité perçue La Toyota use et abuse des plastiques fins et agiles, et la réalisation, médiocre, ne relève pas la note finale. Témoin, les nombreux bruits de mobilier qui "agrémentent" les trajets.

Confort L'insonorisation n'a pas été non plus une préoccupation première (bruits de roulement), et un excès de raideur caractérise les suspensions, qui peinent à filtrer les déformations de la chaussée. En revanche, la sellerie, molleuse, estompe un peu ce dernier défaut.
Freinage Il manque de puissance et de mordant.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 VVT-i	69	5,4	12/05-12/11	Plus tonique sous le capot de l'Aygo, ce 3-cylindres tire son épingle du jeu en utilisation urbaine. Au-delà, c'est plus laborieux.	Vert
1.3 VVT-i	87	6 (5,8)	12/05-01/09	Ce bloc n'est pas de la première jeunesse, mais ses prestations permettent d'envisager des trajets hors agglomération.	Vert
1.33 VVT-i	101	5,3 (5,1)	01/09-12/11	Plus puissant que le 1.3, ce moteur déçoit par son tempérament mollasson et par des performances finaleme t moyennes.	Orange
1.8 VVT-i	132	7,2	02/07-12/11	Attention, cette version sportive TS n'a rien d'une GTL... Mais la puissance disponible donne des ailes à la japonaise.	Vert
1.4 D-4D	90	4,5 (4,2)	12/05-12/11	Indolent sous 1 800 tr/min, et trop bruyant, ce petit diesel s'en tire mieux sur la route. Un comble pour une citadine !	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto MM-T 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.4 D-4D 90 DE 2010

Filtre à air/habitacle	27/21 €	Embrayage complet	482 €
Filtre à huile/carburant	17/88 €	Injecteur	891 €
Plaquettes/disques AV	161/163 €	4 bougies	150 €
Garnitures AR	116 €	Turbo	1 000 €
Amortisseurs AV/AR	181/126 €	Vanne EGR	232 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	3 608 €

MAIN-D'ŒUVRE : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Vous recherchez une citadine abordable, fonctionnelle et sécurisante ? Le CV de la Yaris II pourrait vous plaire, à condition de ne pas vous montrer trop exigeant sur la qualité de la présentation intérieure, qui laisse à désirer. En matière de fiabilité la plus française des japonaises ne rend pas une copie irréprochable. Et surtout, vous prendrez soin d'éviter la version diesel : celle-ci cumule les défaillances graves et coûteuses.

TOYOTA YARIS III

2011-2020

Produite à Valenciennes, la Yaris a gagné en efficacité ce qu'elle a perdu en ingéniosité. Sa carte maîtresse demeure l'hybride.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** transmission manuelle
- ▶ **1.4 D-4D :** turbo, injecteurs, FAP, vanne EGR, surconsommation d'huile...



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 VVT-i

Cognement moteur jusqu'au 10/01/14 > Pistons et bielles.
Voyant moteur allumé > Soupape de commande d'huile d'arbre à cames (jusqu'en novembre 2015) ou capteur d'oxygène (jusqu'en décembre 2015).
1.33 VVT-i
Démarrage impossible, surcons. d'huile (jusqu'au 04/02/13), voire radement (jusqu'au 28/01/14) > Axe et segment de piston, gicleur d'huile, cache-culasse
Bruit de la distribution au ralenti et à froid > Tendeur et chaîne.

1.4 D-4D

Surcons. d'huile, témoin d'huile allumé (version Euro 5) > Réfection moteur (si plus de 0,5 l au 1 000 km).
Perte de puissance jusqu'au 31/01/13 > Turbo.
Hausse du niveau d'huile et FAP obstrué > Injecteurs, vanne EGR, FAP, voire moteur.
Démarrage difficile, cognement à cause de la formation de glace au niveau du refroidisseur jusqu'au 28/01/14 > Moteur à remplacer.
Fuite d'huile jusqu'en février 2016 > Joint d'étanchéité du cache-soupapes.
Témoin moteur allumé jusqu'en

mai 2018 > Soupape EGR.

TRANSMISSION

Témoin de la MM-T 6 allumé et passage des vitesses impossible sur 1.4 D-4D jusqu'en mai 2012 > Actionneur.
Passage des vitesses difficile jusqu'en juin 2013 > Couvercle et fourchette d'embrayage.
Bruit de l'embrayage sur 1.4 D-4D > À remplacer.
Passage des 4^e, 5^e et 6^e difficile > Moyeu d'embrayage et synchro.
Bruit anormal sur la BVM 6 jusqu'au 01/12/13 > Roulement arrière de l'arbre de sortie.
Gricement de l'embrayage et

passage des vitesses difficile sur 1. BVM 5 jusqu'en déc. 2016 > Butée et fourchette.
Passage de la 1^{re} difficile (VM 6) > Pignon et embrayage.

CHASSIS

Fuite de liquide de frein jusqu'en juin 2014 > Maître-cylindre de frein.

HABITACLE

Témoin d'airbag allumé par intermittence > À changer.

CARROSSERIE

Coffre difficile à fermer jusqu'en juillet 2014 > Joint de hayon.

ON AIME

Agrément en ville Assise en hauteur, bonne visibilité, direction souple et rayon de braquage court (sauf avec les roues de 16 pouces) : la nipponne est comme un poisson dans l'eau...
Versión hybride... et encore plus dans cette définition où elle s'annonce redoutable par son silence et sa conduite reposante. En revanche, les parcours routiers ne sont pas sa tasse de thé.
Tenue de route La Yaris est en progrès. Mais si elle ne révèle aucune mauvaise surprise, elle ne fait pas non plus d'étincelles.
Vie à bord L'allongement du gabarit profi e aux passagers arrière. Quant au volume de chargement, il se situe dans la bonne moyenne.

ON REGRETTE

Présentation L'habitacle se modernise avec la présence d'un écran tactile qui, toutefois, ne peut masquer la qualité cheap des matériaux et leur fragilité.



Rangements Cette troisième génération se montre chiche en la matière, et ceux qui subsistent sont de taille insuffisante.
Modularité Sous prétexte qu'elle a grandi, la Yaris a renoncé à sa banquette coulissante.
Confort Les bruits divers fatiguent à la longue. Pas plus de réconfort à trouver du côté des suspensions, aux réactions sèches, ou des sièges, à l'accueil ferme.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.0 VVT-i	69	4,8	09/11-07/20	À condition de se cantonner à la ville, ce 3-cylindres 1.0 est agréable et peu gourmand. Sorti de ce cadre, les relances sont pousives.	Vert
1.3 VVT-i	99	5,4 (5,1)*	09/11-04/17	Ce bloc rend la Yaris plus polyvalente. Mais, si ses prestations sont suffisantes, sa mollesse laissera le conducteur dubitatif.	Vert
Hybride	100	3,5	06/12-07/20	C'est dans cette version que la japonaise se révèle la plus plaisante. Du moins en ville car sur route, l'hybride n'est pas à son avantage.	Vert
1.4 D-4D	90	3,9 (4)	09/11-07/20	Ce diesel, c'est tout l'inverse de l'hybride. Un peu paresseux à bas régime, il s'avère plus efficace sur voie rapide qu'en zone urbaine.	Orange

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto CVT 7 rapports. (*) Valeur pour la boîte auto MM-T 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.4 D-4D 90 DE 2014

Filtre à air/habitacle	29/21 €	Embrayage complet	864 €
Filtre à huile/carburant	13/41 €	Injecteur/4 bougies	940/168 €
Plaquettes/disques AV	80/163 €	Turbo	934 €
Garnitures AR	129 €	Vanne EGR	492 €
Amortisseurs AV/AR	217/128 €	Filtre à particules	498 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	4 717 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN À l'image de ses concurrentes européennes, cette 3^{ème} génération est rentrée dans le rang, puisque son gabarit avoisine les 4 mètres. Si elle ne parvient pas à détrôner ses rivales en termes d'agrément routier ou de finition la Toyota leur fait un pied de nez en se présentant comme la seule citadine hybride du plateau. Une version remarquable en ville et fiable. Remaniée une nouvelle fois en 2017, elle a été remplacée en 2020.

TOYOTA AURIS

2007-2012

Changer d'appellation ne suffit pas pour se faire un nom. L'Auris est à l'image de son aînée, la Corolla, placide en tous points.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► **Toutes** : boîte de vitesses manuelle et direction (jusqu'en 2012)

► **D-4D** : surconsommation d'huile, injecteurs...

>>> A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Hybride

Vibrations et voyant moteur allumé jusqu'au 03/12/12 > Soupape EGR.

1.4 D-4D

Manque de puissance > Turbo à remplacer.

Démarrage difficile du moteur jusqu'en décembre 2009 > Injecteurs.

Surconsommation d'huile > Moteur à changer.

Hausse du niveau d'huile et filtres à particules (FAP) obstrués > Injecteurs, FAP, vanne EGR, voire moteur à changer.

2.0 D-4D (jusqu'à fin 2008)

Ralenti irrégulier, fumée noire jusqu'en février 2008 > Injecteurs à remplacer.

Manque de puissance > Soupape EGR (jusqu'en février 2007) et/ou collecteur d'admission (jusqu'en juillet 2008).

Surconsommation d'huile jusqu'en août 2008 > Segments ou moteur complet.

1.4/2.0/2.2 D-4D (2008-2012)

Surconsommation de liquide de refroidissement jusqu'en mai 2011 > Culasse, segments et pistons.

Perte de puissance jusqu'en septembre 2011 > Injecteurs.

2.0/2.2 D-4D (2008-2012)

Perte de puissance jusqu'en mars 2010 > Boîtier papillon.

Surconsommation d'huile jusqu'en février 2011 > Segments ou moteur.

Manque de puissance jusqu'en octobre 2011 > Couvre-culasse à changer.

TRANSMISSION

Cliqueis de l'embrayage jusqu'en mai 2011 sur les diesels D-4D > Couverture d'embrayage.

Difficulté de passage des rapports 4/5/6* > Moyeu d'embrayage et synchros.

CHASSIS

Cliqueis de la colonne de direction jusqu'en décembre 2008 > À changer.

Bruit de l'arbre de roue avant jusqu'à mi-2011 > Soufflet ou arb. à changer.

Cognement dans la direction jusqu'en novembre 2012 > Boîtier.

HABITACLE

Témoin d'airbag allumé par intermittence > Airbag latéral à changer.

ON AIME

Habitabilité Espace aux genoux, garde au toit... certains font mieux dans la catégorie, mais les occupants de la banquette ne sont finalement pas mal lotis.



Ergonomie Si la planche de bord fait dans l'originalité avec sa console centrale suspendue, la Toyota se montre irréprochable sur ce chapitre.

Prix À défaut d'emballer les cœurs, l'Auris se négocie à des tarifs attractifs, et ce même dans la déclinaison hybride.

Confort La sellerie bien dessinée et le réglage souple des amortisseurs contribuent au bien-être.

ON REGRETTE

Esthétique Au risque de déplaire, la robe passe totalement inaperçue.



Finition Assemblages bâclés, plastiques fin, l'habitacle a visiblement été réalisé à l'économie et, avec les années, il a pris un sacré coup de vieux.

Plaisir de conduite Motorisations, châssis, direction, l'ensemble n'est pas un modèle de dynamisme.

Coffre Sur la déclinaison hybride, le volume de chargement est sacrifié (279 l seulement). En cause, la batterie logée sous le plancher.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.33 VVT-i	101	5,8	05/09-11/12	Pour le conducteur, c'est à se demander où sont cachés les 101 ch!	Vert
1.6 VVT-i	124/132*	7,1/6,6	03/07-06/12	Plaisant et volontaire, mais au prix d'une consommation élevée.	Vert
Hybride	136**	4	05/10-11/12	Sobriété, douceur... elle procure un agrément incomparable en ville.	Vert
1.4 D-4D	90	4,2	03/07-11/12	Faute de tonus, ce petit bloc doit être cravaché. Visez un cran au-dessus.	Orange
2.0 D-4D	126	5,2	03/07-11/12	Mis à part les vibrations et sa sonorité, ce moteur est à son affaire.	Orange
2.2 D-4D	177	6,2	03/07-06/11	Bonnes reprises et performances flûtées, mais un caractère rugueux.	Orange

(*) 132 ch depuis mai 2009. (**) Batterie garantie 5 ans ou 100 000 km.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 D-4D 126 DE 2011

Filtre à air/habitacle	35/21 €	Embrayage complet	528 €
Filtre à huile/carburant	13/56 €	Injecteur/4 bougies	966/151 €
Plaquettes/disques AV	215/259 €	Turbo	2552 €
Plaquettes/disques AR	81/225 €	Vanne EGR	137 €
Amortisseurs AV/AR	159/124 €	Filtre à particules	919 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6441 €

MAIN-D'ŒUVRE : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2010

BILAN Vous l'aurez compris, on ne choisit cette Auris ni pour la qualité de son intérieur, ni pour le plaisir qu'elle procure au volant, encore moins pour son originalité. La Toyota est à l'image de sa plastique : fade. Un achat de raison donc, qui vous guidera vers les versions à essence ou hybride, celles-ci offrant une meilleure garantie en termes de fiabilité. Du côté des diesels, le tableau n'est guère brillant, et ce ne sont pas les utilisateurs qui vous diront le contraire.

TOYOTA AURIS II

2013-2018

Plus convaincante que par le passé, l'Auris n'est pas la meilleure chez les compactes, mais sa version hybride fait la différence.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ 1.4 et 2.0 D-4D : surconsommation d'huile, injecteurs
- ▶ 1.6 D-4D : vanne EGR et chaîne de distribution



Modèle restylé (2015)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.33 VVT-i

Raclement du moteur jusqu'au 07/11/13 > Gideur d'huile, pistons...
Bruit de la chaîne de distribution à froid > Tendeur et chaîne.

Hybride

Surconsommation d'huile en conditions urbaines sévères jusqu'au 07/11/13 > Segments et pistons.
Surchauffe de la batterie (usage urbain intensif) jusqu'en mars 2014 > Nettoyage du ventilateur de refroidissement de la batterie.

1.4 D-4D (Toyota)

Courroie d'accessoires bruyante > À remplacer.

Voyant moteur allumé jusqu'en juillet 2014 > Capteur de niveau d'huile.

Consommation d'huile anormale

> Pistons et segments.

Fuites d'huile moteur jusqu'en février 2016 > Étanchéité du cache-soupape.

Augmentation du niveau d'huile et FAP bouché > Moteur, injecteurs et FAP.

Témoin moteur allumé jusqu'en mai 2018 > Soupape EGR.

1.4 D-4D/2.0 D-4D

Perte de puissance jusqu'en mars 2015 (2.0) ou mai 2015 (1.4) > Injecteurs.

1.6 D-4D (BMW)

Perte de puissance > Soupape EGR ou chaîne de distribution (jusqu'en novembre 2016).

Bruit moteur > Poulie de vilebrequin.

2.0 D-4D (Toyota)

Cognements du moteur > Injecteurs.

Surcons. d'huile jusqu'au n° de châssis SB12F3E30E006125 > Segments et pistons.

TRANSMISSION

Bruit de la BMW 6 jusqu'au 01/09/13 > Différentiel, arbre de sortie et roulement d'arbre d'entrée.

Grincement de l'embrayage sur

1.6 VVT-i jusqu'en mars 2014 > Disque et couvercle d'embrayage.

Passage de la 1^{re} difficile (VM 6)

> Pignon et embrayage.

CHASSIS

Cognements dans le train avant jusqu'en février 2015 > Support de suspension.

Bruit du train AR jusqu'en oct. 2016 > Essieu, disques et plaquettes.

HABITACLE

Contact-démarré difficile à tourner jusqu'au 22/01/16 > À changer.

ON AIME

Touring Sports Cette appellation désigne le break Auris : son vaste coffre ainsi que ses qualités pratiques raviront à coup sûr les brocanteurs du dimanche.



Comportement Bâtie sur un châssis agile et sûr, l'Auris a gagné en dynamisme, sans toutefois rivaliser avec les ténors du segment.
Hybride En plus d'être sobre, cette version est un régal à conduire en zone urbaine, grâce à la fluidité et la transparence de son fonctionnement.

Confort D'un niveau satisfaisant, excepté sur la version hybride dont les réglages plus fermes des suspensions provoquent des percussions désagréables.
Équipement Dès le deuxième niveau de finition la nipponne affiche une dot 'tton de série qui mérite que l'on s'y attarde.

ON REGRETTE

Habitabilité Mieux vaut ne pas avoir de grands compas si l'on veut prendre place à l'arrière, car l'espace aux genoux est compté. Sur ce point, l'Auris II a régressé par rapport à son aînée.

Coffre La berline ne bat pas de record en ce qui concerne le volume de chargement.

Finition Si la partie supérieure de la planche de bord parvient à faire illusion, les autres matériaux, basiques, détonnent.

Diesel Perfectible, car elle n'est pas assez informative.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.33 VVT-i	99	5,5	01/13-02/18	Sa petite cylindrée explique sûrement son caractère mou du genou.	■■■■
1.2 T	116	4,8	06/15-12/18	Souple, discret, ce 4-cylindres a pour lui son agrément et ses reprises.	■■■■
1.6 VVT-i	132	5,9	04/13-05/15	Capable de bonnes accélérations, ce bloc éprouvé est plaisant.	■■■■
Hybride	136	3,9	01/13-12/18	L'essayer, c'est l'adopter. En ville tout du moins, car pour le reste...	■■■■
1.4 D-4D	90	4,2	01/13-04/18	Faiblard sous 1 800 tr/min, il s'essouffleapidement dans les relances.	■■■■
1.6 D	112	4,3	06/15-04/18	Ce bloc BMW soutient la comparaison avec le 2.0 maison.	■■■■
2.0 D-4D	124	4,3	01/13-05/15	Un beau couple au service de l'agrément. Mais que de bruit...	■■■■

LE BUDGET

POUR UN HYBRIDE 1.8 136 DE 2015

Filtre à air/habitade	38/21 €	Amortisseurs AV	268 €
Filtre à huile	13 €	Amortisseurs AR	146 €
Plaquettes AV	80 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	182 €	Embrayage complet	-
Disques AR	138 €	4 bougies	100 €
Plaquettes AR	89 €	Total du panier de pièces	1 075 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Si sa base technique est identique à celle de la première génération, l'Auris deuxième du nom a progressé dans bien des domaines, à commencer par le comportement routier. Elle s'est même bonifiée (esthétique, finition, réglages des trains roulants...) à l'occasion du restylage opéré en 2015. Excepté les problèmes rencontrés sur les diesels de conception Toyota, mais aussi BMW, les propriétaires s'estiment satisfaits quant à la fiabilité de la japonaise.

TOYOTA COROLLA XII

DEPUIS 2019

Pour son retour, la Corolla ne soigne pas seulement son allure. Elle peaufine aussi ses moteurs hybrides, seuls rescapés.

FIABILITÉ

HYBRIDE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune

>>> 1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

CHASSIS

Bruit dans le train avant sur routes dégradées ou sur les ralentisseurs
> Bagues de la barre stabilisatrice avant à changer.

HABITACLE

Bugs du système multimédia (démarrage lent, problèmes liés à Apple Carplay et Android Auto, soucis de connexion avec un iPhone ou Bluetooth...).

> Reprogrammation.

Le régulateur de vitesse dynamique à radar n'accélère pas jusqu'à atteindre la vitesse réglée jusqu'au 05/09/20 > Radar à remplacer.

Bruit des vitres avant (lorsqu'elles



sont partiellement ouvertes) jusqu'au 23/12/20 > Graissage du rail du lève-vitre.

(de rappel).

CARROSSERIE

Détachement du déflecteur de toit panoramique du 17/12/18 au 28/02/19 > À réparer (campagne

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.8 Hybride	122	4,5	Depuis 03/19	Partagé avec la Prius IV, ce moteur est moins puissant que celui de l'ancienne Auris, mais tout aussi vigoureux et il gagne déjà en agrément sur route.	■
2.0 Hybride	184	5,3	Depuis 03/19	Avec 184 ch, cette Corolla accède à un niveau de performances inédit pour une compacte hybride Toyota. Le silence en profi e aussi, mais le coffre rétrécit.	■

LE BUDGET

POUR UN HYBRIDE 1.8 122 CH DE 2019

Filtre à air/habitacle	29/22 €	Amortisseurs AV	303 €
Filtre à huile	14 €	Amortisseurs AR	163 €
Plaquettes AV	149 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	183 €	Embrayage complet	-
Plaquettes AR	104 €	4 bougies	158 €
Disques AR	150 €	Total du panier de pièces	1275 €

MAIN-D'OEUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Après l'intérim assuré par les deux générations d'Auris, la Corolla revient en Europe. Non contente d'oublier la banalité souvent reprochée à ses devancières, cette compacte japonaise se démarque avec son offre de moteurs 100 % hybride. C'est son plus grand atout, grâce à une sobriété et un douceur hors pair, sans parler d'une fiabilité sans reproches. Mais c'est aussi son talon d'Achille, car les tarifs et l'espace à bord s'en ressentent.

ON AIME

Hybride La technologie hybride Toyota gagne en agrément sur route et devient disponible en deux puissances. Sans sacrifier une once de sobriété dans l'affaire.

Douceur Pas de changements de vitesses, des suspensions confortables : cette japonaise sait vous relaxer. Mieux vaut juste éviter les jantes de 18 pouces.

Comportement Sans établir de nouvelles références, le châssis se montre plus plaisant et effi ace que sur l'Auris II.

Break Beaucoup moins compact que la berline, le break Touring Sports propose en contrepartie des places arrière bien plus accueillantes et un coffre nettement plus logeable.

ON REGRETTE

Habitabilité Sur la berline, les passagers arrière ne pourront pas prendre leurs aises. La banquette est du genre exigeur pour le segment.



Coffre Pénalisée par les batteries, la soute fait aussi partie des plus petites de la catégorie. Un phénomène encore amplifié sur la version 180 ch.

Multimédia Dans ce domaine, Toyota est loin d'être à la pointe. L'interface n'est ni très moderne, ni très intuitive.

Prix L'hybridation Toyota est éprouvée, mais cela se paie. Les tarifs de cette Corolla se situent dans la moyenne haute chez les compactes.

TOYOTA PRIUS III

2009-2016

FIABILITÉ

HYBRIDE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes jusqu'en 2012 : colonne de direction
- ▶ Toutes jusqu'en 2013 : risque de surchauffe de la batterie en utilisation extrême (taxis...)

