SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1839 - Vendredi 1er décembre 2023

Dossier

HYBRIDES RECHARGEABLES D'OCCASION

Enfin de bonnes affaires P. 50

Premier contact

NOUVEAU Dacia Duster

Seul son prix reste discount ! P. 18

Design musclé, finition soignée, équipement high-tech…

CLASSEMENT EXCLUSIF LABO Auto Plus LABO

Les 300 modèles les plus sobres P. 28

Les meilleurs réclament moins de 5 l/100 km

En panne d'idées ?

Notre sélection de cadeaux de Noël P. 60

Dossier essais P. 36

Que valent les électriques sportives ? +

Panoramique P. 40

MG4 XPower

435 ch au prix d'une Megane diesel

Star de l'occasion P. 56

Renault Kangoo : les bonnes versions… et les autres

L 14629 - 1839 - F: 2,40 €

BEL: 2,70 € - ESP: 2,90 € - GR: 2,90 € - DOM S: 3,40 € - ITA: 2,90 € - LUX: 2,70 € - PORT CONT: 2,90 € - CAN: 4,25SCAN - MAR: 30DH - TOM S: 530CFP - CH: 4,80FS - TUN: 5,50DTU

R5VOLUTION IS BACK*

SCANNEZ POUR OBTENIR VOTRE R5 R PASS
RECEVEZ VOTRE RENAULT 5 PARMI LES PREMIERS

*R5 est de retour. véhicule en cours d'homologation. conditions sur www.renault.fr/R5

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

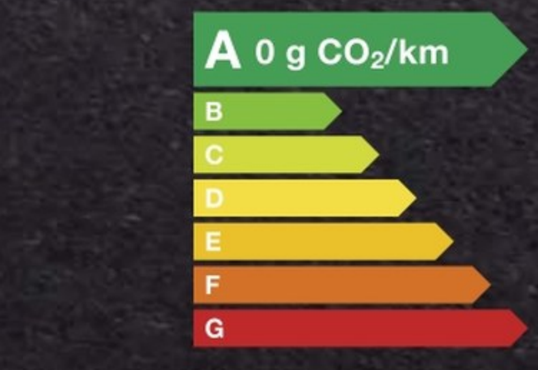
Nouvelle

ID.3

100 % électrique.

Changez pour son design épuré.
Changez pour son écran tactile 12 pouces.
Changez pour son toit ouvrant panoramique.
Changez pour ses systèmes d'assistance à la conduite.*
Dans la vie, certains changements sont plus faciles que d'autres.

C'est pourtant facile de changer.



* En option. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Cycles mixtes gamme Nouvelle ID.3 (kWh/100 km) WLTP : 15,4-16. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 31/03/2023, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Volkswagen Group France - SAS au capital de 198 502 510 € - 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts
RCS Soissons 832 27 370.

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

Sommaire

Numéro 1839 – Semaine du 1er au 7 décembre 2023

ACTU

6 **L'événement** Les technologies innovantes pour signaler, contrôler, etc.
8 **Le courrier**
10 **Les vérifs** de la semaine
12 **Les news**
16 **La photo** de la semaine
18 **Nouveautés** Le nouveau Dacia Duster sous toutes ses coutures !
24 **Les voitures** de la semaine : à bord de la nouvelle Porsche Panamera

ESSAIS

27 **Le labo**
28 **Dossier** Les 300 modèles les plus sobres
36 **Dossier** Que valent les sportives électriques ?
40 **Panoramique** La MG4 XPower 64 kWh 4WD de 435 ch
44 **Testé au quotidien** Le Hyundai Kona
46 **On a tout essayé !** L'Audi RS6 Avant 4.0 TFSI Performance quattro de 630 ch

GUIDE PRATIQUE

49 **Les coachs *Auto Plus*** Cuir et similicuir : comment les faire durer ?
50 **Acheter une voiture d'occasion** Spécial hybride rechargeable
55 **Ça vous est arrivé**
56 **Les stars de l'occasion** Un Renault Kangoo "2" à moins de 9 000 €

MAGAZINE

58 **Le coin des experts** Covoiturage : tout ce qu'il faut savoir avant de s'y mettre
60 **Dossier** Cadeaux de Noël : la sélection *Auto Plus*
64 **Le sport** Brawn GP : l'étoile filante de la F1
66 **Auto Plus Classiques** Le coupé Triumph GT6 (1966)
68 **Le prix des voitures neuves**

A. NICOLAS

N. SOLER

A. SAUNIER

A. SAUNIER

Trait d'humeur

McDonald's va installer des bornes de recharge ultra-rapides dans ses restaurants

CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 26 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'*Auto Plus*.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au samedi de 8h à 20h). Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito

Nicolas Bernard, Rédacteur en chef

Bonnet d'Anne

Je m'étais pourtant promis de ne plus m'abaisser à la tacler dans ce billet d'humeur. A quoi bon lui faire un tel honneur ? Après tout, Anne Hidalgo n'a eu besoin de personne pour s'attirer l'hostilité de presque tous les automobilistes du pays, au point d'incarner à elle seule le camp de ces élus viscéralement anti-bagnoles. Bref, vu l'épaisseur du vernis, inutile d'en rajouter une couche. Et puis, il faut avouer qu'avec sa piteuse participation à la dernière présidentielle, qui lui avait cruellement rappelé que les Français ne sont pas tous des bobos parisiens, on avait l'impression qu'elle s'était un peu punie toute seule. Hélas, il ne lui aura pas fallu longtemps pour reprendre sa croisade obsessionnelle contre les automobilistes.

Mais au fait, pour plagier le slogan d'une fameuse pub, pourquoi est-elle aussi méchante ? Bien sûr, il y a ce dédain pour ce moyen de transport qui n'a rien d'indispensable dans une mégalopole comme Paris. Un snobisme teinté d'un certain mépris pour les provinciaux. Et aussi, cette posture de l'incorruptible adversaire du CO_2. Mais, à défaut d'être feinte, cette haine envers la bagnole de l'élue parisienne est probablement aussi un peu surjouée. Car en fait, il s'agit aussi de sa botte secrète pour se tirer d'affaire dès que les Parisiens commencent à gronder. Ils n'en peuvent plus des interminables travaux pour recevoir les JO ? Pas de problème pour madame Hidalgo, qui dégaine sa poupée vaudoue à l'effigie d'un conducteur et lui plante une énième banderille. Cette fois-ci, ce sera une voie dédiée au covoiturage, histoire de congestionner un peu plus le périph qui en avait bien besoin. Mais c'est pour sauver la planète. Les impôts locaux connaissent une hausse vertigineuse dans la capitale ? Eh bien on n'a qu'à surtaxer le stationnement des méchants SUV. Et tant pis si on va chercher la définition de "SUV" dans un rapport signé par le WWF. L'important, c'est de donner le signal que l'on fait tout pour pourrir la vie des automobilistes sous couvert de réduire les émissions de CO_2. Dernière galère en date pour l'édile parisienne, un voyage à Tahiti pseudo-professionnel mais surtout très personnel, et payé en grande partie sur les finances de la ville. Résultat, le périph va passer à 50 km/h. Le problème, c'est qu'à force d'en abuser, la botte n'a plus rien de secrète. Et, surtout, comment madame Hidalgo va-t-elle encore oser nous faire la morale avec le CO_2, alors que son aller-retour dans le Pacifique en business est estimé à huit tonnes de CO_2, soit ce que rejette votre voiture en… quatre ans !

Nicolas

L'événement de la semaine

Par Saïda Djerrada

SIGNALISATION CONTRÔLES STATIONNEMENT… On n'arrête

Milipol, Salon des maires… Les acheteurs des collectivités territoriales et de l'Etat n'ont pas manqué ces deux événements du mois de novembre pour découvrir les dernières trouvailles des ingénieurs. Et *Auto Plus*, non plus ! Nous avons déniché quelques-unes des technologies innovantes, souvent lumineuses, que vous pourriez croiser bientôt en ville ou sur les routes.