Top fiabilité



Modèle non restylé (avant 2012)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Claquement du moteur à froid à partir de -10 °C
 > Injecteurs (jusqu'en décembre 2011) ou collecteur d'admission (jusqu'en novembre 2012).
Manque de puissance, vibrations, claquements jusqu'en octobre 2012
 > Soupape de la vanne EGR.
Surcoso, d'huile possible jusqu'en février 2014 en conditions sévères
 > Segments et pistons.
Surcoso, de liquide de refroidissement avec risque

de détérioration du joint de culasse (au-delà de 200 000 km) jusqu'en octobre 2014
 > Reprogrammation ou réparation.
Démarrage difficile jusqu'en février 2016
 > Injecteurs.

CHASSIS

Cognements dans la direction jusqu'en juillet 2012 > Arbre intermédiaire.
Bruit des roulements de roue avant jusqu'en août 2012 > À remplacer.

HABITACLE

Surchauffe possible de la batterie jusqu'en août 2013 (dans des conditions extrêmes) > Nettoyage du ventilateur de la batterie, et pose d'un nouveau fil et d'admission d'air sur le côté de la banquette.

CARROSSERIE

Défaillance des ampoules de feux jusqu'en août 2012 > Modification du câblage.

NDLR : batterie garantie 5 ans ou 100 000 km.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.8 136h	99/82*	06/09-02/16	On se délecte autant de sa douceur de conduite en ville que l'on peste contre le bruit de son moteur sur route.	■
1.8 136h rechargeable	99/82*	09/12-02/16	Plus chère, cette version permet de parcourir 25 km en 100 % électrique après une recharge effectuée en 1 h 30.	■

(*) Puissance thermique/électrique.

BILAN

Très abordable en occasion, la Prius n'avoue que de rares faiblesses. Néanmoins, soyez attentif à l'entretien du système de refroidissement de la batterie sur les modèles produits jusqu'en 2013, sous peine de surchauffe, ainsi qu'à la colonne de direction.

TOYOTA PRIUS IV

DEPUIS 2016

FIABILITÉ

HYBRIDE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : arbres de roue

Top fiabilité



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Hybride
Réduction de la puissance à l'accélération après un arrêt jusqu'au 22/12/16
 > Reprogrammation.
Témoin moteur allumé après le passage en mode « Ready on » jusqu'au 15/03/17
 > Reprogrammation.
Fuite de liquide de refroidissement
 > Echappement avant.

TRANSMISSION

Bruit de l'arbre de

transmission avant jusqu'au 21/01/19 > À changer.

CHASSIS

Dysfonctionnement du frein de stationnement sur 2 582 modèles produits d'août 2015 à octobre 2016
 > Montage de clips de maintien du câble de frein (rappel).

HABITACLE

Dysfonctionnements du Toyota Touch 2 with Go
 > Mise à jour.
Non-conformité de

l'airbag passager sur 162 modèles produits de décembre 2015 à mai 2016
 > À remplacer (rappel).
Indisponibilité des fonctions RSA et LKA par temps froid et humide jusqu'au 11/12/16
 > Montage d'un capot de caméra avec chauffage.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.8 122 ch	98/72*	Depuis 03/16	Légèrement moins puissant, l'attelage est toujours aussi agréable en ville et se montre plus agréable à mener sur route, car la boîte mouline moins.	■
1.8 122 ch rechargeable	98/72*	Depuis 02/17	Gros avantage de cette version : pouvoir rouler en mode 100 % électrique en ville. Revers de la médaille : elle se fait rare et n'est pas donnée.	■

(*) Puissance thermique/électrique.

BILAN

Pas de révolution – hormis esthétique – pour la Prius, qui est arrivée à l'âge de la maturité. Elle a corrigé les défauts de son aînée : plus confortable, mieux fini, moins placide sur route, coffre plus logeable. Tout en restant la championne de la sobriété et de la fiabilité

TOYOTA VERSO

2009-2018

Dans l'ombre des références du segment, le Verso ne brille dans aucun domaine. Il n'en demeure pas moins un élève appliqué.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellent

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.6 D-4D**: soupape EGR et chaîne de distribution
- ▶ **2.0/2.2 D-4D**: surcons. d'huile jusqu'en 2011 et injecteurs jusqu'en 2014

!!! A surveiller



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

VVT-i
À-coups, calages moteur jusqu'en juin 2012 > Contrôleur Valvematic.
1.6 D-4D (BMW)
Témoin moteur allumé > Soupape EGR à changer.
Perte de puissance jusqu'en novembre 2016 > Chaîne de distribution.
Bruit moteur > Poulie de vilebrequin.
2.0/2.2 D-4D (Toyota)
Bruit anormal et témoin moteur allumé jusqu'en mars 2010 > Bruit de papillon.
Témoin moteur allumé et manque

de puissance > Filtre à carburant (jusqu'en janvier 2010), ou reprogrammation (jusqu'en octobre 2010).
Risque de surconsommation d'huile jusqu'en février 2011 > Pistons et segments.
Surconsommation de liquide de refroidissement > Segments, pistons et joint de culasse.
Perte de puissance et témoin moteur allumé > Sous-ensemble de cache-culasse (jusqu'en octobre 2011) ou injecteurs (jusqu'à fin 2014).
Bruit de la courroie d'accessoires jusqu'en octobre 2011

> À remplacer.
Cognements suite à la corrosion des injecteurs
> À changer.

TRANSMISSION

Cliquetis provenant du moteur sur les D-4D jusqu'en mai 2011 > Embrayage.
Ronflement de la boîte manuelle jusqu'au 01/09/13 > Differential et arbre de sortie ou roulement à billes.
Gincement de l'embrayage jusqu'en mars 2014 sur 1.6 VVT-i > Embrayage.
À-coups de la boîte CVT jusqu'au 02/06/15

> Bloc hydraulique de la CVT.
Patinage de l'embrayage en 3^e, 4^e et 5^e sur 1.6 et 1.8 VVT-i > Butée, disque et couvercle d'embrayage.

HABITACLE

Problème de guidage vocal du GPS > Mise à jour.
Peinture du pommeau de levier de vitesse sujette à effritement jusqu'en mai 2010 > À remplacer.
Décollement du cuir du volant jusqu'au 18/12/11 > À remplacer.

CARROSSERIE

Feux de recul impossibles à allumer jusqu'en juin 2012 > Contacter.

ON AIME

Modularité Les trois sièges individuels et coulissants peuvent s'escamoter en un tournemain pour former un plancher plat. Idem pour les deux sièges dans le coffre. Simple et effi. ace!



Habitabilité Rien à redire sur ce chapitre, le Toyota Verso possède le sens de l'accueil. L'accès aux places arrière est aisé et l'espace à bord, très généreux.

ON REGRETTE

Finition Excepté sur la planche de bord, habillée pour sa part d'un revêtement moussé, les matériaux sont fins et se mo. trent sensibles aux moindres coups.

Coffre Moyenne, la capacité de chargement est pénalisée par les passages de roue encombrants et une faible hauteur sous tablette. Une fois les sixième et septième places déployées, le coffre n'est pas plus logeable que celui d'une citadine de poche.

Comportement Les papas férus de conduite ne sont pas à la fête: le poids du monospace Toyota et sa direction trop assistée rendent le châssis pataud.

Confort Plutôt souples, les suspensions arrière font preuve de réactions fermes sur les déformations de la chaussée.

Diesels Loin d'être désagréables, ces motivations affiche t toutes une consommation supérieure à celle des concurrents. Seul le 1.6 D-4D d'origine BMW fait figure d'exception en la matière.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6 VVT-i	132	6,7	05/09-04/18	Une puissance honorable, mais ce bloc n'a pas les épaules assez larges.	■
1.8 VVT-i CVT 7	147	7	05/09-04/18	La lenteur de la boîte auto CVT s'oppose à la bonne volonté du 1.8.	■
1.6 D-4D	112	3,9	01/14-04/18	Frugal et souple, ce moteur moderne a le souffle ourt en relance.	■
2.0 D-4D	126	5,4/5,6*	05/09-12/13	Jamais à court de ressources, une motorisation qui va bien au Verso.	■
2.2 D-CAT BVA 6	150	6,8	05/09-12/14	À l'image du 1.8, il voit ses bonnes dispositions contrariées par la boîte.	■
2.2 D-CAT	177	6	05/09-07/12	Les prestations sont bonnes sans être ébouriffantes. Pour gros rouleurs.	■

(*) Valeur pour la version dotée du FAP.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 D-4D 112 DE 2015

Filtre à air/habitude	36/21 €	Embrayage complet	528 €
Filtre à huile/carburant	20/87 €	Injecteur/4 bougies	1 093/219 €
Plaquettes/disques AV	87/199 €	Turbo	1 913 €
Plaquettes/disques AR	71/173 €	Vanne EGR	258 €
Amortisseurs AV/AR	236/124 €	Filtre à particules	1620 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 685 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Ce monospace dédié aux pères de famille souffle le chaud et le froid. On l'apprécie pour son habitacle spacieux et sa modularité. Mais son comportement placide, sa finition passable et les varies observées sur les diesels made by Toyota jusqu'en 2014 suscitent quelques réserves. Attention au 1.6 D-4D d'origine BMW dont la chaîne de distribution s'allonge jusqu'en novembre 2016. Préférez le modèle restylé, revu et corrigé.

TOYOTA C-HR

DEPUIS 2016

Raillé pour son manque d'audace, Toyota surprend avec ce SUV venu d'ailleurs. Un style qui sera diversement apprécié...

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

HYBRIDE
Excellente



VERSIONS À SURVEILLER

- 1.2 Turbo: bobines d'allumage
- Hybride: climatisation



Version non restylée (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.2 Turbo

Bruit provenant du compartiment moteur jusqu'en janvier 2017
> Soupape régulatrice de dépression du turbo à changer.

Perte de puissance et voyant moteur allumé > Reprogrammation du calculateur (jusqu'au 31/03/2017) ou bobines d'allumage (jusqu'au 24/07/2018).

Bruit de radement au niveau de l'échappement côté moteur jusqu'au 09/03/18

> Support de l'isolant thermique.

Hybride

Perte de puissance en cas de forte chaleur en raison de la température élevée de la batterie



> Reprogrammation.

HABITACLE

Réception trop lente du signal GPS une fois le contact mis

> Antenne GPS interne à repositionner.

Divers dysfonctionnements du

système multimédia > Reprogrammation.

Bruits aérodynamiques au niveau du montant de pare-brise et/ou du rétroviseur extérieur jusqu'en juillet 2017 > Joint de porte à remplacer.

Casse du support de pare-soleil

jusqu'à fin sep embre 2017 > À remplacer

Défaut d'affichage de l climatisation en mode température froide jusqu'en octobre 2017 > Bloc de commande à remplacer.

Absence d'air froid au niveau de la clim jusqu'en janvier 2018 sur 1.8 hybride > Tuyaux à remplacer.

Message « caméra frontale indisponible » jusqu'en janvier 2018 > À remplacer.

Défaillance du radar de recul > Reprogrammation.

CARROSSERIE

Traces d'eau dans les feux arrière jusqu'en novembre 2017 > À changer.

ON AIME

Style Envie de rouler « différent » ?

Ça tombe bien, le C-HR sort nettement du lot avec sa curieuse silhouette mi-SUV, mi-coupé.

Comportement Avec le C-HR, nous sommes loin des Toyota sans saveur. Son châssis récent est très plaisant et effi ace dans les virages, même si la direction atténue exagérément les sensations.

Présentation En plus d'être originale, elle se révèle soignée, avec une finition de belle fa ture. Sur ce point, le constructeur a consenti de gros efforts.

Ergonomie La taille de l'écran tactile déroute au premier abord, mais commandes et rangements sont bien implantés.

ON REGRETTE

Places arrière Si l'espace réservé aux jambes est suffisant, l'accès à la banquette est, en revanche, difficile en raison de la faible garde au toit. En outre, la surface vitrée réduite donne une impression de confinement. Un aspect réducteur pour des enfants.



Coffre La capacité d'emport a été sacrifiée sur l'atout de l'esthétique, et la modularité est basique.

Visibilité Médiocre vers l'arrière (de trois quarts), elle ne facilite pas la conduite en zone urbaine.

Confort Correctement calibré sur la version à essence, l'amortissement est nettement plus ferme sur le C-HR hybride.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAIE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 Turbo	116	6 (6,3)	11/16-11/18	Il anime correctement le C-HR, sans plus. On louera sa discrétion et sa douceur, mais il manque de nerf à bas régime, et le sixième rapport tire trop long, pénalisant les reprises sur route.	■
1.8 Hybride	122	3,9	Depuis 11/16	Issue de la Prius IV, la chaîne cinématique fait merveille en ville et procure un réel plaisir de conduite. Sur route, le tableau est terni par le bruit du moteur, qui a tendance à s'emballer, et des perfs moyennes.	■

Entre parenthèses, valeur pour la version 4x4 boîte auto CVT.

LE BUDGET

POUR UN HYBRIDE 1.8 122 DE 2017

Filtere à air/habitade	29/49 €	Amortisseurs AV	303 €
Filtere à huile	13 €	Amortisseurs AR	137 €
Disques AV	178 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Plaquettes AV	162 €	Embrayage complet	-
Disques AR	165 €	4 bougies	140 €
Plaquettes AR	75 €	Total du panier de pièces	1 251 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN L'exubérance du C-HR vous tape dans l'œil ? Sachez que malgré son gabarit, proche de celui d'un SUV compact, ce Goldorak n'a aucune vocation familiale. Cela dit, l'agrément de conduite et la présentation, qui ne sont pourtant pas les points forts de la marque, surprennent. Sur le plan de la fiabilité le Nissan rassure : jusqu'à présent, il a été épargné par les gros pépins parfois liés aux débuts de la commercialisation. Un sans-fautes sur ce registre.

TOYOTA RAV4 III

2006-2013

Une bonne occasion de s'offrir un SUV sans se ruiner. Mais toutes les versions ne se valent pas en termes de fiabilité.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes jusqu'en 2010 : direction
- ▶ 2.2 D-4D : surconsommation d'huile, turbo, pompe à eau, injecteurs

⚠ A surveiller



Modèle restylé (2010)

⚙️ LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous diesels

- Manque** de puissance jusqu'en mars 2009 > Turbo à changer.
- Fuite** de la pompe à eau jusqu'en novembre 2009 > À remplacer.
- 2.2 D-4D (jusqu'en décembre 2008)** Voyant moteur allumé > Clapet de la vanne EGR (février 2007), injecteurs (jusqu'en mars 2008) ou collecteur d'admission (jusqu'en juillet 2008).
- Surconsommation** d'huile jusqu'en mai 2008 > Segments de piston et joint de culasse.
- Surchauffe** du moteur > Joint de culasse (jusqu'en septembre 2007)

- ou segments et pistons (jusqu'en mars 2009).
- 2.2 D-4D (de décembre 2008 à mars 2013)** **Consommation** d'huile anormale jusqu'en mars 2011 > Segments de piston.
- Surconsommation** de liquide de refroidissement > Joint de culasse, segments et pistons.
- Perte** de puissance du moteur jusqu'en octobre 2011 > Vanne EGR ou couvre-culasse à changer.
- Témoin** moteur allumé et perte de puissance jusqu'à la fin de la production > Injecteurs.

TRANSMISSION

- Cliquets** de l'embrayage jusqu'en mai 2011 sur diesel > Disque d'embrayage à changer.

CHASSIS

- Bruit** du boîtier de direction jusqu'en avril 2008 > À remplacer.
- Bruit** de la colonne de direction jusqu'au 06/10/10 > À remplacer.
- Cognements** du train arrière jusqu'en avril 2012 > Biellettes de barre stabilisatrice.
- Bruit** et fuites des amortisseurs avant et arrière jusqu'en août 2012 > À changer.

HABITACLE

- Défaillance** de la climatisation jusqu'en octobre 2007 > Évaporateur ou boîtier de chauffage à changer.

CARROSSERIE

- Écaillage** de la peinture du capot jusqu'en avril 2011 > À repeindre.

⚙️ LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTRISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 VVT-i 4 x 4	152	8,6 (11,6)	01/06-05/09	Ce bloc tient la dragée haute au 2.2 diesel de 150 ch, mais au prix d'une consommation élevée, voire très élevée en version boîte auto.	🟢
2.0 VVT-i 4 x 2/4 x 4	158	7,4/7,5	05/09-03/13	Cette évolution du 2.0 possède les mêmes caractéristiques, sauf qu'elle modère davantage son appétit, notamment en version 4 x 2.	🟢
2.2 D-4D 4 x 4	136	6,6	01/06-05/09	Plein d'agrément et sobre, ce bloc apparaît suffisant et il présente un bon rapport prix/prestations. Seul hic : il a tendance à donner de la voix.	🟡
2.2 D-4D 4 x 2/4 x 4	150	5,8 (7,1)	05/09-03/13	Il a pris la suite de la version de 136 ch. Le meilleur choix, car son couple lui autorise de meilleures prestations. La boîte auto est un peu lente.	🟡
2.2 D-4D 4 x 4	177	7	01/06-04/10	Sur le papier, ce moteur est prometteur. Au quotidien, les performances déçoivent, la consommation est élevée et le fonctionnement, rugueux.	🟡

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 4 ou 6 rapports.

⚙️ LE BUDGET

POUR UN 2.2 D-4D 150 DE 2011

Filtre à air/habitude	39/21 €	Embrayage complet	548 €
Filtre à huile/carburant	13/88 €	Injecteur/4 bougies	1 257/151 €
Plaquettes/disques AV	139/203 €	Turbo	3 032 €
Plaquettes/disques AR	61/173 €	Vanne EGR	232 €
Amortisseurs AV/AR	300/153 €	Filtre à particules	1 908 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	8 318 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Compte tenu des tarifs pratiqués sur le marché de la seconde main, il y a de quoi se laisser tenter par ce modèle dont la vocation familiale est évidente. Pour autant, l'argument financier ne doit pas occulter les graves avaries relevées sur les moteurs diesels, ni les soucis liés à la direction jusqu'en 2010. Préférez les derniers millésimes (2012 et 2013) de la version 2.2 D-4D 150 ch, ou optez pour la 2.0 à essence, fiable mais hélas trop rare.

🟢 ON AIME

Comportement Prise de roulis maîtrisée, direction précise, bonne motricité sur la version 4 x 4 : le RAV4 fait montre d'effi. acité. **Vie à bord** On a vite fait d'oublier l'ambiance triste, car le Toyota s'est fait un devoir de soigner l'accueil.

Les occupants des places arrière peuvent prendre leurs aises. Et le coffre peut engourtir un beau volume de bagages.

Modularité La banquette coulissante permet d'augmenter soit la capacité de chargement, soit l'espace aux genoux. Cerise sur le gâteau, elle s'escamote dans le plancher pour libérer une surface de chargement plane.

Prix/équipement Outre le fait d'être bien équipé, le RAV4 est une bonne affaire d'un point de vue financier, compte tenu de sa disponibilité conséquente sur le marché de l'occasion.

🟡 ON REGRETTE

Coffre Faut de hayon, accéder à l'espace de chargement est un casse-tête en ville, lorsque les voitures sont trop proches.



Finition Elle n'est pas des plus fl. itteuses : plastiques durs, d'aspect peu valorisant et sensibles au contact. L'ensemble est cheap ! **Confort** L'insonorisation laisse à désirer et les sièges arrière sont fermes, tout comme le réglage des amortisseurs. L'effi. acité sur route est hélas à ce prix.

TOYOTA RAV4 V

DEPUIS 2019

Ce RAV4 5^e du nom n'a plus que de l'hybride sous son capot. Un choix qui est loin de lui nuire, d'autant qu'il progresse partout.

FIABILITÉ

HYBRIDE
Excellente

VERSIONS À SURVEILLER

▶ Aucune

1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Hybride
Témoin de dysfonctionnement moteur allumé jusqu'au 05/11/19
> Capteur de rapport air/carburant à changer.

TRANSMISSION

Bruit de 3 cliquets lors de la décélération sur les versions 4x4 jusqu'au 28/05/20 > Carter du différentiel arrière à remplacer.
Bruits anormaux à faible vitesse en passant de 4x2 à 4x4, et inversement, jusqu'au 20/08/19 > Embrayage électromagnétique de la boîte de transfert à remplacer.



CHASSIS

Remplacement du bras inférieur avant sur les modèles produits du 25/09/19 au 26/10/19 > Campagne de rappel

HABITACLE

Bugs du système multimédia (démarrage lent, problèmes liés à Apple Carplay et Android Auto, soucis de connexion avec un iPhone ou Bluetooth, batterie 12V déchargée...) > Reprogrammation.

Affaissement du plancher de coffre après avoir chargé des objets lourds jusqu'au 15/05/20
> Remplacement des panneaux d'habillage latéraux.
Bruit de la pédale d'accélérateur en raison de la vibration du ressort
> Capteur de pédale à changer.

CARROSSERIE

Craquement du toit panoramique lorsqu'il est ouvert et en roulant jusqu'au 17/08/20
> Remplacement du rail latéral.

ON AIME

Habitabilité Assez imposant à l'extérieur, le japonais accueille sans mal une famille et ses bagages.



Consommation Grâce à ses moteurs hybrides, sa sobriété est remarquable pour un SUV de ce format, sur route comme en ville.
Confort C'est un des plus gros progrès de cette 5^e génération : ses suspensions proposent enfin un moelleux digne de ce nom, qui colle mieux avec sa douceur de fonctionnement.

Performances Sans jamais vous brusquer, ce RAV4 autorise des relances dignes de certains turbo-diesels musclés... même sans opter pour l'onéreuse version rechargeable de 306 ch.

ON REGRETTE

Autoroute Sur ce type de parcours, l'appétit reste bien plus élevé qu'avec un diesel et l'insonorisation déçoit quelque peu.

Bruit moteur Le phénomène a été atténué, mais la transmission façon CVT peut toujours donner l'impression que le moteur s'emballe lors des accélérations.

Finition En dépit des tarifs élevés pratiqués, quelques matériaux peu flatteurs gâchent la bonne impression initiale.

Motricité Sous la pluie, les roues avant sont vite débordées par le couple. La version 4x4 corrige le tir, mais contre un surcoût conséquent.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
Hybride 4x2	218	5,6	Depuis 02/19	Les performances sont bien là, la douceur également et la sobriété impressionne, du moins en ville et sur route. Dommage que la motricité se laisse parfois dépasser.	■
Hybride 4x4	222	5,7	Depuis 02/19	Avec un moteur électrique supplémentaire à l'arrière, le RAV4 se joue de la pluie et de la neige, sans consommer vraiment plus. Seul le surcoût peut refroidir.	■
Hybride rechargeable	306	1,3	Depuis 01/21	Les performances et l'autonomie en électrique ne jouent plus du tout dans la même cour. Tout comme le tarif, malheureusement.	■

LE BUDGET

POUR UN HYBRIDE 2.5 218 CH 4 X 2 DE 2019

Filtre à air/habitacle	46/22 €	Amortisseurs AV	328 €
Filtre à huile	14 €	Amortisseurs AR	163 €
Plaquettes AV	141 €	Kit de distrib. (chaîne)	-
Disques AV	205 €	Embrayage complet	-
Plaquettes AR	85 €	4 bougies	158 €
Disques AR	212 €	Total du panier de pièces	1374 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le nom reste, le gabarit familial aussi, mais tout le reste change. Désormais entièrement converti à l'hybride, ce RAV4 privilégie la douceur, le confort et la sobriété, avec une certaine réussite. Même les performances ne sont pas laissées pour compte, et la fin de diesels est plutôt une bonne chose pour la fiabilité. Pour un usage avant tout autoroutier, en revanche, le SUV nippon demeure moins adapté que ses concurrents encore adeptes de gazole.

TOYOTA RAV4 IV

2013-2018

Cette 4^e génération, plus accueillante, est l'outil idéal des familles. Mais le RAV4 ne domine plus outrageusement la catégorie.

FIABILITÉ

ESSENCE
Excellente

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

► 2.0/2.2 D-4D : injecteurs défilants, surconsommation d'huile et de liquide de refroidissement

► 2.0 D-4D 143 : soupape EGR

A surveiller



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.0/2.2 D-4D (loyalty)

Cognements dus à la corrosion des injecteurs > À remplacer.

Surconsommation de liquide de refroidissement due à un excès de calamine sur les pistons résultant d'une consommation d'huile importante > Segments, pistons et joint de culasse à remplacer.

Surconsommation d'huile (seulement quelques cas signalés à ce jour) > Segments et pistons à remplacer.

Perte de puissance et voyant moteur allumé jusqu'en mai 2015 > Injecteurs à changer.

2.0 D-4D 143 (BMW)

Témoin d'anomalie moteur allumé > Soupape EGR à changer.

Bruit du moteur > Poulie de vilebrequin.

Risque de détérioration de la chaîne de distribution du 02/09/16 au 08/12/16 > À remplacer (rappel en mars 2020).

TRANSMISSION

BVM

Bruit et vibrations du levier de vitesse sur 2.0 D-4D 143 > Support et renifla d'huile de la boîte à changer.

BVA

Tremblements et bruit anormal pendant la conduite (roulement de 1^{er} ou 2^e cassé) jusqu'en décembre 2014 > Boîte auto à changer.

Bruit lors de la décélération à partir de 100 km/h jusqu'en juin 2016 > Câble de changement de vitesse.

Divers

Vibrations et bruits au niveau de l'accouplement du différentiel arrière jusqu'au 19/08/15 > À remplacer.

CHASSIS

Cognements de la suspension arrière sur route accidentée de décembre 2012 à mai 2014 > Bras tirés arrière à changer.

Absence d'informations relatives à l'autonomie sur 2.0 VVT-i du 01/04/15 au 16/07/15 > Combiné d'instruments à remplacer.

HABITACLE

Perte de position du véhicule sur le GPS Saatchi & Go > Téléchargement d'un nouveau logiciel.

CARROSSERIE

Condensation dans les antibrouillards avant jusqu'en décembre 2014 > À changer. **Introduction** de saletés dans les feux arrière > À remplacer.

Traces d'eau dans les feux arrière jusqu'au 26/05/16 > À changer.

Ouverture ou fermeture du hayon électrique impossible > Calculateur à remplacer.

Points de rouille sur le hayon > Hayon à repindre + joint à changer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 VVT-14 x 4	151	7,3 (7,2)	03/13-04/18	Face aux diesels, ce 4-cylindres essence se distingue par sa discrétion. Mais il perd le match sur les chapitres de la consommation (bien plus élevée) et des reprises, faute d'un couple plus important.	■
Hybride 4x2/4x4	197	5/5,1	01/16-12/18	Sa douceur et sa sobriété sont épatantes en ville. D'autant plus quand le système permet de rouler en 100 % électrique. Malgré des relances élevées, la puissance demeure juste sur route, où il incite à une conduite apaisée.	■
2.0 D-4D 4x2/4x4	124	4,9/5,2	03/13-12/15	Discret à vitesse stabilisée et capable d'accélération énergiques, ce diesel répond présent dans la plupart des situations du quotidien. Seul grief, son manque de brio en deçà de 1 500 tr/min.	■
2.0 D-4D 4x2	143	4,7	01/16-04/18	À l'aise à bas régime et sobre, ce bloc moderne (développé par BMW et fabriqué par Toyota) fait quasiment jeu égal avec le 2.2 de 150 ch. Revers de la médaille, il vibre et sa sonorité est envahissante.	■
2.2 D-4D 4x4	150	5,7 (6,7)	03/13-12/15	Cette version tire parti de son couple généreux à bas régime. Une bonne volonté qui va de pair avec des performances satisfaisantes. Son péché mignon : la gourmandise.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 ou 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 D-4D 124 DE 2014

Filtre à air/habitacle	21/39 €	Embrayage complet	528 €
Filtre à huile/carburant	13/46 €	Injecteur	966 €
Plaquettes/disques AV	203/191 €	4 bougies	169 €
Plaquettes/disques AR	61/173 €	Turbo	2 552 €
Amortisseurs AV/AR	289/137 €	Filtre à particules	1 008 €
Kit de distrib. (chaîne)	-	Total du panier de pièces	6 396 €

MAIN-D'ŒUVRE : 101 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Version restylée (2016)

BILAN Ce RAV4 séduira à coup sûr les familles par son sens de l'accueil et sa polyvalence. Mais, ces talents mis à part, on cherche les qualités marquantes qui le différencient de la concurrence. Peut-être la fiabilité qui demeure d'un excellent niveau, si ce n'est que les moteurs diesels Toyota avouent encore quelques faiblesses. Depuis 2015, le constructeur s'est offert les services du 2.0 diesel BMW qui n'est pas irréprochable non plus.

TOYOTA LAND CRUISER

DEPUIS 2010

FIABILITÉ

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : direction [jusqu'en 2013]
- 3.0 D-4D : segments et pistons, injecteurs, FAP, pompe à eau

!!! A surveiller



ON AIME

Habitabilité Elle est royale, quelle que soit la place occupée, et les passagers du deuxième rang bénéficient d'un espace aux genoux très généreux.



Coffre Les départs en vacances seront une formalité, la soute étant aussi spacieuse que facile à charger.

Aspects pratiques Les nombreux rangements sont judicieusement implantés et la banquette arrière s'efface dans le plancher pour former une surface plane. Bien vu !

Version 4 x 4 Très dégoûdée dans les chemins grâce à son blocage de différentiel électronique jusqu'à 40 km/h, elle permet aussi de gagner en efficacité sur route.

ON REGRETTE

Maniabilité Outre son gabarit étiré de 20 cm en longueur, son rayon de braquage et sa direction lourde ne facilitent pas les manœuvres en ville.

Finition L'habitacle est assemblé avec sérieux, mais les matériaux sont d'une qualité ordinaire. À un tel niveau de gamme, c'est regrettable. Toyota a légèrement corrigé le tir sur le modèle restylé (commercialisé depuis 2016).

Confort Un aspect que ce SUV familial a visiblement négligé. Les bruits d'air et de roulement sont envahissants et les suspensions, aux réglages trop fermes à basse vitesse, ont tendance à sautiller sur la moindre aspérité. Le moelleux des sièges lui sauve la mise.

Agrement de conduite Train avant peu accrocheur, comportement pataud, direction mal calibrée, pas assez communicative, version 4 x 2 qui glisse de l'avant... tout cela laisse à désirer.

Freinage Déjà placide de caractère, le RAV4 n'est pas non plus un champion des distances de freinage.

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

2.8 D-4D

Perte de puissance jusqu'en janvier 2016
> Reprogrammation.

Témoin d'anomalie moteur allumé jusqu'en octobre 2018 > Bougies de préchauffage.

3.0 D-4D

Bruit moteur soudain, perte de puissance, fumée noire
> Segments et pistons.

Sifflement du turbo jusqu'en octobre 2012
> À remplacer.

Fuite de liquide de

refroidissement jusqu'au 08/11/14 > Pompe à eau.
Perte de puissance jusqu'en avril 2015 > Injecteurs.

Présence d'humidité sur le couvre-culasse qui se fissure > À remplacer.

Manque de puissance et FAP bouché sur version Euro 5 > Cinquième injecteur, voire filtre à particules à remplacer.

TRANSMISSION

Voyant de la boîte auto allumé jusqu'en novembre 2011 > Boîte à remplacer.

CHASSIS

Bruit du train avant sur route accidentée jusqu'en août 2011 > Bague de la barre stabilisatrice.

Bruit de l'essieu avant jusqu'en janvier 2012
> Arbre de transmission.

Cognement de la direction jusqu'en décembre 2013
> Arbre intermédiaire.

HABITACLE

Usure du siège conducteur en cuir jusqu'en juin 2012
> Housse à remplacer.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.8 D-4D*	177	Depuis 06/15	Moins puissante, cette version Euro 6 arrive à faire aussi bien que le 3.0 en termes de reprises et de performances, tout en modérant son appétit.	
3.0 D-4D*	190	01/10-06/15	Malgré les 2 tonnes à mouvoir, ce bloc est agréable et performant, mais cela se paie cher côté consommation. La boîte auto pêche par sa lenteur.	

(*) Également disponible avec boîte auto 5 ou 6 rapports.

BILAN Bien qu'embourgeoisé et plus confortable, le Land Cruiser reste, avec le Mitsubishi Pajero, l'un des rares franchisseurs authentiques sur le marché. Mais sa réputation de robustesse en a pris un coup suite aux soucis rencontrés sur la version 3.0 D-4D.



Sur la troisième génération, le RAV4 a perdu la roue de secours au dos du coffre. La quatrième dispose, elle, d'un véritable hayon qui change la vie.



5 portes - L x l x h : 4,76 x 1,89 x 1,85 m - Coffre : de 620 à 1 930 l - Réservoir : 87 l
3 portes - L x l x h : 4,49 x 1,89 x 1,83 m - Coffre : de 380 à 1 430 l

VOLKSWAGEN UP!

DEPUIS 2011

Clone des Seat Mii et Skoda Citigo, la petite up! n'est pas la plus sexy des citadines, mais elle a un cœur gros comme ça.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- **Toutes :** boîtes manuelle et robotisée ASG, direction
- **1.0 :** contact-démarrateur, courroie d'accessoires, joint pompe à eau



Seat Mii



Skoda Citigo



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0
Manque de puissance
> Nettoyage, voire remplacement du variateur de calage d'arbre à cames ou du papillon.
Panne du ventilateur de radiateur
> Reprogrammation, ou calculateur à changer.
Témoin d'alternateur allumé jusqu'au millésime 2015 > Courroie d'accessoires.
Témoin moteur allumé > Bougies ou commande papillon.
Démarrage impossible, bugs électriques jusqu'au 09/05/17 > Contact-démarrateur.
Claquements du moteur > Bielles.

1.0/1.0 TSI

Témoin de température allumé
> Joint de pompe à eau.
Fuite d'huile > Vis de fixation du volant moteur.
1.0 TSI
Dysfonctionnements moteur
> Nettoyage des soupapes.

TRANSMISSION

Marche arrière difficile
> Levier à réparer.
Claquements (BVM 5) > Pédale d'embrayage (jusqu'au 30/01/15) ou plateau de pression et d'entraînement de l'embrayage.
Craquements en 3^e, 4^e et 5^e

(BVM 5) > Pignons et bagues de synchro 3^e/4^e.

Passages de rapport trop longs jusqu'en novembre 2015 ou dysfonctionnements jusqu'au 30/05/13 (boîte ASG)
> Reprogrammation ou calculateur de boîte.

CHASSIS

Véhicule tirant à gauche ou à droite jusqu'en mars 2013
> Calculateur de direction.
Témoin de direction allumé
> Colonne à changer ou reprogrammation.
Bruit du train arrière > Butées d'amortisseurs.

HABITACLE

Impossibilité de desserrer le frein à main > Garnitures de frein.
Bruit à l'avant > Compresseur de climatisation.
Entrée d'eau au niveau du plancher avant > Soufflet évacuation d'eau de condensation du climatiseur.
Témoin d'airbag allumé > Remise en état du faisceau central.
Vitres avant difficiles à a-tionner jusqu'au 01/06/15 > Lève-vitres et guide à changer.

CARROSSERIE

Bruit d'eau dans les bas de caisse jusqu'au 09/04/14 > Etanchéité à rectifier.

ON AIME

Habitabilité Au regard de ses 3,54 m, soit la longueur d'une Fiat 500, l'allemande se révèle beaucoup plus accueillante à l'arrière. Il faut dire que la distance entre les essieux (2,42 m) est, ici, nettement plus généreuse.



Agrement En ville, il y a de quoi se faire plaisir au volant de la petite up! : assise légèrement surélevée, visibilité optimale, diamètre de braquage court... Et quelle agilité! **Coffre** Autre point de comparaison avec l'italienne branchée, le volume de chargement, ici supérieur de 70 l, soit 251 l, une valeur record! **Polyvalence** Hors agglomération, la up! ne perd pas ses moyens... Si elle est sujette au roulis dans les enchaînements de virages, la tenue de route reste sécurisante.

ON REGRETTE

Style À côté de la Fiat 500 (encore elle!), la Volkswagen manque cruellement de sex-appeal pour souligner ses qualités. Dommage. **Places arrière** Les dossiers sont trop verticaux et les assises, fermes. Sans parler du sautellement des suspensions à basse vitesse... **Vitres arrière** À défaut de pouvoir s'abaisser, elles s'entrebaillent... Tant pis pour le bol d'air. **Version de base** Pas grand-chose à attendre de celle-ci : la banquette fractionnable et la radio CD MP3 n'apparaissent qu'à partir du deuxième niveau de finition (Move up!). Pingre!

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (kW)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
1.0	60	4,5 (4,4)	Depuis 12/11	Au-delà de ses vibrations au feu rouge, ce petit 3-cylindres est élastique et suffisant. Vif en conduite urbaine. Vous vous en doutez, ce n'est pas une bête de course, il faut donc anticiper les dépassements.	■
1.0	75	4,7 (4,5)	12/11-04/19	Certes, cette version est servie par 15 ch de plus, mais son couple reste identique. Par conséquent, elle se révèle à peine plus tonique que la déclinaison à l'étage inférieur et ne dispense pas de rétrograder.	■
1.0 TSI	90	4,6	07/16-04/19	Avec ce 1.0 Turbo, la up! présente un tout autre visage. Sa disponibilité sous 1 500 tr/min contribue à l'agrément en ville et, surtout, ses accélérations vives lui permettent de prendre la poudre d'escampette.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto ASG 5 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 60 DE 2012

Filtre à air	27 €	Amortisseurs AV	277 €
Filtre d'habitacle	19 €	Amortisseurs AR	167 €
Filtre à huile	10 €	Kit de distrib. (120 000 km)	200 €
Disques AV	165 €	Embrayage complet	489 €
Plaquettes AV	103 €	3 bougies	46 €
Garnitures AR	160 €	Total du panier de pièces	1 663 €

MAIN-D'ŒUVRE : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Du point de vue esthétique, la petite Volkswagen ne suscite pas le même enthousiasme que la Fiat 500. Et ce, même dans sa version baroudeuse Cross up! Pourtant, elle a bien plus d'atouts. Sans parler de tenue de route ou de présentation, son habitacle peut embarquer quatre personnes, et son coffre, bien plus que les emplettes du jour. Mais alors, quel est le talon d'Achille de cette citadine bien sous tous rapports? Ses boîtes de vitesses.

VOLKSWAGEN POLO VI

DEPUIS 2017

À défaut de révolutionner sa ligne, la « petite » allemande, revue de A à Z, peaufine son point fort : la polyvalence.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** boîtes de vitesses manuelles et DSG 7, bugs du GPS
- ▶ **1.0/1.0 TSI :** encrassement des soupapes



Modèle non restylé (avant 2021)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0/1.0 TSI

Témoin de commande d'accélérateur (EPC) allumé > Reprogrammation.
Mauvais démarrage, instabilité lors de trajets courts (encrassement du conduit et des soupapes d'admission) > À nettoyer.
Perte de puissance > Commande papillon à changer.
Témoin de température allumé > Joint de pompe à eau.
1.0 TSI
Témoin moteur allumé, présence de carburant dans l'huile jusqu'au 19/04/19 > Pompe HP à changer.

Consommation et fuite d'huile au niveau du turbo > Conduites du turbo.

Bruit moteur au démarrage > Variateur de calage d'arbre à cames

1.6 TDI
Mauvais démarrage jusqu'en février 2018 > Batterie (Moll).
Bruit moteur à froid > Courroie de distribution et galet tendeur.

Témoin de T° allumé > Pompe à eau.

TRANSMISSION

Craquements en 3^e/4^e et 5^e (BVM 5) > Moyeu, bagues et

pignons de 3^e et 4^e.
Impossibilité de passer la 5^e et/ou la 6^e (boîtes manuelles 5 et 6) > Unité de commande.
Fuite d'huile de la DSG 7 > Pistons d'embrayage.
Couinement (démarrage et/ou au passage des rapports) de la DSG 7 > Embrayage.

CHASSIS

Couinement de la pédale d'embrayage > Pivot de palier et douilles-paliers du pédalier.

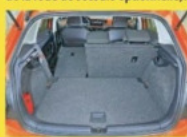
HABITACLE

Défaillance de l'ouverture des

portes à distance > Clé à radiocommande à changer.
Dysfonctionnements du système multimédia > Reprogrammation.
Écran bleu sur le GPS > À changer.
Défaillance du combiné d'instruments > À changer.
Bandes verticales sur l'écran GPS > À changer.
Défaillance de la climatisation > Bagues-joints des conduites.
Dysfonctionnement de la ventilation sur les positions 1 à 3 > Faisceau à réparer et résistance à changer.

ON AIME

Coffre Sur ce point, la Polo fait partie des meilleures, avec 351 l de contenance (en comptant l'espace de la roue de secours optionnelle).



Habitabilité Plus longue de 8 cm et plus large de 7 cm, la Volkswagen est la plus spacieuse de la catégorie. Deux grands gabarits seront à l'aise aux places arrière.

Vie à bord Position de conduite parfaite, commandes intuitives, rangements en nombre suffisant... le conducteur est bien loti.

Finition Même si les plastiques des panneaux de porte détonnent, la qualité perçue et l'assemblage la placent au-dessus du lot.

Tenue de route Agile en ville, rigoureuse sur route sinueuse, la Polo fait des merveilles avec sa nouvelle plate-forme MQB A0.

ON REGRETTE

Agrement La direction manque de ressenti, et elle est trop légère dès que le rythme s'accélère.

Confort Dessinée pour deux, la banquette arrière est ferme et la place centrale, gênée par le tunnel de transmission. Les remontées sèches du train arrière, à basse vitesse, gâchent aussi le plaisir.
DSG 7 Douce et rapide, cette boîte auto fait montre d'hésitations quand on la boussule et manque de progressivité à bas régime.

GTI Amateurs de bobinnettes affûtées, passez votre chemin ! La direction, comme le train avant, n'est pas assez incisive. Dommage.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0	65/75/80	4,7/4,7/4,7	Depuis 10/17	Emprunté à la up !, ce moteur 3 cylindres est à cantonner à un usage strictement urbain, faute de ressources. La version de 65 ch est à éviter !	■
1.0 TSI	95	4,4 (4,6)	Depuis 10/17	Très doux en agglomération, ce bloc ne perd pas ses moyens sur voie rapide : les accélérations sont pétillantes et les relances, correctes.	■
1.0 TSI	115	4,7 (4,8)	Depuis 10/17	Costaude à très bas régime, cette version apporte un surcroît de vitalité appréciable sur route, qui se traduit par des relances toniques.	■
2.0 TSI DSG 6	200	5,9	01/18-05/20	Punch et performances au rendez-vous, mais ce 4-cylindres manque de caractère et de saveur. La DSG 6 manque parfois d'a-propos.	■
1.6 TDI	80/95	3,7/3,7	01/18-06/20	Excepté son appétit mesuré et son couple à bas régime, ce diesel ne peut rivaliser avec les prestations des TSI. Sans parler de la discrétion.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TSI 95 DE 2017

Filtre à air	32 €	Amortisseurs AV	270 €
Filtre d'habitacle	20 €	Amortisseurs AR	170 €
Filtre à huile	12 €	Kit de distrib. (120 000 km)	254 €
Disques AV	162 €	Embrayage complet	444 €
Plaquettes AV	74 €	3 bougies	64 €
Garnitures AR	241 €	Total du panier de pièces	1 743 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN On n'est pas dépaycé avec cette sixième Polo. Le style nous est familier, et on retrouve à bord les qualités qui ont fait son succès : fabrication soignée, ergonomie... Mieux : sa base technique lui a permis de se bonifier, que ce soit en matière d'espace à bord (habitabilité et volume de coffre), d'équipements ou de prestations routières. Trois ans après son lancement, la Volkswagen ignore les gros pépins, mais gare à l'encrassement sur les essence...

VOLKSWAGEN POLO V

2009-2017

Avenante, fabriquée avec sérieux, pratique, la « fourmi » figure parmi les références. Reste à savoir ce qu'elle a dans le ventre...


FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.2 TSI :** distribution, surconso. d'huile, turbo
- ▶ **TDI :** pompe à eau, EGR, injecteurs
- ▶ **DSG 7 :** divers dysfonctionnements

>>>  **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Fuite de liquide de refroidissement
> Radiateur.
1.2 TSI
Cliquements moteur > Chaîne et tendeur de distribution.
Fuite d'huile > Etanchéité du carter de distribution (jusqu'à 31/05/12), ou tubulure d'admission.
Perte de puissance > Actionneur de turbo ou électrovanne de distribution variable.
Surconsommation d'huile
> Culasse et/ou pistons.
Moteur bruyant, perte d'huile
> Variateur d'arbre à cames.
Perte de liquide de refroidissement
> Joint de pompe à eau.
1.4 TSI
Surconsommation d'huile
> Flexible d'aération du carter moteur ou gicleurs d'huile.
Perte de puissance > Turbo.
Cliquements dans le moteur

> Chaîne de distribution.
Endommagement du moteur
> Pistons, voire bloc complet.