Faire feu de tout bois !

S. DJERRADA

Pour faire respecter la vitesse en ville, les collectivités ne lésinent pas sur les moyens de signalisation. La société Worldplas l'a bien compris et propose ce feu tricolore intelligent capable, grâce à ses capteurs, de détecter à une distance de 600 m si le véhicule respecte la vitesse autorisée. Si c'est le cas, il passe au vert, sinon il pénalise le conducteur pressé en ajoutant 6 secondes minimum au feu rouge. Malin, car à mi-chemin entre le feu "récompense" autorisé depuis 2021 et le feu "sanction" (le vert passe au rouge si on arrive trop vite) qui, lui, est interdit. Par ailleurs, ce modèle peut être doté d'un panneau solaire qui lui permet de recharger sa batterie et il se met en veille pendant 4 minutes s'il ne détecte pas de mouvements alentour.

Sortez, vous êtes (discrètement) filmé

Subtilement cachée dans le bloc "sortie de secours", une mini-caméra inspecte les parkings dans lesquels le dispositif est installé. Triple fonctionnalité, ce bloc "made in Aveyron" permet donc de surveiller, de signaler – évidemment – les évacuations d'urgence et d'éclairer de manière autonome, même en cas de coupure de courant.

Souriez, vous êtes écouté

PHOTOS : S. DJERRADA

Halte aux nuisances sonores ! C'est l'objectif du dispositif comportemental, présenté par WP Signalisation aux maires. Un boîtier, doté d'un micro, mesure ainsi les décibels. Celui-ci est relié à un panneau de signalisation qui affiche une émoticône sourire vert si le seuil de bruit maximal choisi n'est pas atteint. En revanche, il est rouge si, par exemple, un motard fait vrombir son moteur ou un automobiliste fait swinguer sa radio, toutes vitres ouvertes.

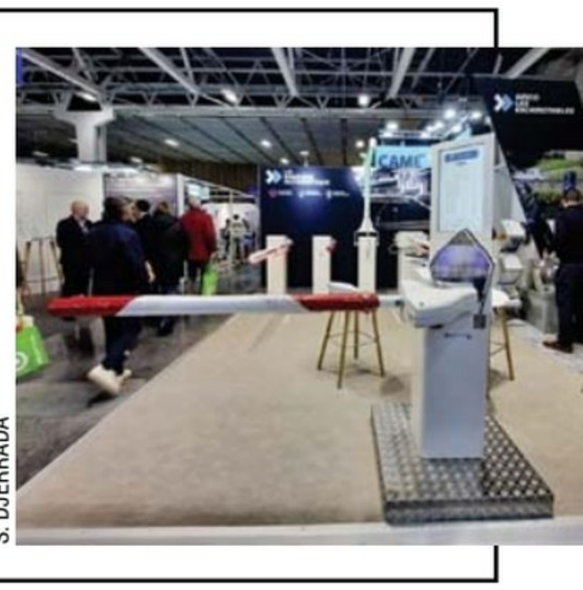
Une idée éblouissante

GROUPE VISIONAUTE

Le parking sous-terrain de demain sera éclairé… ou presque. Le mot d'ordre ? E-co-no-mie ! C'est ce à quoi s'emploie le groupe français Visionaute, avec ses solutions ParkLight et ParkRegul. La première se charge de la gestion de l'éclairage dynamique grâce à des luminaires qui se déclenchent uniquement en fonction de la présence et du déplacement d'une personne ou d'un véhicule. Ainsi la lumière suit ce trajet et permet de ne pas avoir à allumer l'ensemble du lieu. ParkRegul optimise de son côté la gestion du stationnement. Dans les parkings à plusieurs étages, l'ouverture d'un niveau se fait uniquement si l'un est quasi complet, permettant d'éteindre la lumière d'un étage non utilisé.