1.8 TSI
Perte de puissance > Turbo.
1.2 TDI (EA189)
Divers dysfonctionnements du 01/01/14 au 30/04/14 > Vanne EGR.
Perte de puissance > Turbo.
Régime moteur instable
> Nettoyage des injecteurs.
1.2/1.6 TDI (EA189)
Témoin de liquide de refroidissement allumé > Pompe à eau, radiateur de recyclage des gaz ou culasse (références antérieures à V300).
Démarage impossible jusqu'au 16/08/09 > Tendeur de distribution.
1.4 TDI (EA288)
Bruit à froid jusqu'au 02/10/16 > Galet tendeur + courroie.
Témoin de température moteur allumé > Pompe à eau.
Bruit au démarrage > Volant

moteur simple (au lieu de double).
Batterie (Moll) déchargée à partir de juillet 2016 > À remplacer.
1.4/1.6 TDI
Bruit de combustion > Nettoyage, voire remplacement des injecteurs.
1.6 TDI (EA189)
Perte de puissance > Flexible de dépression de la vanne EGR ou capteur de pression différentielle (jusqu'en mai 2011).
Témoin moteur allumé > Reprog., ou calculateur à remplacer.
Témoin moteur allumé de juin 2009 à mai 2011 > Faisceau moteur.
Témoin FAP allumé > Reprog. ou nettoyage forcé du FAP.

TRANSMISSION

Boîte manuelle
Bruit de la boîte > Roulement d'arbre primaire ou boîte complète.

Pédale d'embrayage restant enfoncée > Récepteur.
Absence de motricité en marche arrière jusqu'au 04/06/14 > Fourchettes de la boîte.
Passage des vitesses difficile > Plateau de pression.
Craquements en 3^e, 4^e et 5^e (BVM 5) > Pignons et bagues de synchro 3^e/4^e.
DSG 7
Dysfonctionnements > Fusible, calculateur ou mécatronique.
Vibrations, couinements > Embrayage multidisque.
Absence de motricité jusqu'au 01/06/16 > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.
Fuite d'huile > Pistons d'embrayage.

CHASSIS

Impossibilité de desserrer le frein à

rain > Garnitures arrière.
Gincements à l'avant en baquant > Joints de biellette de direction.
Direction dure > Alternateur ou régulateur de tension.
Témoin de direction allumé > Reprogrammation.

HABITACLE

Chauffage défaillant jusqu'au 12/01/10 > Réparateur d'air.
Témoin d'airbag allumé jusqu'en avril 2011 > Calculateur.
Bruit du ventilateur jusqu'au 29/08/13 > Soufflante d'air.
Froid indisponible > Compresseur Delphi ou Sanden.

CARROSSERIE

Cuete possible des vitres arrière > Goupille et cheville.

EN DÉTAIL

1 Carton jaune ! Les places arrière, au demeurant fermes, offrent une habitabilité moyenne. 2 En revanche, carton vert pour le coffre ! Tiré au cordeau et assorti d'un double plancher, il propose un beau volume utile. 3 Dans sa version Cross, la « fourmi » se pique d'aventure.



4 Sa ligne élégante permet à la Polo de bien vieillir. La qualité de fabrication y contribue aussi... À condition d'éviter les finitions de base et leur planche de bord moins soignée.



Modèle restylé (2014)

À moins d'être un spécialiste, difficile de reconnaître le modèle restylé en mars 2014. Sauf à son nouveau coloris bleu ED.

ON AIME

Ergonomie Siège et volant ajustables à loisir, commandes implantées idéalement et agréables à manipuler : l'allemande est exemplaire dans ce registre.

Comportement Cette Polo est bâtie sur une nouvelle plate-forme partagée avec la Seat Ibiza. Train avant précis, réactions saines, mouvements de caisse bien contenus, une vraie polyvalente.

Qualité perçue Hormis sur les versions Trendline et BlueMotion, l'habitacle bénéficie d'un traitement plutôt soigné (matériau mousse sur la planche de bord, touches de chrome ici et là...). Sur ce point, les progrès sont significatifs.

Aspects pratiques On est bien servi : banquette rabattable, coffre volumineux, à bonne hauteur et avec double plancher, rangements bien agencés...

ON REGRETTE

Habitabilité Les mouvements amples seront à proscrire pour les pensionnaires de la banquette, car l'espace au niveau des genoux est correct, sans plus.

Agrement Souple en ville, la direction gagne en consistance dès que la vitesse augmente. Mais elle manque de précision dans les virages et ne communique pas assez d'informations.

Entrée de gamme Si l'offre mécanique est étoffée, ce sont les versions le plus modestement motorisées qui inondent le marché de l'occasion. Des Polo qui ne brillent ni par leurs prestations routières, ni par leur qualité de finition.

Confort Autant parler d'inconfort : la sellerie est ferme, et des percussions se font sentir à l'arrière dès que l'état de la route se dégrade.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2	60/70	5,5	09/09-03/14	Qu'il s'agisse du 1.2 ou du 1.0 qui l'a remplacé en 2014, les prestations trop justes cantonnent la Polo à la ville.	■
1.4 16V	85	5,9 (5,8)	09/09-02/14	Vif et volontaire, ce moteur éprouvé est le minimum syndical pour espérer une certaine polyvalence.	■
1.2 TSI/1.0 TSI*	90/95	4,7/4,1	03/14-09/17	Silencieux et sobres, ces excellents 3-cylindres demeurent le meilleur choix eu égard au rapport prix/agrément.	■
1.2 TSI	105/110	5,3/4,8	01/10-09/17	À l'aise sous le capot d'une Golf, alors imaginez avec la Polo... Il conjugue souplesse en ville et tonus sur route.	■
1.2 TDI/1.4 TDI*	75	3,8/3,8	04/10-09/17	Quelle que soit la cylindrée, ce sobre 3-cylindres est hélas dépourvu d'agrément (grondements, vibrations...).	■
1.6 TDI	75	4,2	09/09-04/10	Il a fait long feu. Pourtant, il s'avère bien plus agréable que les 1.2 et 1.4 TDI, même s'il est un peu juste en reprise.	■
1.4 TDI	90	3,8	03/14-09/17	Moderne, ce petit diesel très bruyant est timide à bas régime et manque trop de vigueur pour être plaisant.	■
1.6 TDI	90	4,2 (4,3)	09/09-03/14	Si ce n'est pas un modèle de discrétion, c'est le bloc le plus judicieux dans la gamme. Volontaire et sobre.	■
1.6 TDI/1.4 TDI*	105	4,2	09/09-09/17	Légèrement plus performant que le 90 ch. À choisir, préférez le bloc 1.6 TDI, bien mieux « éduqué » que le 1.4 TDI.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapports. (*) 1.0 TSI depuis avril 2015, 1.4 TDI 75 depuis mars 2014 et 1.4 TDI 105 depuis mars 2014.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 90 DE 2011

Filtre à air/habitacle	31/23 €	Embrayage complet	556 €
Filtre à huile/carburant	15/53 €	Injecteur/4 bougies	719/124 €
Plaquettes/disques AV	103/165 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/110 €	Vanne EGR	458 €
Amortisseurs AV/AR	250/165 €	Filtre à particules	2 052 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	7 198 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2014)

BILAN Cette Polo V se présente comme une élève sérieuse. Sans doute l'argument qui fait la différence pour les acheteurs. Mais la qualité de fabrication n'est pas son seul atout. La Polo est à la fois pratique, sécurisante sur la route et agréable à conduire. Ses défauts ? Le manque d'agrément des TDI 3 cylindres et la fragilité de ses mécaniques. Le 1.2 TSI comme la boîte DSG 7 requièrent votre vigilance. Les diesels sont aussi pointés du doigt par les propriétaires.

VOLKSWAGEN GOLF VI

2008-2013

Dérivée de la 5^e génération, la berline compacte allemande n'excelle dans aucun domaine, mais elle est bonne partout.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- Toutes : climatisation, DSG 7
- TSI : distribution, turbo
- TDI : injecteurs, vanne EGR, FAP...

>>> ⚠ A surveiller



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.2 TSI**
Manque de puissance > Actionneur de turbo à réparer.
- Graillonnement** du moteur, voire casse (jusqu'au n° de moteur CBZ* 714253) > Distribution ou moteur.
- 1.4 TSI**
Perte de puissance > Turbo.
- Claquements** du moteur > Tendeur de chaîne de distribution.
- Perte** de compression du moteur > Pistons, voire moteur.
- 1.6 TDI (EA189)**
Encrassement du filit & à particules > Régénération et reprogrammation.
- Perte** de puissance > Volet du

- radiateur de recyclage des gaz.
- Témoin** moteur allumé jusqu'en mars 2011 > Tubulure d'admission ou calculateur.
- À-coups** moteur > Nettoyage ou remplacement des injecteurs.
- Témoin** de T° allumé > Radiateur EGR ou culasse (avant réf V300).
- Calage**, perte de puissance jusqu'à un millésime 2011 > Faisceau moteur.
- 1.6/2.0 TDI (EA189)**
Manque de puissance > Capsule d'avance à dépression (jusqu'en 2011), goujon de turbo ou turbo.
- Mode** dégraissé > Mise à jour, ou unité de commande papillon.
- Témoin** du filit & à particules allumé

- justqu'en mai 2011 > Capteur de pression différentielle.
- Usure** prématurée du volant moteur > À remplacer.
- Témoin** de température moteur allumé > Joint du boîtier thermostat, radiateur ou pompe à eau.
- Témoin** moteur allumé > Clapet de la vanne EGR.
- 2.0 TDI (EA189)**
Claquements et moteur ne tournant pas rond > Culbuteurs.
- Fuite** de liquide de refroidissement > Radiateur de recyclage des gaz.

- À-coups** moteur > Turbo ou injecteurs (à-coups à froid).
- Présence** d'huile dans le liquide de refroidissement > Vase d'expansion ou radiateur d'huile.
- Témoin** moteur allumé > Vanne EGR.

- en 2^e sur DSG 7 > Embrayage.
- Divers** dysfonctionnements sur DSG 7 > Fusible ou mécatronique.
- Absence** de motricité sur DSG 7 jusqu'à la fin de la p oduction > Fourchettes de 6^e et de marche AR.

TRANSMISSION

- Bruit** de la boîte de vitesses (BVM 5) > Roulement de l'arbre primaire.
- Perte** d'huile sur DSG 6 > Boîte semi-complète à remplacer.
- Gricnements** lors du passage de 1^e

CHASSIS

- Direction** dure > Reprogrammation.

HABITACLE

- Froid** indisponible > Compresseur.
- Défaillances** ou chute des vitres arrière > Goupille à changer.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI	85	5,5	04/12-06/13	Remplaçant de l'ancien 1.4 16V de 80 ch, ce bloc est plein de bonne volonté, mais n'a pas de vocation routière.	🟡
1.4 TSI	122	6,2 (5,9)	10/08-06/13	Pas besoin de chercher plus loin. Très homogène, vigoureux et sobre, il représente le bon choix en essence.	🟡
1.4 TSI	160	6,3 (6)	10/08-11/12	Le même en plus puissant et plus nerveux. Il a de l'énergie à revendre, mais fait aussi preuve de douceur en ville.	🟡
2.0 TSI (GTI)	210/235	7,3/8,1	04/09-11/12	Une motorisation qui sait rester agréable au quotidien, performante sur route et pas trop gourmande à la pompe.	🟡
1.6 TDI	90	4,5	05/09-06/13	Si vous ne faites que de petits parcours, cette version économique peut suffi e. Prestations honnêtes, sans plus.	🟡
1.6 TDI	105	4,1 (4,7)	05/09-06/13	Globalement, cette version est satisfaisante, mais sa mollesse à bas régime est agaçante en zone urbaine.	🟡
2.0 TDI	110	4,5 (5,3)	10/08-12/09	Il se révèle moins économe que le 1.6 TDI, mais sa cylindrée supérieure lui procure davantage de souplesse.	🟡
2.0 TDI	140	4,9 (5,4)	10/08-06/13	Il transforme la Golf en une vraie routière. Le couple sert les reprises et l'agrément sans nuire à la consommation.	🟡
2.0 TDI (GTD)	170	5,3 (5,6)	05/09-11/12	Ce diesel a du coffre et présente une belle carte de visite. Mais il n'a ni le caractère, ni la sonorité de la GTI.	🟡

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 105 DE 2011

Filtre à air/habitacle	29/27 €	Embrayage complet	682 €
Filtre à huile/carburant	15/51 €	Injecteur/4 bougies	719/124 €
Plaquettes/disques AV	101/183 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/142 €	Vanne EGR	1 458 €
Amortisseurs AV/AR	317/262 €	Filtre à particules	2 682 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	8 166 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



BILAN Rien ne ressemble plus à une Golf... qu'une autre Golf. On retrouve donc les caractéristiques de la génération précédente, mais sans les défauts. Les principales améliorations résident sous le capot, avec l'arrivée des inédits 1.2 TSI et 1.6 TDI, l'adoption de la boîte à double embrayage DSG 7 et, surtout, le passage des diesels à la rampe commune. Un grand pas pour Volkswagen, une tripotée d'emmerdes pour ses clients. Par conséquent, soyez vigilant.

VOLKSWAGEN COCCINELLE III

2011-2018

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne



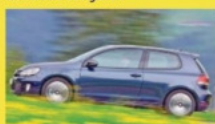
VERSIONS À SURVEILLER

- **TSI**: distribution, turbo
- **TDI**: injecteurs, turbo, vanne EGR
- **DSG 7**: dysfonctionnements divers



ON AIME

Tenue de route Parfaitement stable à vitesse soutenue en ligne droite, imperturbable en virage, cette Golf est un modèle de rigueur.



Agrement Volant réglable en tous sens, siège moelleux, bon maintien, commandes douces et bien placées... Le conducteur est traité avec égards.

Vie à bord À l'arrière, les passagers ne craindront pas les longs trajets. Un espace appréciable, un amortissement bien dosé et une insonorisation bien plus soignée que sur la Golf V.

Break SW Plus long que la berline de 36 cm, il offre un volume de chargement remarquable : 560 l quand la banquette est en place. Géant !

Finition Matériaux choisis avec soin, assemblages minutieux, la réalisation est impeccable.

ON REGRETTE

Présentation C'est propre, carré, bien rangé... mais l'ensemble manque singulièrement de fantaisie. Au moins cela a le mérite d'être clair: on n'est pas là pour rigoler.

Comportement Sur route, la direction offre une bonne consistance, mais aussi, hélas, trop peu de sensations. Conséquence, une agilité moindre dans les enchaînements de virages.

Freinage Vu le manque de mordant lorsqu'on appuie sur la pédale de frein, les distances d'arrêt ont tendance à s'allonger. Pas optimal du point de vue de la sécurité...

Bruits parasites Malgré le soin apporté à la fabrication, des grincements, révélateurs de quelques approximations, peuvent venir troubler le silence de fonctionnement.



Côté style, le constructeur ne s'est pas foulé. La Golf VI SW est une Golf V SW remise au goût du jour, comme en atteste le dessin identique de la poupe.



Modèle non restylé (avant 2016)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous les TSI

Dysfonctionnements

> Chaîne de distribution, voire soupapes et pistons.

1.2 TSI

Perte de puissance

> Actionneur du turbo.

1.4 TSI

Endommagement du moteur (jusqu'au moteur CTH*102516) > Remise en état du moteur.

Perte de puissance > Turbo.

2.0 TSI

Surconsommation d'huile > Segments et pistons.

Perte de puissance > Turbo.

1.6 TDI

Perte de puissance > Injecteurs.

Témoin de 1^{er} allumé

> Radiateur de recyclage des gaz, culasse (antérieure à la référence V300).

2.0 TDI

Perte de puissance > Turbo.

Bruit jusqu'au 02/10/16

> Galet tendeur + distrib.

TRANSMISSION

Absence de motricité

en marche arrière

jusqu'au 04/06/14

> Fourchettes de la boîte. **Vibrations**, bruits sur DSG 7 > Embrayage multidisque. **Absence** de motricité jusqu'au 01/06/16 sur DSG 7 > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.

CHASSIS

Témoin de direction allumé

> Calculateur à changer.

HABITACLE

Froid indisponible

> Compresseur de

dimatisation Sanden.

LES MOTEURS LES + COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	PLAGE DE PROD.	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI	105	11/11-12/18	Douceur et entrain, mais le temps de réponse du turbo pénalise les relances.	■
1.4 TSI*	150/160	11/11-12/18	Une motorisation tonique, performante et disponible à tous les régimes.	■
1.6 TDI	105	11/11-10/14	Le principal intérêt de ce diesel? Sa sobriété à la pompe. Pour le reste...	■
2.0 TDI*	140/150	06/12-12/18	Destiné aux gros rouleurs, ce bloc offre d'excellentes prestations.	■

(*) Également disponible avec boîte auto DSG 6 ou 7 rapports.

BILAN Effi ace sur route, bien présentée, plus polyvalente... cette « Cox » surprend son monde. Cependant, bien que la base technique soit éprouvée, les motorisations donnent du fil à tordre aux propriétaires. Et sur ce point, il n'y en a pas une pour rattraper l'autre...



L x l x h : 4,28 x 1,81 x 1,49 m - Coffre : de 310 à 905 l - Réservoir : 55 l
Cambiolet - Coffre : 225 l

VOLKSWAGEN GOLF VII

2012-2020

Ligne classique, accueil aux petits oignons, présentation léchée, l'allemande conserve la même saveur que ses aînées. Enfin, presque!

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** DSG 7, climatisation
- ▶ **TSI :** surconsommation d'huile
- ▶ **1.6 TDI :** injecteurs, pompe à eau



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Coupure moteur impossible > Contact-démareur (Kostal).
1.0/1.2/1.4 TSI
Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau.
Dysfonctionnements moteur > Nettoyage des soupapes.
1.2 TSI
Bruit moteur > Variateur de calage d'arbre à cames, voire moteur.
Fuite, voire surconsommation d'huile > Tubulure d'admission.
Surconsommation d'huile > Culasse et/ou pistons et segment de piston.
1.2/1.4 TSI
Perte de puissance > Actionneur de pression du turbo ou électrovanne de distribution variable.
Témoin pollution allumé > Unité de commande papillon (jusqu'à 01/02/14) ou sondes lambda.

1.4 TSI
Moteur ne tournant pas rond après un redémarrage > Variateur de calage d'arbre à cames et culbuteurs.
Surconsommation d'huile > Arbre à cames + culbuteurs ou culasse.
2.0 TSI (GTI)
Manque de puissance jusqu'à 28/10/14 > Turbo.
Perte de liquide de refroidissement > Régulateur de liquide de refroidissement ou pompe à eau.
1.6 TDI (EA288)
Témoin moteur allumé jusqu'à 05/03/13 > Câblage moteur.
Dysfonctionnements, perte de puissance > Turbo et injecteurs.
Fuite d'huile > Joint de tubulure d'admission.
Cognements du moteur > Nettoyage des injecteurs.
1.6/2.0 TDI (EA288)
Manque de préchauffage allumé > Calculateur de pompe à carburant.
Témoin de liquide de refroid. allumé

> Radiateur ou pompe à eau.
Bruit au ralenti à froid > Courroie de distribution ou galet tendeur.
Batterie (Moll) déchargée de juillet 2016 à février 2018 > À remplacer.
2.0 TDI (EA288)
Témoin moteur allumé jusqu'à 01/07/16 > Contacteurs de pression d'huile.
Bruit au ralenti jusqu'à 02/10/16 > Galet tendeur de distribution.

TRANSMISSION

Boîtes manuelles
Bruit de la boîte > Roulement de l'arbre primaire/secondaire.
Absence de motricité en marche arrière (BVM 5 et 6) jusqu'à 04/06/14 > Fourchettes de boîte.
Craquements en 3^e, 4^e et 5^e > Pignons et bagues de synchro 3^e/4^e.

DSG 6/DSG 7
Impossibilité de monter les rapports au-delà de la 2^e sur DSG 6 du 01/07/13 au 31/07/14, ou fuite d'huile > Boîte semi-complète.
Bruits au démarrage ou en roulant sur DSG 7 > Embrayage multidisque.
Absence de motricité sur DSG 7 jusqu'à 01/06/16 > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.
Vibrations de la 1^{re} à la 2^e sur DSG 7 > Double embrayage.
Passage en mode dégradé sur DSG 7 > Calculateur mécatronique.

CHASSIS

Impossibilité de desserrer le frein de parking électrique jusqu'à 11/02/13 > Calculateur ABS.
Cognements à l'arrière jusqu'en juillet 2014 > Amortisseurs.
Craquements du train avant

> Mécanisme de direction à réparer.

HABITACLE

Dysfonctionnement de la fonction auto des vitres avant > Lève-vitre.
Défaillance de la clim > Valves du circuit ou compresseur (Sanden).
Sifflement du système de clim jusqu'à 26/05/14 > Détendeur.
Présence d'eau sur le plancher jusqu'à 17/03/15 > Tuyau d'évacuation de la climatisation.
Dysfonctionnement de la ventilation > Faisceau à réparer.
Indications au combiné (Continental) incorrectes jusqu'à 11/03/16 > À changer.

CARROSSERIE

Dysfonctionnements de la trappe à carburant > À rectifier.

EN DÉTAIL

1 La Golf VII se montre encore plus généreuse avec les occupants de la banquette arrière. Accessibilité, garde au toit, espace aux jambes... tous les indicateurs sont au vert. 2 Idem pour le coffre, qui s'avère à la fois grand et pratique. 3 Les familles apprécieront le break et sa soute d'avion-cargo. 4



4 Carrosseries 3 et 5 portes, break SW et Alltrack, versions GTI, GTD (photo) et R, la gamme Golf est tentaculaire. Toutes ces déclinaisons tirent profit de la plate-forme MQB, plus agile.



Modèle non restylé (avant, 2017)

Une Golf reste une Golf. Sous sa ligne classique, la 7^e génération cache une base technique inédite.

ON AIME

Finition Planche de bord redessinée, matériaux d'aspect fluffe, assemblages rigoureux, le traitement de l'habitacle est digne de la catégorie supérieure.
Habitabilité Conçue sur la plate-forme MQB, la Golf a grandi de 6 cm en longueur. Cela profite aux passagers arrière, qui n'auront ainsi aucune peine à caser leurs jambes.

Coffre Un agencement très rationnel, un seuil aisément accessible, voilà qui sonne comme une invitation au voyage...
Maniabilité Allégée de 100 kg, la Golf a gagné en agilité. À la clé, davantage de sensations au volant.
Aspects pratiques Grands bacs de porte, rangement dans l'accoudoir central et tiroirs sous les sièges avant : on est bien servi.

ON REGRETTE

Confort Des trépidations désagréables se font sentir à très basse vitesse. Un désagrément qui s'estompe cependant avec les versions de plus de 100 ch et leur essieu arrière multibras.
Place centrale À l'arrière, le siège du milieu restera inoccupé, le tunnel de transmission excluant tout passager, à moins d'être masochiste.

Tenue de route Pas de surprise à redouter dans ce domaine, mais ça manque de feeling : l'assistance électrique de la direction isole encore trop le conducteur.
DSG 7 La boîte du groupe Volkswagen cause beaucoup de soucis.
Moteurs 1.6 TDI Question agrément, ce moteur diesel mérite un zéro pointé. Apathique à bas régime, bruyant...

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI*	105/110	4,9/4,9	11/12-02/17	Mieux que le 85 ch. Douceur de fonctionnement et agrément, belles performances... l'essayer, c'est l'adopter.	★★★★
1.0 TSI	110	4,5 (4,4)	10/15-12/20	Sa modeste cylindrée pourrait faire craindre le pire. Au contraire, il est à la fois assez souple, vigoureux et sobre.	★★★★
1.4 TSI	122/125	5,2/5,2	04/14-04/18	Alternative au diesel, ce moteur de milieu de gamme est un excellent choix, car il offre le meilleur compromis.	★★★★
1.4 TSI ACT*	140/150	4,7/4,7	11/12-02/17	Ce bloc avec découplage des cylindres affiche quasiment des performances de sportive et contient son appétit.	★★★★
2.0 TSI (GTI)	220/230	6 (6,4)/7,1	07/13-10/20	Réservé à la GTI, ce 2.0 turbo est à la fois délicieux au quotidien et plein de caractère quand il faut « attaquer ».	★★★★
1.6 TDI	90	3,8	06/13-05/17	Il a l'avantage d'être économique à l'achat et à la pompe, mais ses prestations sont quelconques, faute de muscle.	★★★
1.6 TDI*	105/110/115	3,8/3,7/4,1	11/12-12/20	Certes, les performances sont largement suffisantes. Toutefois, ces grondements pénalisent l'agrément.	★★★
2.0 TDI	150	4,1 (4,4)	11/12-12/20	Sonore au ralenti, ce 2.0 TDI a tout pour plaire. De l'aisance à bas régime et des accélérations énergiques.	★★★
2.0 TDI (GTD)	184	4,2(4,7)	07/13-04/18	Pendant de la GTI, la GTD lui oppose un gros diesel plein de fougue, qui a l'avantage de consommer modérément.	★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports. (*) Changement de puissance en avril 2014 (TSI 150), avril 2015 (TDI 110), mai 2015 (TSI 110 et 125) et février 2017 (TDI 115).

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 105 DE 2014			
Filter à air/habitacle	33/26 €	Embrayage complet	660 €
Filter à huile/carburant	17/55 €	Injecteur/4 bougies	589/126 €
Plaquettes/disques AV	137/196 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	100/166 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	305/265 €	Filter à particules	2 682 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 860 €

MAIN-D'ŒUVRE : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle restylé (2017)

BILAN Malgré son conservatisme assumé, la Golf reste une valeur sûre. Mais, à l'instar de ses aînées, fait-elle encore référence ? Sur le plan de la qualité de fabrication, certes, elle vieillit très bien. Ergonomie, habitabilité, technologie, la berlina compacte est au-dessus du lot. En revanche, elle a trouvé en la Peugeot 308 une rivale de poids côté comportement et confort. Quant à la fiabilité elle n'est pas digne de l'image de marque de Volkswagen.

VOLKSWAGEN GOLF VIII

DEPUIS 2020

Très classique à l'extérieur, ce huitième opus de la Golf fait sa révolution numérique à bord. Avec plus ou moins de réussite...

FIABILITÉ

ESSENCE

Bonne

DIESEL

Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : Bugs électroniques
- ▶ 2.0 TDI : Risque de surchauffe

1^{er} bilan



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 eHybrid/GTE

A-coups, ratés de combustion
> Nettoyage soupapes et/ou conduit d'admission.

1.5 TSI

Message « Défaut : réseau de bord 48V » > Reprogrammation.
A-coups + témoins allumés
> Injecteurs.

eHybrid/GTE

Témoin moteur allumé + niveau d'huile trop élevé jusqu'au 08/07/20
> Pompe haute pression.

2.0 TDI

Surchauffe liquide de refroidissement > Carter-moteur.



Perte d'huile > Flasque d'étanchéité vilebrequin.

Démarrage difficile, à-coups
> Batterie.

Odeur de carburant dans l'habitacle
> Conduite retour carburant

(rapell).

TRANSMISSION

Impossibilité de passer la 5^e et/ou la 6^e (BVM 5 et 6) > Unité de commande à remplacer.

Perte d'huile dans la zone avant (DSG 6) > Carter de boîte/blocage de différentiel avant.

Broutage, vibrations et symbole défaut allumé (DSG 7) > Rattrapage automatique à régler.

Fonctionnement dégradé et fuite d'huile (DSG 7) > Accumulateur de pression de la mécatronique.

HABITACLE

Dysfonctionnement de la climatisation > Etanchéité.

Bugs électroniques variés
> Reprogrammations.

Extinction de l'instrumentation numérique > Calculateur.

ON AIME

Break SW Plus encombrant, le break offre en contrepartie encore plus d'espace à l'arrière et un coffre bien plus grand. Les familles apprécieront.



Habitabilité Tout en gardant des dimensions raisonnables, cette Golf hérite du sens de l'accueil de ses devancières aux places arrière.

Modernité Dès l'entrée de gamme, deux écrans de belle taille et de belle définition font face au conducteur pour donner un côté high-tech indéniable.

Gamme Essence, diesel ou hybride rechargeable, moteur paisible ou caractère sportif... difficile de ne pas trouver une Golf adaptée à ses préférences ou à son budget.

Homogénéité Cette Golf propose un excellent compromis entre confort et comportement, même si elle réserve son train arrière le plus sophistiqué aux versions de 150 ch minimum.

ON REGRETTE

Ergonomie Le tout-tactile n'a pas que des avantages : la Golf est devenue beaucoup moins intuitive en baissant la quasi-totalité de ses boutons et molettes.

Finition Dans ce domaine, cette huitième génération brille moins que ses aînées, avec des plastiques moins flatteurs par endroits.

Place centrale Tunnel de transmission gênant, dossier dur et étroit... un éventuel troisième passager arrière n'appréciera toujours guère son trajet.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTRISATION	PUISSANCE RÉELLE (CV)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 TSI/eTSI*	110	5,5 (5,2)	Depuis 04/20	Les performances sont modestes, mais ce trois-cylindres se montre assez sobre, souple et silencieux pour séduire.	Vert
1.5 TSI/eTSI*	130	5,4 (5,5)	Depuis 03/20	La Golf gagne en polyvalence avec ce quatre-cylindres qui privilégie toutefois la souplesse et la discrétion au brui.	Vert
1.5 eTSI 150 DSG 7	150	5,8	Depuis 03/20	Doté d'une hybridation légère en série, ce moteur n'a rien de sportif mais donne déjà accès à des performances solides.	Vert
2.0 TDI	115	4,3 (4,5)	Depuis 03/20	Remplaçant de l'ancien 1.6 TDI 115, ce deux-litres permet de gagner en souplesse comme en discrétion.	Orange
2.0 TDI DSG 7	150	4,6	Depuis 03/20	Avec ce moteur, les performances sont à l'image du prix : costauds. L'appétit reste, lui, digne d'un chameau.	Orange
1.4 eHybrid DSG 6	204	0,9	Depuis 03/20	En plus de la GTE, la Golf 8 propose une autre version hybride rechargeable, déjà vélocité et sobre... si vous la branchez très souvent.	Orange

(*) Hybridation légère 48 V et boîte DSG 7 sur eTSI (*) Hybridation légère 48V et boîte DSG 7 sur eTSI

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TSI 110 DE 2021

Filtre à air/habitacle	nc	Amortisseurs AV	nc
Filtre à huile/carburant	nc	Amortisseurs AR	nc
Plaquettes AV	nc	Kit de distrib.	nc
Disques AV	nc	Embrayage complet	nc
Plaquettes AR	nc	3 bougies	nc
Disques AR	nc	Total du panier de pièces	nc

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

BILAN

Concurrencée par l'ID.3, sa frangine électrique, cette Golf s'adresse à ceux qui cherchent une compacte traditionnelle... sauf dans l'habitacle : si ses grands écrans font leur petit effet, l'ergonomie apparaît beaucoup moins aisée à apprivoiser qu'avant et les bugs électroniques ne manquent pas. La qualité de finition a aussi régressé, mais le châssis homogène, la vaste gamme de moteurs et la belle habitabilité rassureront les habitués.

VOLKSWAGEN PASSAT VIII

DEPUIS 2014

Classique mais entièrement inédite, la grande Volkswagen privilégie le bien-être à bord plutôt que le plaisir au volant.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation
- ▶ **TDI :** pompe à eau
- ▶ **DSG 7 :** dysfonctionnements



Modèle non restylé (avant 2019)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 TSI 150

Manque de puissance jusqu'au moteur n° CZE_130677
> Actionneur de turbo.

Perte de liquide de refroidissement
> Joint de pompe à eau.

Cognements dans le moteur au démarrage > Pompe à huile.

Tous les TDI

Bruit à froid jusqu'au 03/10/16

> Galet tendeur + distribution.
Témoin moteur allumé > Capteur de pression de carburant, contacteur de pression d'huile (jusqu'au 01/07/16) ou calculateur de la pompe à carburant (jusqu'en janvier

2016 sur 2.0 TDI).

Perte de liquide de refroidissement allumé > Radiateur d'air de turbo ou pompe à eau.

Batterie (Moll) déchargée de juillet 2016 à février 2018 > À remplacer.

1.6 TDI

Témoin moteur allumé > FAP.

2.0 BITDI 240

Manque de puissance > Remise en état du turbo.

TRANSMISSION

Défaillance du système 4 x 4

> Pompe du coupleur Haldex.

Perte d'huile sur DSG 6 (TDI 150 et 190) > Embrayage.

Couinements de la DSG 7

> Embrayage multidisque.

Absence de motricité sur DSG 7 jusqu'au 31/05/16 > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.

Fuite d'huile sur DSG 7 > Refaire l'étanchéité ou remplacer la boîte.

Dysfonctionnements sur DSG 7 > Calculateur de mécanique.

Démarrage impossible sur BVM 6 jusqu'au 29/05/16 > Transmetteur de position de l'embrayage.

Bruit à l'avant sur BVM 6 > Palier de l'arbre primaire de boîte.

CHASSIS

Grincement de la direction

> Mécanisme à réparer.

HABITACLE

Fuites d'eau par le toit coulissant jusqu'au 30/07/15 > Joint du cadre.

Impossibilité de fermer les portes avant par temps froid > Serrures.

Bugs des GPS > Reprogrammation.

Témoins allumés au combiné > Reprogrammation du calculateur de direction assistée.

Informations au combiné incorrectes jusqu'au 12/03/16 > À changer.

Pas de production de froid de la climatisation > Compresseur (Sanden).

ON AIME

Qualité perçue Dans ce domaine, la Passat a encore franchi un palier en se rapprochant des références premium. Exemple : le superbe revêtement moussé qui habille une planche de bord affinée.



Habitabilité Si cette Passat affiche une longueur identique (4,77 m) à celle de la génération précédente, les passagers installés aux places arrière ont tout de même gagné 4 cm au niveau des jambes. Plus pratique pour s'étirer !

Coffre La capacité de chargement atteint désormais 586 l dans la benne, soit 21 l de plus. Quant au break SW, il affiche 650 l ce qui représente 47 l supplémentaires.

Équipement Qu'il s'agisse de confort ou d'aides à la conduite, l'intérieur bénéficie, de série ou en option, de tous les raffinements : dernier cri : régulateur de vitesse adaptatif, aide au maintien dans la file, assistance de stationnement...

ON REGRETTE

Dynamisme Irréprochable au niveau du comportement sur route, la familiale Volkswagen ne procure pas des sensations déliées. Sa nouvelle plate-forme MOB aurait pu laisser espérer mieux.

Confort Sauf à choisir une version dotée de la suspension pilotée, les voyages risquent de se révéler un peu épuisants à la longue...

Agrement en diesel Avec les moteurs TDI, accélérer, c'est brailler.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TSI	125	5,3	10/14-04/18	Séduisant sous le capot de la Golf, le petit 1.4 TSI est ici moins pétillant.	■
1.4 TSI	150	4,9 (5,1)	10/14-07/18	Si celui-ci n'a rien de sportif, les prestations globales sont à la hauteur.	■
1.6 TDI	120	4 (4)	Depuis 10/14	Vigoureux, mais il est sonore et manque de souplesse à bas régime.	■
2.0 TDI	150	4 (4,4)	Depuis 10/14	Relances effrénées, accélérations vives... ce diesel lui va comme un gant.	■
2.0 TDI DSG 6	190	4,5	Depuis 10/14	Fort de son couple, il évolue sur un filet de gaz et accélère fort.	■
2.0 BITDI 4 x 4 DSG 7	240	5,3	10/14-04/18	Une vraie fusée, ce diesel biturbo : il abat le 0 à 100 km/h en 6,3 s !	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2015

Filter à air/habitude	26/33 €	Embrayage complet	662 €
Filter à huile/carburant	17/52 €	Injecteur/4 bougies	616/126 €
Plaquettes/disques AV	170/231 €	Turbo	1 957 €
Plaquettes/disques AR	124/217 €	Vanne EGR	319 €
Amortisseurs AV/AR	307/290 €	Filter à particules	2 682 €
Kit de distrb. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	8 074 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN À l'image de la Golf, cette Passat s'inscrit dans la lignée avec son style très classique. Pourtant, elle a évolué bien plus qu'elle ne le laisse croire, ne serait-ce qu'au niveau de son sous-basement. L'habitacle a également été peaufiné en termes de qualité et d'espace. Sérieuse, l'allemande rassure par son comportement, à défaut d'enthousiasmer le conducteur. Et le bilan technique est satisfaisant malgré quelques travers (boîte DSG 7...).

VOLKSWAGEN SCIROCCO

2008-2017

Belles mécaniques, silhouette suggestive, comportement sûr, ce petit coupé suscite l'envie... mais peut réserver des surprises.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

► **TSI 122/160/200/211** : consommation d'huile anormale, distribution, turbo

► **2.0 TDI 140/177** : turbo, FAP, vanne EGR, pompe à eau

⚠ A surveiller



Modèle restylé (2014)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 TSI
Manque de puissance, fumée bleue ou à-coups > Turbo ou soupape Wastegate.
Dysfonctionnement du moteur > Chaîne de distribution, tendeur, pignon de pompe à huile et de vilebrequin.
Claquements à froid > Variateur de calage d'arbre à cames.
Couinements > Pompe de liquide de refroidissement.
Perte de puissance > Carter et arbres à cames ou fil xible d'aération du carter moteur.
Endommagement du moteur

> Pistons ou moteur complet.

2.0 TSI
Consommation d'huile anormale > Pistons et segments.
Manque de puissance > Tubulure d'admission.
Claquements, démarrage impossible > Tendeur de chaîne.

2.0 TDI 140/177 (EA189)
Présence d'huile dans le liquide de refroidissement > Radiateur d'huile.
Perte de puissance > Turbo, capsule de pression du turbo, fil xible de dépression, collecteur d'échappement ou vanne EGR.
Claquements du moteur > Remplacement des culbuteurs.

Témoin de température moteur allumé > Pompe à eau.
Témoin moteur allumé jusqu'en mai 2011 > Capteur de pression du FAP.
Bruits, vibrations moteur > Volant moteur bimasse.

TRANSMISSION

Passage des rapports impossible sur BVM 6 > Plateau de pression.
Bruits en 6^e jusqu'en avril 2012 > Moyeu de synchro 5^e/6^e.
Bruits de la BVM 6 > Roulement de l'arbre primaire et/ou secondaire, ou balle complète.
Témoin allumé sur DSG 6 jusqu'en

mars 2010 > Embrayage.
Passage en mode secours de la DSG 6 du 01/07/13 au 31/07/14 > Boîte semi-complète.
Claquements, vibrations de 1^{er} en 2^e de la DSG 7 > Embrayage multidisque.
Dysfonctionnements de la DSG 7 > Fusible ou mécatronique.

CHASSIS

Couinements à l'avant > Bielle de la barre stabilisatrice.

HABITACLE

Froid indisponible > Compresseur Delphi à remplacer.

ON AIME

Coffre Malgré une ouverture peu pratique, le Scirocco peut avaler 312 l de bagages... Pas mal sur ce segment. Banquette rabattue, on peut même viser 1 006 l et, ainsi, partir à deux le cœur léger.



Style Profil ynamique, mâchoire volontaire, épaules larges, toit bas, le coupé Volkswagen possède en apparence tous les traits d'un modèle sportif. Une réussite.
Finition Le traitement réservé à l'habitacle ne prête pas le flanc à critique : matériaux de qualité et assemblages consciencieux.
Comportement Emprunté à la Golf VI, le châssis a fait l'objet de réglages spécifique. Au menu, allant, stabilité et précision...

ON REGRETTE

Sensations Malgré les efforts des ingénieurs, le Scirocco manque de dynamisme sur route. Cela est d'autant plus frustrant que sa ligne suggère le contraire.
Amortissement Dur, dur de voyager à l'arrière de ce coupé trois portes. On en prend plein les oreilles, et on en a plein le dos dès que l'état de la route se dégrade. Pour limiter la casse, la suspension pilotée (option) est bienvenue.
Visibilité Avec des surfaces vitrées aussi réduites, les passagers arrière risquent de suffoquer légèrement. Quant au conducteur, il aura tout intérêt à viser juste en manœuvre.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TSI	122/125*	6,4/5,4	11/08-12/17	À défaut de brio, ce moteur s'avère souple, agréable, et fait preuve de discrétion. Il permet de rouler en coupé pour pas trop cher.	★★
1.4 TSI	160	6,6 (6,3)	10/08-06/14	Le duo turbo et compresseur se traduit par des performances bien supérieures, sans pour autant faire du Scirocco un modèle sportif.	★★
2.0 TSI	200/211**	7,6 (7,4)	10/08-08/14	Le moteur de la Golf GTI donne de la saveur à ce coupé. Accélération et reprises sont musclées, mais la consommation est à l'avenant.	★★
2.0 TDI***	140/150*	4,8/4,2	10/08-12/17	Il y a mieux que la sonorité d'un diesel dans ce type de véhicule. Les prestations sont satisfaisantes, mais pour l'ivresse, il faudra repasser.	★★
2.0 TDI	170/177/184**	5,3/5,1/4,7	11/08-12/17	Grâce à son couple, cette déclinaison affiche des performances plus consistantes, tout en se montrant souple et sobre au quotidien.	★★

(*) Changement de puissance depuis août 2014. (**) Changement de puissance depuis octobre 2005. (***) Également disponible avec boîte auto.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 140 DE 2013

Filtre à air/habitacle	29/18 €	Embrayage complet	815 €
Filtre à huile/carburant	15/50 €	Injecteur/4 bougies	787/124 €
Plaquettes/disques AV	117/196 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	73/142 €	Vanne EGR	307 €
Amortisseurs AV/AR	302/264 €	Filtre à particules	2 682 €
Kit de distrib. (210 009 km)	441 €	Total du panier de pièces	8 311 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Pas facile de résister au charme de ce petit coupé. Mais si l'on peut déplorer le manque d'originalité de la planche de bord (celle de la Golf), que dire du choix des acheteurs, qui ont en majorité opté pour le bon mazout 2.0 TDI... Un moteur dont la robustesse n'est pas la qualité première. Idem pour les blocs à essence. Pour plus de tranquillité, préférez un modèle restylé (depuis août 2014) dont les mécaniques rencontrent moins de pépins.

VOLKSWAGEN GOLF SPORTSVAN

DEPUIS 2014

Le « Monsieur Plus » de Volkswagen !
Destiné aux familles, il a la saveur de la Golf, mais se veut plus pratique et plus spacieux.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation, DSG 7
- ▶ **TSI :** actionneur de turbo
- ▶ **TDI :** pompe à eau, FAP



Modèle non restylé (avant 2017)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.2 TSI**
- Perte de puissance** > Électrovanne de distribution variable.
- 1.0/1.2/1.4 TSI**
- Fuite de liquide de refroidissement** > Joint de pompe à eau.
- Mauvais démarrage** > Soupapes à nettoyer.
- 1.2/1.4 TSI**
- Fuite**, voire surconsommation d'huile > Tubulure d'admission.
- Perte de puissance** > Actionneur de pression de suralimentation.
- Témoign** moteur allumé > Sonde lambda.
- 1.4 TSI**

Cognements au démarrage

- > Pompe à huile.
- 1.6 TDI (EA288)**
- Fuite d'huile** > Couvreur de filtr « à l'huile (jusqu'à 17/10/16) ou bague-joint des injecteurs.
- 1.6/2.0 TDI (EA288)**
- Témoign** de T³ > Pompe à eau.
- À-coups**, cognements > Nettoyage, voire remplacement des injecteurs, ou capteur de pression de carburant.
- Non-démarrage** du moteur jusqu'à 05/12/15 > Fusible et calculateur de pompe à carburant
- Bruit anormal** jusqu'à 02/10/16 > Galet tendeur de la distribution
- Perte de puissance** > FAP ou

contacteur de pression d'huile (jusqu'à 01/07/16).

Mauvais démarrage de juillet 2016 à février 2018 > Batterie (Moll).

TRANSMISSION

- BVM 6**
- Bruit anormal** lorsque la pédale est enfoncée > Conduite d'embrayage.
- Passage** des rapports difficile en « 6^e » > Goupille ou unité de commande.
- DSG 7**
- Fuite d'huile** > Refaire l'étanchéité ou remplacer la boîte; ou pistons des actionneurs d'embrayage.
- Couinements** lors du passage des

rapports > Embrayage multidisque.

Absence de motricité jusqu'à 31/05/16 > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.

CHASSIS

Bruits de la direction > Mécanisme à réparer.

HABITACLE

- Bugs** de GPS > Mise à jour.
- Clintanisation HS** > Compresseur (Sander) ou abus de valve.
- Défaillance** de la remontée automatique des vitres > Moteur de lève-glace.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORISATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI	85	4,9	06/14-07/18	Avec la meilleure volonté du monde, ce bloc ne fait pas de mirade.	■■■■
1.4 TSI	125	5,4 (5,2)	06/14-12/17	Douceur, silence, accélérations et relances effi acés : un bon choix.	■■■■
1.4 TSI	150	5,5 (5,4)	06/14-12/17	Fort d'un couple supérieur, il tient la dragée haute au 2.0 TDI 150.	■■■■
1.6 TDI	90	3,9	06/14-12/17	Pour de petits parcours, pourquoi pas. Au-delà, c'est laborieux.	■■■■
1.6 TDI	110/115	3,9 (4)/4,2(4,1)	Depuis 06/14	Sonore, creux sous 1 500 tr/min, il propose des prestations suffisa tes.	■■■■
2.0 TDI	150	4,3 (4,7)	Depuis 06/14	Les 320 Nm de couple donnent de l'allant en toutes circonstances.	■■■■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports. (*) Changement de puissance en octobre 2016.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 110 DE 2015

Filtre à air/habitade	33/26 €	Embrayage complet	645 €
Filtre à huile/carburant	17/55 €	Injecteur/4 bougies	616/126 €
Plaquettes/disques AV	118/188 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	100/166 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	305/266 €	Filtre à particules	2 682 €
Kit de distrb. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 846 €

MAIN-D'ŒUVRE : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN À mi-chemin entre la Golf et le Touran, le Sportsvan s'adresse aux jeunes pères de famille qui souhaitent disposer d'un habitacle et d'un coffre assez spacieux pour embarquer armes et bagages, sans avoir l'impression de conduire un camion. Néanmoins, si son nom suggère qu'il est plus dynamique qu'un monospace, le conducteur ne doit pas se faire voir. Quant au chapitre fiabilité : la copie est satisfaisante, mais peut mieux faire...