Une "Miss" communicante

Baptisée Miss Screen (mademoiselle écran dans la langue de Molière), cette barrière automatique est équipée d'un écran de 21,5" (55 cm) connecté. Placée dans un parking sous-terrain ou à l'extérieur, la demoiselle permet de communiquer toutes sortes d'informations : tarifs adaptés aux tranches horaires en temps réel, dates de fermeture, orientation vers les emplacements libres, météo du jour, publicités, événements, actualités de la ville… Le régisseur a les mains libres pour changer l'affichage instantanément.



S. DJERRADA

e pas le progrès !

Tout est sous (la tour de) contrôle

Le concepteur UBI Smart a équipé une remorque d'un ensemble de caméras juchées au sommet d'un bras télescopique pouvant s'élever jusqu'à 5 m du sol, façon mirador. Proposée notamment aux polices municipales, cette "unité mobile de vidéoprotection" peut être utilisée à des fins de verbalisation, mais aussi de surveillance de l'espace public ou durant des manifestations privées, sa déco pouvant être personnalisée.

S. DJERRADA

UBI SMART

Un gyro sur le capot

Même en matière de gyrophare, il est encore possible d'innover. Chez Standby-Mercura, on a par exemple inventé Neris ("siren" à l'envers), la première rampe lumineuse de capot. Intérêt ? Primo, épargner les oreilles des policiers. En effet, en déplaçant la sirène du toit vers le capot, les 120 dB de la "deux tons" sont moins assourdissants. Secundo, éloigner des yeux le flash des feux de pénétration, souvent installés au bas du pare-brise. Autre innovation : le fabricant a développé la première application compatible Android Auto et Apple CarPlay, capable de piloter, depuis la tablette de la voiture, les fonctions du gyrophare, mais aussi les textes diffusés par le panneau à messages variables, présent derrière la lunette arrière.

STANDBY-MERCURA

F. TARRAIN

EKIN

La moto-radar

Dans quelques années, on verra peut-être arriver sur nos routes des moto-radars. C'est prévu… et ça existe même déjà chez le fabricant germano-turc Ekin : son radar ultracompact "Micro Patrol" peut être placé au choix sur un vélo, une trottinette ou une moto. Mais ce n'est pas pour demain : d'ici à ce que le système soit homologué un jour en France, il va en passer des voitures en excès de vitesse…

Marchez, vous êtes balisé !

Sécuriser le passant et aviser l'automobiliste, c'est le but de ce passage piéton éclairé. Le principe ? Des plots lumineux balisent le passage et clignotent lorsqu'une personne traverse. Cela permet ainsi d'attirer l'attention du conducteur en approche, lui enjoignant de ralentir et de s'arrêter. La particularité du dispositif est qu'il est également efficace en plein jour et même en plein soleil grâce à une nouvelle technologie à leds. Conçu par la société Cryzal, il est actuellement en expérimentation aux Andelys dans l'Eure (27).

CRYZAL

Sapeur à deux-roues

Un équipement compact et une intervention rapide. C'est ce que propose la société slovène Webo Euro GV aux sapeurs-pompiers avec cette BMW R 1250 RT-P, munie d'un attirail complet pour venir à bout d'un (petit) feu. Lance à eau, extincteurs, gyrophare, tout y est.

PHOTOS : F. TARRAIN

Le courrier des lecteurs

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

150 CAMÉRAS COMME CELLE-CI SONT EN COURS D'INSTALLATION AUTOUR DE PARIS.

REPORTERS AUTO PLUS

Un nouvel "œil" veille sur le périph parisien

C'est quoi cette drôle de caméra ?

Depuis peu, le périphérique parisien est quadrillé par des caméras que je n'avais encore jamais vues : de loin, elles ressemblent à des "obus" dotés d'objectifs rotatifs. Je ne les ai pas comptées, mais il y en a partout ! A quoi peuvent-elles servir ?