ON AIME

Habitabilité Plus long de 8 cm que la Golf classique, le Sportsvan offre un espace généreux aux hôtes de la banquette et l'accès est facilité par de larges portes.

Coffre Avec un minimum de 500 l de contenance, la soute a de la ressource à l'occasion des départs en vacances ou en week-end.

Tenue de route Rien à redire, ce monospace est stable et facile à conduire, comme une Golf.

Modularité Flexible, la banquette arrière fractionnable coulisse au gré des besoins et les dossiers s'inclinent pour une petite sieste.

Vie à bord Typiquement Volkswagen : style sérieux, ergonomie sans faute et fabrication soignée. L'ambiance parfois triste est compensée par les larges surfaces vitrées qui apportent une grande luminosité.

ON REGRETTE

Place centrale Faute de trois sièges individuels, s'installer au milieu est une punition.



Confort Choisir un modèle doté de l'amortissement piloté n'est pas une mauvaise idée, car les suspensions sont sujettes à des répidations à basse vitesse.

Qualités routières Deux poids, deux mesures. Les versions développant plus de 120 ch bénéficient d'un train arrière multibras, nettement plus effi acé sur le plan du comportement, mais également en termes de confort.

VOLKSWAGEN TOURAN II

2010-2015

Passé maître dans l'art de faire du neuf avec du vieux, il a repris les qualités de son aîné en corrigeant ses défauts. Sauf en fiabilité.

FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes :** climatisation, fuite d'eau, DSG 7
- ▶ **TDI :** pompe à eau, turbo, injecteurs, vanne EGR, FAP

>>> **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous diesels

Témoin d'alternateur allumé
> Mise à jour du calculateur.
Fuite de liquide de refroidissement
> Pompe à eau, radiateur EGR ou radiateur et agrafes de fixation.
À-coups, ratés à froid du moteur
> Nettoyage, voire remplacement des injecteurs.
Témoin FAP allumé > Mise à jour et régénération.

1.6 TDI 105 (EA189)

Surconsommation de liquide de refroidissement > Culasse (versions antérieures à la référence V300) ou radiateur de recyclage des gaz.

Fuite de liquide de refroidissement
> Joint de bati thermostat.

2.0 TDI 140 (EA189)

Manque de puissance > Turbo et collecteur d'échappement ou clapet de la vanne EGR.

À-coups > Remise en état du câblage, ou injecteur.

Témoin moteur allumé > Capteur de 1^{er} des gaz d'échappement.

Bruits anormaux, usure de l'embrayage > Volant moteur.

TRANSMISSION

BVM 6

Absence de marche arrière jusqu'à 04/06/14 > Fourchettes.

Défaillances de l'embrayage jusqu'à millésime 2015 > Disque et plateau de pression à remplacer.

DSG 7

Couinements au démarrage ou vibrations lors du passage de 1^{er} en 2^e > Embrayage multidisque.

Dysfonctionnements divers > Fusible ou mécanique.

Absence de motricité jusqu'à la fin de la production > Fourchettes de 6^e et de marche arrière.

Vibrations de la 1^{re} à 2^e > Double embrayage.

CHASSIS

Bruit dans le train avant

> Bielles de barre stabilisatrice ou paliers de fixation.

Témoin de direction assistée allumé > Reprogrammation.

HABITACLE

Climatisation hors-service > Compresseur (Sanden) à remplacer.

CARROSSERIE

Fuite au niveau du toit panoramique > Tuyaux d'évacuation, joint (jusqu'à 02/09/13) ou cadre.

ON AIME

Coffre Un déménagement en vue ? Vous pouvez compter sur le Touran. En configuration 5 places, il peut absorber 695 l de bagages. Une valeur exceptionnelle. Petit plus pour le transport d'objets longs, le siège avant passager se rabat.



Habitabilité Accueillir autant de monde (jusqu'à 7 personnes) dans une longueur de 4,41 m, c'est tout simplement remarquable. D'autant que les trois passagers installés au deuxième rang disposent d'un espace plus que suffisant.

Confort Si la sellerie est à l'allemande (ferme), le réglage des suspensions préserve mieux les vertèbres des passagers, notamment sur route bosselée.

Aspects pratiques Quelle que soit la place occupée, chacun dispose de rangements bien conçus et de bonne contenance.

ON REGRETTE

Modularité Les sièges du 2^e rang, individuels, coulissent et s'inclinent, mais ils ne s'escamotent pas dans le plancher. Seule solution pour accroître le volume de chargement : les déposer. Un système dépassé.

Places de 3^e rang Espace réduit et confort sommaire, seuls des enfants pourront s'y installer.

Présentation Identique à celle du modèle précédent, elle manque cruellement de gaieté et de couleur. Mais la qualité de fabrication est dignes de la marque.

Freinage Les distances d'arrêt sont un peu longues.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI	105	6,4	09/10-04/15	Petit mais costaud, il s'en sort aussi bien que le 1.6 TDI, sauf côté conso.	★★★
1.4 TSI	140	6,8 (6,6)	09/10-04/15	Une belle santé et un réel agrément. Mais il a aussi un bon appétit.	★★★
1.6 TDI	90	5,1	09/10-04/15	Économique mais trop modeste, il est étouffé par le poids du Touran.	★★★
1.6 TDI	105	5,1 (5,1)	09/10-04/15	S'il remplit sa mission, il manque de tonus, ce qui pénalise les relances.	★★★
2.0 TDI	140	5,3 (5,7)	09/10-04/15	Accélération vives, agrément : ce bloc à la carrure. Un bon choix.	★★★
2.0 TDI*	170/177	5,7/5,7	09/10-04/15	Il fait mieux que le TDI 140, bien sûr, mais son intérêt n'est pas flag ant.	★★★

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports. (*) Changement de puissance en janvier 2013.

LE BUDGET

POUR UN 1.4 TDI 105 DE 2013

Filtre à air/habitacle	29/27 €	Embrayage complet	682 €
Filtre à huile/carburant	15/50 €	Injecteur/4 bougies	719/124 €
Plaquettes/disques AV	117/196 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	115/166 €	Vanne EGR	458 €
Amortisseurs AV/AR	312/272 €	Filtre à particules	2 436 €
Kit de distrib. (210 000 km)	352 €	Total du panier de pièces	8 019 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Le même... en mieux ! Voilà qui résume parfaitement cette deuxième génération. Hormis d'anecdotiques modifications esthétiques, ce Touran possède les mêmes attributs que son aîné. Les familles seront comblées, à en juger par l'espace proposé. Et elles pourront mesurer les efforts réalisés en matière de confort. Mais si la base technique est identique, les moteurs diesel ont une santé fragile (turbo, embrayage...), tout comme la boîte DSG 7.

VOLKSWAGEN TOURAN III

DEPUIS 2015

« Famille, je vous aime ! » Ce monospace bien sous tous rapports fait le maximum pour accueillir de cinq à sept personnes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ Toutes : climatisation, fuite d'eau
- ▶ **DSG 7** : dysfonctionnements divers
- ▶ **TDI** : FAP, pompe à eau...



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

- 1.2 TSI**
- Perte** de puissance > Électrovanne de distribution variable.
- 1.2/1.4 TSI**
- Fuite**, voire surconsommation d'huile > Tubulure d'admission.
- Témoin** de T° > Joint pompe à eau.
- Perte** de puissance > Actionneur de pression de suralimentation.
- Témoin** moteur allumé > Sonde lambda.
- 1.4 TSI**
- Cognements** au démarrage > Pompe à huile.
- 1.6 TDI (EA288)**
- Fuite** d'huile jusqu'au 17/10/16

> Couverture de fil et à huile.

1.6/2.0 TDI (EA288)

Témoin de température allumé > Pompe à eau.

A-coups, cognements > Capteur de pression de carburant.

Bruit anormal jusqu'au 02/10/16 > Galet tendeur de la distribution.

Perte de puissance > FAP.

Mauvais démarrage de juillet 2016 à février 2018 > Batterie (Moll).

2.0 TDI (EA288)

Témoin moteur allumé > Modif de l'ajustage de la vanne EGR, calage de la distribution, capteur de pression d'huile (jusqu'au 01/07/16) ou radiateur EGR.

TRANSMISSION

- BVM 6**
- Bruit** anormal lorsque la pédale est enfoncée > Conduite d'embrayage.
- Passage** en cinquième et sixième difficile > Goupille ou unité de commande.
- DSG 6**
- Fuite** d'huile > Boîte à changer.
- DSG 7**
- Fuite** d'huile > Refaire l'étanchéité ou remplacer la boîte; ou pistons des actionneurs d'embrayage.
- Couinements** lors du passage des rapports > Embrayage multidisque.
- Abaissement** de motricité jusqu'au 31/05/16 > Fourchettes de sixième

et de marche arrière.

CHASSIS

Claquements à l'arrière > Réserver à modifier.

HABITACLE

- Dysfonctionnements** des GPS > Mise à jour.
- Climatisation** HS > Compresseur (Sanden) ou abus de valve.
- Perte** de l'affichage de la vi esse jusqu'au 11/03/16 > Combiné.
- Fuite** d'eau au niveau du toit panoramique > Tuyaux d'évacuation, joint (jusqu'au 10/04/17) ou cadre.

ON AIME

Modularité Face à des rivaux plus inventifs, le Touran s'est enfin mis à la page. Les trois sièges individuels du deuxième rang s'inclinent, coulissent sur 20 cm et, surtout, s'escamotent.



Chargement L'allongement du véhicule (+ 12 cm en longueur) se traduit par un accroissement significatif du volume de la soute : 834 l désormais. Aucun concurrent ne lui arrive à la jante sur ce point.

Qualité perçue Planche de bord élégante et bien fini, écran tactile de taille généreuse, compteurs cerclés de chrome : l'habitacle a été traité avec un grand soin.

Vie à bord Intérieur très spacieux et lumineux, rangements à profusion, y compris pour les passagers du troisième rang. On se croirait à la maison !

ON REGRETTE

Amortissement Si vous n'êtes pas prêt à déboursuer quelques euros supplémentaires pour une version équipée de la suspension pilotée, les trajets s'annoncent légèrement « raides ».

Agrement Puisqu'il s'agit de transport de troupes, le plaisir de conduite n'est pas une priorité. Ce qui se ressent à travers le manque de ressenti dans la direction.

DSG 7 La fameuse boîte à double embrayage de chez Volkswagen est à l'origine de nombreuses pannes.

Petits moteurs Vu la carure du Touran, évitez les blocs les plus modestes, poussifs en charge.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.2 TSI	110	5,4	10/15-04/18	Les réfractaires au diesel et petits rouleurs apprécieront ce petit bloc. S'il fait aussi bien que le 1.6 TDI, le 1.2 manque juste un peu de carrure.	■
1.4 TSI	150	5,7 (5,4)	10/15-07/18	Avec ce moteur, c'est silence à bord. Vigoureux dans ses accélérations et reprises, il se montre à la hauteur pour transporter armes et bagages.	■
1.6 TDI*	110/115	4,5/4,6	Depuis 10/15	Ce diesel ne démerite pas et il expédie sans trop de mal les affaires quotidiennes, sans hélas faire d'étincelles. Sa sonorité est envahissante.	■
2.0 TDI	150	4,4 (4,7)	Depuis 10/15	Gorgé de couple, le 2.0 TDI s'affranchit avec aisance des longs périodes en famille. Performances satisfaisantes et, surtout, moins de bavardage.	■
2.0 TDI DSG 6	190	4,6	10/15-04/18	Costaude et sobre, cette version offre une belle disponibilité et un agrément de premier plan, le tout sans brutalité grâce à la boîte auto.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 ou 7 rapports. (*) Également disponible avec boîte auto DSG 6.

LE BUDGET

POUR UN 1.6 TDI 110 DE 2016

Filtre à air/habitacle	33/20 €	Embrayage complet	660 €
Filtre à huile/carburant	17/52 €	Injecteur/4 bougies	616/124 €
Plaquettes/disques AV	170/231 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	121/207 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	284/250 €	Filtre à particules	2 682 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	7 970 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN On n'achète pas un monospace pour le plaisir qu'il procure au volant. Et, dans le cas du Touran, encore moins pour son originalité. Reste que ce modèle excelle dans les domaines où il est attendu : modularité, espace à bord et aspects pratiques. En ajoutant, bien sûr, l'habituelle qualité de fabrication. Mais si le conducteur peut s'accommoder d'une certaine fadeur dans son comportement, l'allemand manque à l'un de ses devoirs : le confort.

VOLKSWAGEN T-CROSS

DEPUIS 2019

Après le T-Roc, le T-Cross est l'autre SUV urbain de la gamme. Plus compact, il est surtout plus modulable et moins cher.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.0 TSI :**
Encrassement des bougies
- ▶ **1.6 TDI :**
Pompe à eau



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 TSI
Témoin des émissions allumé jusqu'au 20/04/19 > Pompe haute pression.
Le moteur ne tourne pas rond > Bougies voire injecteurs.
Fuite d'huile au niveau du vilebrequin > Vis du volant moteur à changer.
Claquements du moteur > Variateur de calage d'arbre à cames.
Non-démarrage du moteur à la 1^{re} tentative > Générateurs d'impulsion des arbres à cames à remplacer.
1.6 TDI

Voyant de T^m allumé jusqu'au 06/12/19 > Pompe à eau.
A-coups, non-démarrage du moteur > Transmetteur de pression de carburant.
Bruit du moteur > Courroie de distribution et galet-tendeur.

TRANSMISSION

BVM 6
Passage impossible des 5/6^{ème} rapports > Goupille de l'unité de commande.
DSG 7
Pas de passage des rapports > Réglage du câble de sélection.
Vibrations, dysfonctionnements... > Réinitialisation du rattrapage

automatique du double embrayage.
Craquement de 4^{ème} en 3^{ème} > Fourchette 1^{re}/3^{ème} et synchro de 3^{ème}.

CHASSIS

Bruit entre 30 et 60 km/h en décélération > Montage d'entretoises dans la masse anti-vibratoire du demi-arbre de roue gauche.

HABITACLE

Bugs du système multimédia > Reprogrammation.
Défaillance du combiné d'instruments > A changer.
Bruit ou dysfonctionnement de la

climatisation > Vanne de régulation ou compresseur (Sanden).

ON AIME

Coffre Avec un volume compris entre 385 et 455 l, la soute figure parmi les plus spacieuses de la catégorie.



Modularité Alors que le T-Roc s'en dispense, le T-Cross a droit à une banquette coulissante de série. De quoi privilégier tantôt l'espace aux jambes, tantôt le volume de coffre.
Compacité Vous circulez surtout en ville ? Les 4,11 m de long et la maniabilité du T-Cross vous permettront d'aborder les créneaux sans frémir.
Ergonomie Grâce à un écran tactile réactif et des commandes physiques bien placées, on se sent très vite chez soi à bord.

ON REGRETTE

Style Dans un segment riche en fortes personnalités, Volkswagen prend le contrepied : difficile d'imaginer un look plus dépourvu d'originalité que celui de ce T-Cross.
Personnalisation Pas de toit contrasté, ni de selleries aux teintes vives : ce petit SUV ne fait guère d'efforts pour égarer son habitacle.
Panneaux de portes Si la construction est sérieuse, la planche de bord ne s'habille que de plastiques durs. Mais ce sont surtout les panneaux de portes qui paraissent vraiment toc !
Offre moteurs Pas d'hybride ou d'électrique, un diesel vite supprimé : Volkswagen nous avait habitués à des gammes plus variées.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE REELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 TSI	95	5,8	Depuis 03/2019	S'il sait faire preuve de discrétion, ce 3-cylindres turbo est un peu étouffé par le poids : les performances sont justes sur route. Il n'est de plus associé qu'à une boîte manuelle à cinq rapports.	■
1.0 TSI	115/110	6/5,8	Depuis 03/2019	On lui a connu plus de brio dans la Polo, mais ce 3-cylindres un peu plus musclé est le meilleur choix dans la gamme. Plus à l'aise hors des villes, il laisse aussi le choix entre boîte manuelle six rapports et DSG 7.	■
1.6 TDI	95	4,2	06/2019-06/2020	Resté un an au catalogue, ce diesel ne correspond plus vraiment aux attentes des clients du segment. Il se révèle du même coup peu courant dans les annonces.	■

LE BUDGET

POUR UN 1.0 TSI 115 DE 2019

Filtre à air/habitacle	nc €	Amortisseurs AV/AR	nc €
Filtre à huile/carburant	nc €	Kit de distrib. (120 000 km)	nc €
Plaquettes AV	nc €	Embrayage complet	nc €
Disques AV	nc €	3 bougies	nc €
Plaquettes AR	nc €	Turbo	nc €
Disques AR	nc €	Total du panier de pièces	nc €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Amateurs de fantaisie, s'abstenir. Pour son deuxième petit SUV, Volkswagen privilégie le pragmatisme avant tout. Plus habitable et modulable que jovial, plus rassurant et confortable qu'enthousiasmant à conduire, le T-Cross délivre une partition sans grosse fausse note... ni réel coup d'éclat. Le grand frère T-Roc demeure ainsi plus original et propose une gamme bien plus variée, mais il est plus cher et plus encombrant sans se montrer plus pratique.

VOLKSWAGEN T-ROC

DEPUIS 2017

Look sympa, coffre logeable, grand choix de transmissions et moteurs puissants, le T-Roc possède de solides atouts.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► **DSG 7 :**
dysfonctionnements



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.0 TSI

Bruit moteur au démarrage
> Variateur du calage d'arbre à cames.

Témoïn pollution allumé
> Commande papillon (jusqu'au 30/06/18) ou transmetteur de pression de carburant (jusqu'au 19/10/18).

1.5 TSI

Témoïn pollution allumé jusqu'au 20/04/18 > Transmetteur de gaz d'échappement.

Fuite d'huile au niveau du turbo
> Bagues-joints de la conduite.

2.0 TDI

Sifflements moteur > Joints du collecteur d'échappement.

Dysfonctionnements moteur du 19/01/18 au 27/02/18 > Ressorts de soupapes, voire pistons et bielles.

Mauvais démarrage > Capteur de pression de carburant ou batterie (jusqu'en février 2018).

Bruit moteur > Distribution et galet tendeur.

TRANSMISSION

BVM 6

Craquements en 3^e, 4^e ou 5^e
> Bague de synchro 3^e/4^e.

DSG 7

Couinement au démarrage

jusqu'au 05/07/17 > Graissage de la couronne du démarreur.

Dysfonctionnement jusqu'au 25/08/17 > Arbre de commande de la pompe ou boîte de vitesses.

Témoïn de boîte allumé et passage en mode dégradé > Mise à jour du calculateur ou mécatronique.

Couinement au démarrage et/ou au passage des vitesses
> Embrayage multidisque.

CHASSIS

Dysfonctionnement des aides à la conduite > Caméra frontale à remplacer.

Bruit des plaquettes de frein arrière

> À remplacer.

HABITACLE

Absence de froid de la climatisation
> Bagues-joints des conduites de fluide frigorigène.

Affichage d'un trait vertical sur l'écran tactile > À remplacer.

Message défaut combiné > À changer.

CARROSSERIE

Ouverture impossible du hayon motorisé > Servomoteur.

Feux AR non étanche jusqu'au 04/10/18 > À changer.

ON AIME

Présentation Comme l'extérieur, l'habitacle est gai et moderne : instrumentation digitale, grand écran tactile et bandeau de même couleur que la carrosserie.



Look Des optiques avant intégrées dans la calandre, des feux de jour originaux, des ailes marquées... le design du T-Roc apporte assurément un peu de fraîcheur dans la gamme Volkswagen.

Coffre Avec un volume de chargement variant de 392 à 445 l, le T-Roc peut convenir à une petite famille. De plus, ses formes carrées le rendent pratique.

Transmission Deux ou quatre roues motrices, boîte automatique à sept rapports, un tel choix n'est pas si courant dans la catégorie.

ON REGRETTE

Finition Les plastiques habillant le haut de la planche de bord et les contre-portes manquent de cachet. On a vu mieux chez Volkswagen...

Habitabilité Au regard du gabarit de ce SUV, on s'attend à bénéficier de plus d'espace aux places arrière, au niveau des jambes notamment.

Banquette Mais pourquoi l'assise est-elle aussi ferme, direz-vous ? Parce que cela évite qu'elle se déforme avec le temps, mais les passagers en font les frais.

Diesels Les moteurs TDI manquent de discrétion, et le Stop&Start est source d'à-coups. Par ailleurs, la consommation s'avère un peu élevée par rapport au gabarit du véhicule.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.0 TSI	115	5,1	Depuis 09/17	Malgré sa petite cylindrée, ce moteur ne démerite pas. Il est vif en ville et se montre volontaire sur la route. Bémol : il est à la peine en charge.	■
1.5 TSI	150	5,3 (5,6)	Depuis 11/17	Un bloc 4 cylindres silencieux, et aussi plus vigoureux sur les grands axes. La boîte auto apporte de la douceur pour la conduite en ville.	■
2.0 TSI 4x4 DSG 7	190	6,7	Depuis 09/17	Les 40 chevaux supplémentaires ne présentent guère d'intérêt, d'autant que la transmission intégrale engendre un surcoût élevé.	■
1.6 TDI	115	4,4	Depuis 06/18	Un diesel un peu sonore, mais qui remplit sa tâche. Souple en ville, il offre suffisamment de ressources pour s'aventurer sur voie rapide.	■
2.0 TDI	150	4,6 (4,5)	Depuis 09/17	Moteur puissant, les prestations sont d'un haut niveau. Mais cette version fait payer cher ses services. Existe en 4x2 ou 4x4.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 7 rapportée.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 BVA DE 2018

Filtre à air/habitacle	32/20 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	16/54 €	Injecteur/4 bougies	685/131 €
Plaquettes/disques AV	141/226 €	Turbo	1 913 €
Plaquettes/disques AR	85/164 €	Vanne EGR	280 €
Amortisseurs AV/AR	285/212 €	Filtre à particules	2 475 €
Kit de distrib. (210 000 km)	256 €	Total du panier de pièces	6 975 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN

Le T-Roc offre une bonne synthèse de ce que l'on attend d'un SUV. Ses moteurs sont convaincants et ne manquent pas de pepes, l'habitabilité apparaît plutôt correcte et le coffre est logeable. Le tout dans un bel écrin. Mais tout n'est pas parfait : l'intérieur aurait mérité plus de soin, les passagers plus de confort. Et que dire des tarifs... En revanche, sur le plan technique, bilan satisfaisant, même si la boîte DSG peut se révéler capricieuse.

VOLKSWAGEN TIGUAN

2007-2016

Le SUV allemand est passé maître dans l'art du compromis. Pétri de talents, il ne pêche que sur les chapitres du confort et de la fiabilité.


FIABILITÉ

ESSENCE
Moyenne

DIESEL
Moyenne

VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **Toutes:** climatisation, embrayage, DSG 7
- ▶ **TSI:** distribution, turbo...
- ▶ **2.0 TDI 140/170/177:** turbo, injecteurs, FAP, vanne EGR

>>>  **A surveiller**



LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Tous de liquide de refroidissement allumé > Radiateur.
1.4 TSI (voir Golf VI p.240)
Bruit moteur > Kit de distribution.
Manque de puissance > Abtre à cames côté admission et échappement, ou turbo.
Dysfonctionnements moteur > Nettoyage des soupapes.
2.0 TSI
Bruit moteur > Tendeur de chaîne.
Voyant moteur allumé > Tubulure d'admission ou électrovanne des volets d'admission.
Surconsommation d'huile (+ 0,5 l aux 1000 km) > Pistons et segments.
2.0 TDI 140/170/177
Fuite de liquide de refroidissement > Radiateur d'huile, pompe à eau ou radiateur de recyclage des gaz.
Cognements et à-coups à froid > Injecteurs à nettoyer ou à changer.
À-coups, augmentation brutale de la

puissance vers 2 200 tr/min
> Collecteur d'échappement et turbo.
Claquements et ralenti instable > Culbuteurs à galet.
Témoin moteur allumé > Clapet de la vanne EGR.
Fuite des conduites haute pression des injecteurs de 2009 à 2011 > Pose d'une masselotte.
Témoin FAP allumé > Capteur de pression différentielle (jusqu'en mai 2011) ou régénération forcée et reprogrammation du FAP.
Manque d'étanchéité du fil à e à gazole de janvier 2011 à mars 2012 > Cartouche.
Perte de puissance > Capsule de pression ou turbo complet.
2.0 TDI 150/184
Bruit au ralenti jusqu'à la fin de l production > Distribution.
Témoin de température moteur allumé > Eau ou radiateur de refroidissement EGR.
Voyant moteur allumé > Capteur de

pression de carburant ou contacteur de pression d'huile (jusqu'à fin jui 2016).

TRANSMISSION

Défaillance de l'embrayage Haldex jusqu'au 26/04/10 > Câblage électrique, voire calculateur.
Fuite d'huile du coupleur Haldex > Flexibles d'aération.
Usure prématurée de l'embrayage et du volant moteur bimasse (BVM 6) > À changer.
Impossibilité de passer les rapports (BVM 6) jusqu'au millésime 2014 > Plateau de pression et embrayage.
Fuite d'huile de la DSG 6 jusqu'en novembre 2011 > Joints spi.
Pédale d'embrayage arrivant à mi-course (BVM 6) > Émetteur, récepteur ou volant moteur.
Dysfonctionnement de la DSG 7

du 01/07/13 au 31/07/14 > Boîte semi-complète à changer.
Bruit DSG 7 de 2^e en 3^e du 27/05/13 au 14/11/14 > Boîte à remplacer.
Craquements de 2^e en 3^e à froid sur DSG 7 > Bague de synchro de 3^e.

CHASSIS

Cognements à l'avant > Bielle de la barre stabilisatrice ou paliers de fixation avant.
Claquement de la direction > Mécanisme à changer.
Cognements des freins arrière > Plaquettes et pose de protecteurs.

HABITACLE

Pas de production de froid de la clim > Compresseur (Delphi), vanne de régulation ou compresseur (Sanden).
Biocage du frein de parking

électrique jusqu'en 2010 > Calculateur à remplacer.
Défaillances de la navigation > Antenne GPS.
Témoin de direction allumé > Calculateur de verrouillage de la colonne de direction.
Défaillance du bouton de démarrage > À remplacer

CARROSSERIE

Bruit du toit ouvrant panoramique > Graissage ou réparation.
Mauvaise étanchéité du toit panoramique > Joint ou fil xibles d'évacuation.
Impossibilité d'ouvrir le hayon > Étanchéité à vérifier, remise en état et remplacement de la poignée.
Corrosion au niveau des poignées > À réparer ou porte à changer.

EN DÉTAIL

1 L'habitabilité n'appelle que des éloges, d'autant que la banquette coulisse et que les dossiers s'inclinent. **2** Même satisfecit pour la capacité de chargement, le coffre offrant une belle hauteur sous tablette. **3** Compact, le Tiguan serait plus à l'aise en ville avec un rayon de braquage plus court.



4 Faute d'un dynamisme débordant, le comportement est équilibré grâce à la transmission 4 x 4. En revanche, sur la version 4 x 2, la motricité est vite prise en défaut.



Modèle restylé (2011)

En septembre 2011, le Tiguan s'est fait refaire le museau (calandre, phares, bouclier avant).

ON AIME

Places arrière Le Tiguan ne mégote pas sur l'accueil. En hauteur comme au niveau des genoux, les passagers sont libres de leurs mouvements, libres de s'étirer, ou même de déployer leur tablette aviation. **Banquette coulissante** 16 cm, ça peut changer la vie. On peut, selon les besoins, accroître l'espace réservé aux occupants ou le volume de chargement. Facile!

Coffre De 570 l, la contenance passe en un tournemain à 1 510 l avec les sièges rabattus ! Et si le seuil est un peu haut, la large ouverture compense.

Finition Matériaux chics ou de bel aspect, ajustages soignés : un quasi-sans-faute.

Comportement Direction et train avant sont précis, et les mouvements de caisse, bien contenus. Comme dans une berline.

ON REGRETTE

Confort Suspensions et amortisseurs ont du mal à absorber les déformations de la chaussée à basse vitesse. Et c'est pire avec les jantes de 17 pouces. Ce désagrément s'est atténué sur le modèle restylé.

Maniabilité En ville, le grand diamètre de braquage (12 m) rend les manœuvres compliquées. Dommage, car pour le reste, le Tiguan n'est pas malhabile.

Acoustique Si les bruits de roulement d'origine aérodynamique sont suffisamment étouffés, le mobilier lui-même émet des sons curieux. C'est le cas du toit ouvrant.

Motricité en 4x2 Dès que la chaussée devient glissante, les versions à deux roues motrices perdent de leur superbe, et ça patine ferme... D'où l'intérêt de la transmission intégrale 4Motion.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSOMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TSI 4x2*	122/125	6,5/6,4	09/11-02/16	Convaincant sur les berlines, le petit 1.4 est bien moins à son aise, en termes de reprises, sous le capot du Tiguan.	🟡
1.4 TSI 4x2*	150/160	7,3 (8,4)/7,1	11/07-02/16	Les réfractaires au diesel l'apprécieront en raison de sa souplesse et de ses performances. Moins pour son apprêt.	🟡
2.0 TDI 4x2	110	5,3	06/10-02/16	Sa disponibilité le rend plaisant en ville. Mais ce n'est pas un foudre de guerre et il demande à être cravaché.	🟡
2.0 TDI 4x2/4x4	140	5,9/6,4	11/08-05/15	Onctueux, performant, ce diesel a tout pour plaire. Préférez la version 4x4, qui offre une bien meilleure motricité.	🔴
2.0 TDI 4x2/4x4	150**	5/5,3	05/15-02/16	Ce bloc de dernière génération mérite le détour, au regard de sa sobriété et de ses prestations de premier plan.	🟡
2.0 TDI 4x4*	170/177/184	6,6/5,8/5,7	02/08-02/16	Ce gros diesel a de l'énergie à revendre et ses chiffres d'accélération en sont la preuve. Moins doux que le TDI 140.	🔴

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto DSG 6 rapports. (*) 2.0 TDI 177 en octobre 2012, 1.4 TSI 160 en mai 2013, 2.0 TDI 184 en avril 2015. (**) Également disponible avec boîte auto DSG 7.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 140 DE 2010

Filtre à air/habitacle	27/29 €	Embrayage complet	820 €
Filtre à huile/carburant	15/50 €	Injecteur/4 bougies	788/124 €
Plaquettes/disques AV	139/231 €	Turbo	1 249 €
Plaquettes/disques AR	87/166 €	Vanne EGR	251 €
Amortisseurs AV/AR	312/278 €	Filtre à particules	1 968 €
Kit de distrib. (210 000 km)	441 €	Total du panier de pièces	7 675 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020



Modèle non restylé (avant 2011)

BILAN Premier SUV compact chez Volkswagen, le Tiguan a réussi un coup de maître. À la fois spacieux, pratique, plaisant à conduire et présenté avec soin, il répond brillamment à toutes les attentes de la famille. D'où sa cote encore élevée en occasion. Si tel est votre choix, optez pour le modèle restylé, plus confortable. En revanche, la partie mécanique laisse à désirer. Pour preuve, les grosses avaries sur le moteur 2.0 TDI d'ancienne génération.

VOLKSWAGEN TIGUAN II

DEPUIS 2016

S'il ne révolutionne pas le genre, ce SUV compact est une nouveauté à part entière, et ses prestations sont dignes du premier.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

- 1.4 TSI : fuites, actionneur de turbo
- 2.0 TDI : pompe à eau, filtre à particules, batterie



Modèle non restylé (avant 2020)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.4 TSI
Voyant de dépollution allumé
> Sonde lambda à remplacer.
Perte de puissance > Actionneur de turbo à remplacer.
Fuite d'huile au niveau du turbo
> Tubulure d'admission.
Cognements du moteur au démarrage > Pompe à huile.
Fuite de liquide de refroidissement > Joint de pompe à eau.
Dysfonctionnements du moteur > Nettoyage des soupapes.
2.0 TDI (EA288)
Bruit à puissance
> Conduites de dépression à

réparer, ou filtre à particules.
Témoin de température allumé
> Pompe à eau.
Fuite d'huile > Couvercle de filtre à huile (jusqu'à 18/10/16), vis de fixation du volant moteur ou flasque de la conduite d'huile des turbos (2.0 BITDI).
Perte de liquide de refroidissement allumé > Radiateur d'air du turbo.
Témoin moteur allumé > Capteur de pression de carburant ou capteur de pression du FAP.
Mauvais démarrage jusqu'en février 2018 > Batterie.
Bruit à froid du moteur
> Distribution.

TRANSMISSION

DSG 7
Passage des rapports impossible au-delà de la 2^e du 20/07/16 au 07/09/16 > Boîte semi-complète.
Craquement de 1^{er} à la 2^e jusqu'au 13/06/17 > Bague synchro de 2^e.
Passage en mode dégradé
> Mécatronique.

CHASSIS

Refoulement du carburant
> Réservoir à remplacer.
Craquements à l'avant
> Graissage du palier des bras transversaux ou biellettes de barre stabilisatrice.

Bruits en braquant > Roulements et paliers de jambe de force.

HABITACLE

Bugs des GPS > Reprogrammation.
Manque de puissance de la climatisation > Obus de valve.
Entrée d'eau par le toit panoram.
> Joint extérieur ou réparations.
Écran bleu sur le GPS (Delphi)
> GPS à remplacer.
Hayon électrique bloqué
> Servomoteur à changer.
Craquements du combiné jusqu'au 05/04/18 > A changer.
Absence de couverture GPS
> Antenne GPS ou calculateur.

ON AIME

Habitabilité Plus long (+ 6 cm) et plus large (+ 3 cm) que le Tiguan I, ce modèle offre à ses passagers un espace très accueillant à l'arrière...



Modularité On est d'autant mieux installé que les dossiers s'inclinent et que les assises coulisent sur 18 cm. Une fois rabattue (depuis le coffre), la banquette libère une surface de chargement bien plane.
Présentation Exit la planche de bord de la première génération, bombée dans sa partie centrale et surchargée avec pas moins de huit aérateurs. L'ensemble a ainsi gagné en fluidité.
Coffre En 5 places, le volume de chargement varie de 520 à 615 l (soit 50 l de plus) selon la position de la banquette, et passe à 1 655 l en configuration 2 places. Royal!

ON REGRETTE

Tarifs Si la dotation de série s'est enrichie, les prix ont flambé : hormis sur la version de base Trendline. Comptez en moyenne 5 000 € de plus que pour un Renault Kadjar.
Piace centrale Il est où le bonheur ? Certainement pas sur le siège du milieu, en tout cas, inconfortable et inexploitable pour effectuer de longs trajets.
Maniabilité Le Tiguan n'est pas léger, et il n'est surtout pas le roi du demi-tour en ville.
Diesels sonores A faible allure ou lors d'une accélération, ces motorisations ont tendance à donner de la voix. Fatigant.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.4 TSI 4x2	125	6	04/16-04/18	Avec ses relances effi caces, ce bloc suffit dans la plupart des situations.	■■■■
1.4 TSI 4x2/4x4 DSG	150	5,7 (6)/7	04/16-04/18	Le bon choix. Cette version permet de voyager sans contraintes.	■■■■
2.0 TSI 4x4 DSG	180/190	7,4/7,1	04/16-09/20	Silencieux, souple et très performant, il offre beaucoup d'agrément.	■■■■
2.0 TDI 4x2	115	4,7	04/16-04/18	Des accélérations et reprises très correctes, à condition de le relancer.	■■■■
2.0 TDI 4x2/4x4*	150	4,7/5,3	Depuis 04/16	Cette version vaut l'investissement, car les prestations sont à la hauteur.	■■■■
2.0 TDI 4x4 DSG	190	5,7	Depuis 04/16	En termes d'agrément, le compte y est, mais on peut rester sur sa faim.	■■■■
2.0 BITDI 4x4 DSG	240	6,4	08/16-09/20	500 Nm de couple, deux turbos, ce diesel exclusif à une santé de fer.	■■■■

Entre parenthèses, valeurs pour la boîte auto DSG 7 rapports. (*) Également disponible avec boîte auto DSG 7.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 TDI 150 DE 2016


Filtre à air/habitacle	33/20 €	Embrayage complet	675 €
Filtre à huile/carburant	17/55 €	Injecteur/4 bougies	635/124 €
Plaquettes/disques AV	170/231 €	Turbo	1 949 €
Plaquettes/disques AR	121/207 €	Vanne EGR	309 €
Amortisseurs AV/AR	319/266 €	Filtre à particules	2 712 €
Kit de distrib. (210 000 km)	245 €	Total du panier de pièces	8 088 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 103 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Difficile de trouver un défaut au Tiguan II... Volkswagen semble n'avoir négligé aucun aspect : bel agrément de conduite, confort moelleux, habitacle spacieux et soigné en matière de finition et de modularité. Seul bémol, le SUV allemand facture au prix fort ses qualités. Après quatre ans de carrière, le modèle a vu ses défauts de jeunesse corrigés sur la chaîne de fabrication ou dans des ateliers. Mais le chapitre « moteurs » est loin d'être clos...

leboncoin
GROUPE



Trouvez la voiture de
vos rêves sur *L'argus* .fr



www.largus.fr

VOLVO

C30

2006-2012

Héritière de la 480, cette berline compacte premium joue la carte de l'originalité, quitte à négliger passagers arrière et bagages.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

- ▶ **1.6D 110:** turbo
- ▶ **1.6D/2.0D:** FAP, vanne EGR, injecteurs
- ▶ **D5:** risque de casse moteur



Modèle restylé (2009)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

1.6D 110

Perte de puissance > Turbo, crépine de pompe à huile.
Odeur de carburant ou de gaz d'échappement, fuite des injecteurs
> Rondelles d'injecteur à changer.
Bruit au niveau de la courroie de distribution suite à son oxydation
> À remplacer.

1.6D 115

À-coups moteur > injecteurs.

1.6D/2.0D

Dysfonctionnements moteur
> Vanne EGR à remplacer.

Témoin filte à particules allumé
> Régénération (remplacement du



filtre à particules tous les 120 000 km).
Bruit et vibrations > Embrayage et volant moteur bimasse.
D3/D4/D5
Odeur de gazole dans l'habitacle

due à une fuite de la pompe d'injection sur le millésime 2012
> À remplacer
D5
Augmentation du régime moteur, avec risque d'emballlement et de

casse moteur suite à la dilution d'huile de mai 2006 à mai 2009
> Reprogrammation en mai 2010 pour modifier les paramètres de régénération du filtre à particules.

CHASSIS

Baisse de l'assistance de freinage de 2006 à 2009 > Clapet arrière et réservoir de liquide de frein (rappels en 2008 et 2009).

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
1.6	100	7	09/06-12/12	Cette motorisation d'origine Ford s'avère bien trop tendre pour la Volvo.	🟡
2.0	145	7,3	09/06-12/12	Des prestations satisfaisantes. Dommage qu'il se montre si linéaire.	🟢
1.6D/D2	110/115*	4,9/4,3	09/06-12/12	Un moteur tout à fait recommandable, mais il est creux à bas régime.	🟡
2.0D	136	5,7	09/06-05/10	Ce bloc souple fait preuve d'une belle santé. L'un des meilleurs choix.	🟢
2.0 D3	150	5,1	04/10-12/12	Ce 5-cylindres Volvo a pris la suite du 2.0D avec talent et onctuosité.	🟢
2.0 D4/2.0D5	177/180**	5,1/6,9	09/06-12/12	En 2.4, puis 2.0, le 5-cylindres propose d'excellentes prestations.	🟢

(*) Changement de puissance en avril 2010. (**) 2.0 D4 depuis avril 2010.

LE BUDGET

POUR UN 2.0 D 136 DE 2009

Filtre à air/habitacle	20/36 €	Embrayage complet	435 €
Filtre à huile/carburant	15/30 €	Injecteur/4 bougies	367/173 €
Plaquettes/disques AV	86/181 €	Turbo	1 319 €
Plaquettes/disques AR	79/135 €	Vanne EGR	312 €
Amortisseurs AV/AR	430/342 €	Filtre à particules	806 €
Kit de distrib. (180 000 km/10 ans)	174 €	Total du panier de pièces	4 940 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 112 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Atypique, cette berline ne répond pas à un choix rationnel. Si l'écran est valorisant et bien fabriqué, les places arrière comme le coffre manquent trop d'espace. Dès lors, la suédoise se destine plus à un jeune couple sans enfants qu'à une petite famille. Perfectible, la C30 l'est aussi en matière de confort, de comportement routier... et de fiabilité. Les versions 1.6 et 2.0 Ford/PSA peuvent, en effet, être source de gros ennuis. Méfiant e aussi avec le 2.4 D5 jusqu'en 2009.

ON AIME

Présentation Comme souvent chez Volvo, elle est fi tteuse. La qualité des matériaux et des assemblages est à l'avenant.



Style Hanches marquées, arrière tronqué, feux originaux... la Volvo est unique et, sans tomber dans le néo-rétro, elle rappelle les glorieux coupés P1800 et 480. La planche de bord et la console centrale en forme de lame accentuent encore la singularité de la C30.
Moteurs La C30 dispose d'une belle palette mécanique, dont des 5-cylindres essence et diesel. Mention spéciale pour le 2.4 à essence de 170 ch, un régala.

ON REGRETTE

Habitabilité À l'avant, rien à dire. Mais à l'arrière, les deux petites places réclament une bonne dose de souplesse pour y accéder.
Coffre Volume ridicule, seuil haut perché, ouverture étroite, cache-bagages peu pratique : vous l'aurez compris, le chargement ne fait pas partie des priorités de cette atypique suédoise.

Comportement On apprécie ses réactions neutres et son freinage puissant. Néanmoins, le châssis de cette berline manque d'agilité et d'effi acité sur sol mouillé, et la direction, de précision.

Confort Si les sièges offrent un bon accueil, les suspensions, en revanche, sont fermes.

Visibilité Sympha, la petite lunette arrière... Sauf pour reculer.

VOLVO XC60

2008-2017

Fidèle aux valeurs de Volvo, le XC60 présente un bilan mitigé en raison d'une habitabilité moyenne et d'un comportement pataud.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne
DIESEL
Bonne



VERSIONS À SURVEILLER

► **Diesel:**
Courroie d'accessoires sur les modèles 2009 et 2010



Modèle restylé (2013)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

Tous
Dysfonctionnement du ventilateur de refroidissement sur les modèles 2008 et 2009 (appel de 1 534 véhicules en août 2009) > Commande du ventilateur à changer.
Mauvaise fixation de la protection des conduites de carburant sur les modèles 2009 et 2010 (appel de 1 463 véhicules en janvier 2010) > Mise en conformité.
Formation de stalactites au-dessus des conduites de carburant sur les millésimes 2012 (appel en avril 2012) > Remplacement des

conduites.
D3/D4/D5
Glissement de la courroie d'accessoires hors du tendeur sur les versions 5 cylindres de 2009 et 2010 > Tendeur à changer.
Risque de fuite de carburant sur les millésimes 2011 (appel en décembre 2010) > Resserrage des tuyaux de carburant.
Tension trop forte de la courroie auxiliaire sur les versions 5 cylindres des millésimes 2011 et 2012 > Tendeur à remplacer (3 541 véhicules rappelés en octobre 2011).
Fuite de la pompe d'injection sur les millésimes 2012 (appel en mars

2012) > Contrôle, voire remplacement.

CHASSIS

Risque de fuite d'huile de l'assistance de direction > Raccord des tuyaux haute pression (appel en mai 2010).
Risque de desserrage du frein de parking sur les BVM de 2012 à 2015 > Mise à jour du logiciel.

HABITACLE

Ergots d'arrêt des sièges avant électriques mal montés sur les millésimes 2009 à 2011 > Repositionnement (appel en

janvier 2011).
Fuite du réservoir de lave-glace sur les millésimes 2011 > Réparation.

ON AIME

Confort Aux places arrière, la fermeté des suspensions ne sera pas forcément un supplice pour les passagers : les sièges, bien dessinés, feront le bonheur des plus douillettes.



Comportement Sur autoroute, le XC60 fait preuve d'un bel équilibre à vitesse stabilisée. Les nombreuses aides à la conduite qui ont fait leur apparition sur le modèle restylé y contribuent pour beaucoup.

Qualité *perçue* Luxe, raffinement et finition aux petits oignons sont de mise à bord.

Choix *mécanique* Au fil de sa carrière, le modèle s'est vu associer une large palette de moteurs, pour la plupart convaincants malgré le poids du véhicule.

ON REGRETTE

Agilité Le gabarit de ce SUV, tout comme son diamètre de braquage et le manque de visibilité vers l'arrière, réclament une attention particulière en zone urbaine.

Places *arrière* L'habitabilité n'est pas une des vertus premières du XC60. Les passagers installés sur la banquette risquent fort de se sentir à l'étroit au niveau des jambes.
Coffre Avec 490 l, la capacité de chargement est en dessous de la moyenne de la catégorie. C'est regrettable pour un véhicule qui se veut l'ami des familles.

Agrement Sujet aux roulis, pénalisé par une direction imprécise, le XC60 n'est pas un modèle de dynamisme. De plus, sa motricité en 4 x 2 n'est franchement pas terrifiante.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISSANCE RÉELLE (ch)	CONSUMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRÉCIATION	FIABILITÉ
2.0 D3 4x2	136	5,3 (6)	09/12-02/14	Un 5-cylindres au son mélodieux, mais étouffé par le poids du XC60.	■■■■
2.0 D3 4x2	150	4,5 (4,7)	03/15-09/17	Ce bloc 4 cylindres constitue une entrée en matière correcte, sans plus.	■■■■
2.4 D4 x2/4x4	163	5,9/6,9	09/08-10/13	Le 5-cyl. dispense un réel agrément malgré un manque de punch.	■■■■
2.4 D4 x4	175	6 (6,9)	10/13-04/15	Les 12 ch de plus n'apportent rien. Un moteur plutôt gourmand.	■■■■
2.0 D4 4x2	181/190	4,5 (4,7)	12/13-09/17	Un 2.0 performant et sobre, mais sa sonorité marquée gâche le plaisir.	■■■■
2.4 D4 4x4*	181/190	4,5/5,3	12/13-09/17	De bonnes prestations pour ce 5-cylindres, mais le turbo tarde à réagir.	■■■■
2.4 D5 4x4*	185/205	7,5/6,9	09/08-03/10	S'il est performant et plaisant, ce 2.4 s'avère glouton et vraiment	■■■■
2.4 D5 4x4*	215/220	6,6/5,2	03/10-09/17	Ainsi armé, le XC60 ne craint pas de rouler en charge, et sans trop boire.	■■■■

(*) Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 6 ou 8 rapports. (**) Également disponible avec boîte auto.

LE BUDGET

POUR UN 2.4 D5 215 BVA DE 2013

Filtre à air/habitade	29/36 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	16/48 €	Injecteur/S bougies	398/216 €
Plaquettes/disques AV	114/252 €	Turbo	2 192 €
Plaquettes/disques AR	83/200 €	Vanne EGR	560 €
Amortisseurs AV/AR	468/419 €	Filtre à particules	1 013 €
Kit de distrb. (180 000 km/10 ans)	167 €	Total du panier de pièces	6 211 €

MAIN-D'ŒUVRE* : 112 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN C'est la Volvo la plus vendue au monde. Quoi de plus normal ! Le XC60 flirte le regard autant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Pour autant, tout n'est pas parfait... Son manque d'agilité peut contrarier les élans du conducteur. Quant aux passagers, ils risquent de pester contre le manque d'espace et la fermeté des suspensions. En revanche, les propriétaires se disent globalement satisfaits de la fiabilité. Ce qui corrobore la rareté des notes techniques.

VOLVO XC90

2003-2014

Si sa ligne n'a rien de vieillot, ce gros SUV ne peut masquer son âge. Mais, et c'est sa force, il est aux petits soins avec ses hôtes.

FIABILITÉ

ESSENCE
Bonne

DIESEL
Moyenne



VERSIONS À SURVEILLER

Aucune



Modèle restylé (2010)

LES DÉFAUTS RELEVÉS

MOTEUR

D5
Perte de puissance jusqu'en novembre 2003 > Duit de turbo à remplacer.
Fuite de carburant entre juillet 2005 et juin 2006 > Remplacement des colliers d'injecteur.
Défaillance du ventilateur de refroidissement moteur du 01/07/06 au 01/03/07 > À remplacer.



CHASSIS

Bruit au niveau de l'essieu arrière de septembre 2003 à septembre 2004 > Roulements de roues arrière à remplacer.
Fuite de la direction assistée suite au frottement du flexible sur le

ventilateur moteur
> Rectification du serrage du collier du flexible sur les modèles 2007 et 2008 (rappel en juillet 2008) et sur ceux produits de 2007 à 2009 (rappel en novembre 2009).
Direction anormalement dure,

cliquets lors de la rotation du volant
> Crémaillère de direction (quelques cas répertoriés).

HABITACLE

Témoins ESP allumés sur les millésimes 2006 à 2013
> Reprogrammation du calculateur.
Court-circuit de l'airbag sur les millésimes 2010 et 2011
> À rectifier (appel en novembre 2010).

ON AIME

7 places Escamotables dans le plancher, les deux sièges de plus permettent d'installer des enfants dans de bonnes conditions.



Confort Pas besoin de suspensions pneumatiques... Celles du Volvo filtrent merveilleusement bien les aspérités de la route, et les sièges permettent d'avaloir les longues distances sans fatigue.
Vie à bord Spacieux et lumineux, l'habitacle est très agréable.
Coffre Dans la version à cinq places, la capacité de chargement sous la tablette permet d'envisager, avec une grande sérénité, les départs en vacances.

LES MOTEURS LES PLUS COURANTS

MOTORIZATION	PUISANCE REELLE (ch)	CONSUMMATION MOYENNE (l/100 km)	PLAGE DE PRODUCTION	NOTRE APPRECIATION	FIABILITE
2.4 D5	163	8,3 (9,1)	01/03-07/05	D'abord associé à une BVA 5, douce mais pas très réactive, puis à une boîte manuelle à 6 rapports, le 5-cylindres Volvo est un monstre de souplesse. Reste qu'il est étouffé par le poids et consomme beaucoup.	■
2.4 D5	185	8,2 (9)	07/05-09/10	Onctueuse, cette évolution du D5 accompagne sa montée en puissance d'un couple plus costaud. Dès lors, le XC90 est nettement plus à l'aise dans les relances avec armes et bagages. Un bon choix.	■
2.4 D5 BVA 6	200	8,9	09/10-10/14	Le suédois a terminé sa carrière en beauté avec cette seconde évolution du fameux 5-cylindres. Fort de 15 ch et de 20 Nm de couple en plus, le D5 améliore légèrement ses accélérations et ses reprises.	■

Entre parenthèses, valeur pour la boîte auto 5 ou 6 rapports.

LE BUDGET

POUR UN 2.4 D5 185 BVA DE 2007

Filtre à air/habitacle	27/34 €	Embrayage complet	-
Filtre à huile/carburant	16/45 €	Injecteur/5 bougies	398/241 €
Plaquettes/disques AV	126/252 €	Turbo	1 355 €
Plaquettes/disques AR	86/200 €	Vanne EGR	544 €
Amortisseurs AV/AR	566/486 €	Filtre à particules	963 €
Kit de distrib. (180 000 km/70 ans)	167 €	Total du panier de pièces	5 506 €

MAIN-D'OEUVRE : 112 €

(*) Tarif moyen TTC 2020

BILAN Amateurs de confort, le XC90 est fait pour vous. Ce mastodonte n'est certes plus dans le coup en ce qui concerne le comportement (l'a-t-il déjà été ?), mais il a plutôt bien vieilli grâce au soin apporté à sa fabrication. Il sait surtout faire voyager une famille nombreuse en toute sécurité. Abordable en occasion, le Volvo réclame toutefois un gros budget carburant pour alimenter le D5 et, plus que son bilan fiabilité il faut examiner son carnet d'entretien.

ON REGRETTE

Comportement Deux tonnes et des suspensions souples : pas besoin de vous faire un dessin ! Le XC90 n'aime pas être chahuté dans les virages car sa caisse est sujette à un roulis très prononcé.
Maniabilité Un gros gabarit et un diamètre de braquage important... Quand le conducteur entame une manœuvre, ce n'est pas une partie de plaisir.
Finition Visuellement, l'habitacle présente bien. Cependant, quelques matériaux détonnent dans ce cadre.
Accès au coffre Pratique, le volet inférieur du hayon (façon ridelle) lorsqu'on pique-nique. En revanche, mieux vaut avoir les bras longs pour atteindre le fond du coffre lors des virées au supermarché.

LA COTE ARGUS®

VALEUR DE RÉFÉRENCE

Établir des cotes, c'est un métier. Si beaucoup s'y essaient, tous n'ont pas quatre-vingt-dix années d'expertise derrière eux. Dans les pages suivantes, retrouvez une sélection de 9000 cotes pour les versions les plus diffusées de 2013 à 2021.

QU'EST-CE QUE LA COTE ARGUS® ?

C'est avant tout une base de négociation entre un acheteur et un vendeur. Plutôt que de prétendre fournir la « vraie » valeur d'un véhicule, L'argus s'est toujours attaché à intégrer le maximum d'éléments permettant d'approcher au plus près la valeur qui sera acceptable par les deux parties, le vendeur comme l'acheteur. En sachant que, par nature, chaque véhicule d'occasion est unique, même si ses caractéristiques sont identiques à la sortie de l'usine.

UNE COTE DISPONIBLE ET ACCESSIBLE À TOUS

La Cote Argus® est, dans le monde, l'une des rares faisant référence chez les professionnels et qui soit accessible aux particuliers. Dans les pays anglo-saxons, par exemple, les professionnels s'appuient sur des cotes qui leur sont exclusivement réservées et auxquelles le grand public n'a donc pas accès.

UNE COTE UTILISÉE PAR LES ADMINISTRATIONS...

Les tribunaux, en cas de litige, ou bien les notaires, dans le cadre des successions, mais aussi l'administration fiscale et les services de police utilisent la Cote Argus® comme outil de référence. Il en est ainsi depuis que le *Journal officiel de la République française* daté du 9 novembre 1944 a désigné L'argus pour établir les montants de l'indemnisation des véhicules qui



Pionnier de la cotation des véhicules d'occasion, L'argus s'est imposé depuis 1927 comme le spécialiste en la matière auprès des particuliers comme des professionnels.



avaient été réquisitionnés par les autorités militaires depuis le 6 juin 1944.

... COMME PAR LES ENTREPRISES

La Cote Argus® sert également de base de calcul aux directions comptables dans le cadre des valorisations de parcs automobiles ou de dépréciations de stocks de voitures d'occasion.

QUI LA FABRIQUE ?

Un département complet de l'entreprise y est dédié, composé d'experts en cotation, d'hommes dotés d'une grande expérience des marchés qui décortiquent les données du service data-scientists :

véhicules particuliers, véhicules utilitaires, motos, véhicules industriels, machinerie agricole. Leur mission consiste à observer en permanence les différents marchés, à analyser les transactions et les annonces, à rencontrer les différents acteurs (professionnels de la distribution, commissaires-priseurs, etc.) et à établir une cote au plus près de ces éléments.

OÙ LA TROUVER ?

Outre le trimestriel *L'argus Occasion* que vous avez entre les mains, la Cote Argus® est accessible sur le site internet argus.fr, ainsi que dans les pages de notre numéro bimensuel numérique.

Conditions d'utilisation de L'argus*

ANNÉE-MODÈLE

Depuis le 1^{er} juillet 2000, la notion d'année-modèle est supprimée (décret n° 2000-576 du 28 juin 2000). Les voitures immatriculées entre le 1^{er} juillet 2000 et le 31 décembre 2001 sont réunies dans la même période de référence. Celles qui sont immatriculées depuis

le 1^{er} janvier 2002 sont classées suivant les années calendaires.

COURS ARGUS MOYEN

Il correspond à un véhicule en état standard immatriculé en milieu de période, soit juillet depuis 2002.

État standard. Avant la prise en compte des frais de remise

en état, toutes les cotations se réfèrent à un véhicule dans un état standard défini ainsi : TVA incluse, équipements optionnels non compris, conforme à la législation en vigueur, en bon état de marche, de sécurité, de présentation, et dont le bon entretien peut être justifié, pièces d'usure

et pneumatiques (non rechapés) présentant une usure inférieure à 50%, contrôle technique en cours de validité exempt de toute anomalie. Selon l'énergie, le kilométrage de référence est le suivant :
• essence : 15 000 km/an
ou 1 250 km/mois ;
• GPL et GNV : 20 000 km/an

ou 1 667 km/mois ;
• diesels et hybrides :
25 000 km/an
ou 2 083 km/mois.

(*) Extrait des conditions d'utilisation de L'argus pour les voitures particulières. La totalité des conditions générales est disponible sur argus.fr ou sur demande.

Copier D 136 Pack CWL	4.950
Mini 5 Parton III (07/13) (07/14)	
Copier D 136 Pack CWL	3.600
Copier D 136	5.250
Copier D 136 Pack CWL	3.900
Colibri II (05/7) P2 (08/13)	
One 186	5.000
Cooper 2 Highgate	6.000
Cooper 3 Highgate	7.600
Coopé I (05/8) (06/13)	
Coopé 122	6.250
Coopé 3 184	6.500
Coopé 30 143	6.500
Clubman (18/5) P2 CWL (06/13)	
Copier D 132 Pack CWL	5.500
Copier 31	5.900
Copier 30 143 BA	6.250
Countryman (18/40) (02/10)	
Copier D 132	3.950
Copier D 132 Pack CWL	6.700
Countryman (18/40) P2 (07/14)	
Copier D 132	6.000
Copier 30 143	6.850
Copier D 132 Pack CWL	6.600

EXCEL II (07/12)	5.000
1.8 l 80 CV 150kV Inter-4WD	6.000
1.8 l 80 CV 150kV Inter-4WD	6.000
2.2 l 80 CV 150kV Inter-4WD RWA	8.000
Outlander III (09/12)	7.000
2.2 l 80 CV 150kV Inter-4WD BA	8.000
PREV High Tech 1.6	7.700
PREV High Tech 1.8	8.500

EXTRA	
1.8 l 120 CV 160 CV	2.600
1.8 l 120 CV	3.100
1.8 l 2.0 Connect Edition	3.400
Nota II (E13) P2 NG (07/10)	
1.8 l 80 CV	3.400
1.8 l 100 CV	3.600
1.8 l 100 CV Connect Edition	3.800
1.8 l 100 CV Black Line	3.900
Leaf (04/11)	105
1.0 l 50 CV	3.100
Leaf P2 (06/13)	
1.0 l 50 CV	4.560
1.0 l 50 CV	4.500
1.0 l 50 CV P2	5.500
Pulsar II (C12) (07/14)	
1.2 l 50 CV 150 Connect E	4.400
1.5 l 100 CV Connect E	4.900
1.5 l 100 CV	5.200

John I (F15) (07/10)	
1.5 l 100 CV 150 Connect E	4.400
1.5 l 100 CV	4.600
1.5 l 100 CV Activa	4.600
John II (F15) P2 (05/14)	
1.2 l 50 CV 150 Connect E	4.900
1.5 l 100 CV	5.100
1.5 l 100 CV 150 Ultimate Edition	4.900
John II (F15) P2 (05/14)	
1.2 l 50 CV 150 Connect E	4.900
1.5 l 100 CV	5.100

Qashqai I (J10) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2 Connect E	6.000
1.5 l 100 CV 150 P2	6.200
1.5 l 100 CV 150 P2 S&S	6.200
Qashqai II (J11) (12/13)	
1.5 l 80 CV 150 Connect E	6.500
1.5 l 100 CV Connect E	6.750
1.5 l 100 CV 150	7.800
1.6 l 100 CV 150	7.800

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

1.6 l 100 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

Qashqai II (J11) P2 (02/13)	
1.5 l 80 CV 150 P2	8.800
1.6 l 100 CV 150 P2	7.050
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
1.6 l 100 CV 150 P2 S&S	7.250
X-Trail II (T31) P2 (07/10)	
2.0 l 100 CV 150 P2	7.750
2.0 l 100 CV 150 P2	6.650
2.0 l 100 CV 150 P2 LE BA	8.300
X-Trail III (T32) (05/14)	
1.6 l 100 CV Connect E P2	7.950
1.6 l 100 CV 150	7.950
1.6 l 100 CV 150 P2	7.850

508 SW (07/10)	
1.6 l 100 CV 150 P2	4.700
2.0 l 100 CV 150 P2	5.100
2.0 l 100 CV 150 P2	5.300
2.0 l 100 CV 150 P2	5.500
2.0 l 100 CV 150 P2	5.700
2.0 l 100 CV 150 P2	5.900
2.0 l 100 CV 150 P2	6.100
2.0 l 100 CV 150 P2	6.300
2.0 l 100 CV 150 P2	6.500
2.0 l 100 CV 150 P2	6.700
2.0 l 100 CV 150 P2	6.900
2.0 l 100 CV 150 P2	7.100
2.0 l 100 CV 150 P2	7.300
2.0 l 100 CV 150 P2	7.500
2.0 l 100 CV 150 P2	7.700
2.0 l 100 CV 150 P2	7.900
2.0 l 100 CV 150 P2	8.100
2.0 l 100 CV 150 P2	8.300
2.0 l 100 CV 150 P2	8.500
2.0 l 100 CV 150 P2	8.700
2.0 l 100 CV 150 P2	8.900
2.0 l 100 CV 150 P2	9.100
2.0 l 100 CV 150 P2	9.300
2.0 l 100 CV 150 P2	9.500
2.0 l 100 CV 150 P2	9.700
2.0 l 100 CV 150 P2	9.900
2.0 l 100 CV 150 P2	10.100
2.0 l 100 CV 150 P2	10.300
2.0 l 100 CV 150 P2	10.500
2.0 l 100 CV 150 P2	10.700
2.0 l 100 CV 150 P2	10.900
2.0 l 100 CV 150 P2	11.100
2.0 l 100 CV 150 P2	11.300
2.0 l 100 CV 150 P2	11.500
2.0 l 100 CV 150 P2	11.700
2.0 l 100 CV 150 P2	11.900
2.0 l 100 CV 150 P2	12.100
2.0 l 100 CV 150 P2	12.300
2.0 l 100 CV 150 P2	12.500
2.0 l 100 CV 150 P2	12.700
2.0 l 100 CV 150 P2	12.900
2.0 l 100 CV 150 P2	13.100
2.0 l 100 CV 150 P2	13.300
2.0 l 100 CV 150 P2	13.500
2.0 l 100 CV 150 P2	13.700
2.0 l 100 CV 150 P2	13.900
2.0 l 100 CV 150 P2	14.100
2.0 l 100 CV 150 P2	14.300
2.0 l 100 CV 150 P2	14.500
2.0 l 100 CV 150 P2	14.700
2.0 l 100 CV 150 P2	14.900
2.0 l 100 CV 150 P2	15.100
2.0 l 100 CV 150 P2	15.300
2.0 l 100 CV 150 P2	15.500
2.0 l 100 CV 150 P2	15.700
2.0 l 100 CV 150 P2	15.900
2.0 l 100 CV 150 P2	16.100
2.0 l 100 CV 150 P2	16.300
2.0 l 100 CV 150 P2	16.500
2.0 l 100 CV 150 P2	16.700
2.0 l 100 CV 150 P2	16.900
2.0 l 100 CV 150 P2	17.100
2.0 l 100 CV 150 P2	17.300
2.0 l 100 CV 150 P2	17.500
2.0 l 100 CV 150 P2	17.700
2.0 l 100 CV 150 P2	17.900
2.0 l 100 CV 150 P2	18.100
2.0 l 100 CV 150 P2	18.300
2.0 l 100 CV 150 P2	18.500
2.0 l 100 CV 150 P2	18.700
2.0 l 100 CV 150 P2	18.900
2.0 l 100 CV 150 P2	19.100
2.0 l 100 CV 150 P2	19.300
2.0 l 100 CV 150 P2	19.500
2.0 l 100 CV 150 P2	19.700
2.0 l 100 CV 150 P2	19.900
2.0 l 100 CV 150 P2	20.100
2.0 l 100 CV 150 P2	20.300
2.0 l 100 CV 150 P2	20.500
2.0 l 100 CV 150 P2	20.700
2.0 l 100 CV 150 P2	20.900
2.0 l 100 CV 150 P2	21.100
2.0 l 100 CV 150 P2	21.300
2.0 l 100 CV 150 P2	21.500
2.0 l 100 CV 150 P2	21.700
2.0 l 100 CV 150 P2	21.900
2.0 l 100 CV 150 P2	22.100
2.0 l 100 CV 150 P2	22.300
2.0 l 100 CV 150 P2	22.500
2.0 l 100 CV 150 P2	22.700
2.0 l 100 CV 150 P2	22.900
2.0 l 100 CV 150 P2	23.100
2.0 l 100 CV 150 P2	23.300
2.0 l 100 CV 150 P2	23.500
2.0 l 100 CV 150 P2	23.700
2.0 l 100 CV 150 P2	23.900
2.0 l 100 CV 150 P2	24.100

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

TOUT SAVOIR POUR NE PAS SE TROMPER DANS LE TRI DES PAPIERS

Vous êtes le premier acteur du recyclage grâce à votre geste de tri des papiers.
Tout savoir pour ne pas se tromper.

1. TOUS LES PAPIERS DU QUOTIDIEN SE RECYCLENT

Feuilles de papier, enveloppes, cahiers, journaux, magazines... sont parfaitement recyclables. Même avec des agrafes, spirales ou avec des éléments en plastique... Lors du recyclage, le papier est traité en plusieurs étapes de nettoyage et filtrage qui les éliminent.

2. ATTENTION, IL EXISTE DES FAUX-AMIS

Certains papiers portent le nom de papier mais ne se recyclent pas. Par exemple tous les papiers d'hygiène ou certains papiers cadeaux qui sont en plastique. D'autres « papiers » comme le papier photo ou le papier peint ont des traitements (plastification, résistance à la lumière, colle...) qui altèrent leur capacité de recyclage. Ils sont donc destinés au bac des ordures ménagères.



3. LES CONSIGNES DE TRI PEUVENT VARIER SELON LES COMMUNES

Vous l'aurez peut-être remarqué, on ne trie pas de la même façon partout en France, parfois tous les emballages et les papiers vont dans le même bac, parfois il faut les séparer. Peu importe le dispositif de collecte de nos papiers, ils sont traités pour être recyclés.



Vendre votre véhicule c'est bien. Le vendre en

 toute sécurité

sur leboncoin, c'est mieux.

Grâce à notre solution de paiement en ligne **100% sécurisée**, fini le stress et l'attente : recevez vos fonds instantanément le jour de la vente.



Rendez-vous sur notre application ou sur [leboncoin.fr](https://www.leboncoin.fr) pour en savoir plus.



leboncoin