Lucas R., Courbevoie (92)

François Tarrain. Vous avez l'œil ! Ces caméras grises sont bien en cours de déploiement sur tout le périphérique, intérieur et extérieur, en commencant par le nord. Leur nom : Axis Q6225-LE PTZ. A terme, on en dénombrera cent cinquante, installées sur des mâts ou des portiques (sachant que certaines n'ont pas cette forme "d'obus"). De quoi couvrir les 35 km du boulevard circulaire ! Leur "CV" : rotation à 360°, vision nocturne par projecteur infrarouge, zoom optique 30x, enregistrement vidéo et photo… Bref, un couteau suisse qui ne craint ni la pluie ni les saletés, grâce à son essuie-glace ! La mission de cette armée de caméras ? Avant tout assurer la sécurité du trafic sur le périphérique, mais aussi surveiller – essentiellement dans la partie ouest – les "voies olympiques" durant les JO 2024. A ce titre, le système pourra-t-il, via une lecture des plaques, vérifier quels véhicules sont autorisés à emprunter la file de gauche durant la compétition ? Et permettre ainsi de verbaliser à distance les contrevenants ? A voir si le cadre légal le permettra.

Horodateurs noctambules

J'ai été effaré d'apprendre, dans votre article sur les règles de stationnement "fourbes" (n° 1837), que certaines villes n'hésitaient pas à faire fonctionner les horodateurs jusque tard le soir, voire toute la nuit. Comme vous le prédisez, de là à ce que ça donne des idées à d'autres…

Michel T., Nogent-le-Roi (28)

François Tarrain. Rendre le passage à l'horodateur obligatoire de jour comme de nuit, on n'y est pas encore partout. Mais vous avez raison : les initiatives locales, pour l'heure prises par des villes touristiques (Collioure, Lourdes, Saint-Tropez…), pourraient faire des émules. D'ailleurs, un indice le suggère : selon nos informations, les communes qui s'équipent de voitures chargées de contrôler automatiquement le respect du stationnement sont très regardantes sur les capacités de celles-ci à prendre, de nuit, des photos des véhicules en infraction (ces clichés servant de preuves). La raison officielle : la nécessité de pouvoir mener des contrôles tôt le matin ou entre chien et loup durant l'hiver. Soit. Sauf qu'avec ces voitures "nyctalopes", rien n'empêche les municipalités d'étendre ensuite les plages du stationnement payant jusqu'au bout de la nuit. Mais lesquelles oseront le faire ?

D. LERICHE / PHOTOPQR / MAXPPP

Le malus à 60 000 €, c'est un prétexte pseudo-écolo pour rétablir une forme d'ISF qui ne dit pas son nom. Et pour y échapper, les riches vont appliquer la même recette qu'avec leur fortune : acheter et immatriculer leur bolide dans des pays étrangers pas trop à cheval sur la fiscalité.

Jean-Pierre R., Roanne (42)

Pic pocket

En cas d'abaissement de la vitesse lors d'un pic de pollution, peut-on être flashé si l'on dépasse l'allure imposée ?

Yann M., par e-mail

Pascale Gétin. Non, car le seuil de déclenchement des radars n'est pas recalibré pour l'occasion. Le seul risque : si vous roulez à 85 km/h alors que la limitation a été abaissée à 70 km/h, vous pourriez écoper d'un PV à 35 € pour ne pas avoir respecté un arrêté préfectoral… Sachant que pour vous verbaliser, les forces de l'ordre doivent vous interpeller !

Fait c'que j'dis…

A propos des contrôles radars traités dans le n° 1835 : celui repéré dans les Ardennes, sur la N43, était, selon vous, effectué depuis une voiture mal garée. Une raison suffisante pour contester le PV ?

Mario, par e-mail

Pascale Gétin. Le stationnement de cette Ford Focus flasheuse sur des zébras, au niveau d'une voie d'insertion, a beau être dangereux (ce qui vaut, en théorie, un PV à 135 € et 3 points en moins), le contrôle qu'elle effectue ne pourra pas être remis en cause pour ce motif. C'est injuste, mais c'est ainsi : les agents usent et abusent de leur pouvoir de police pour se garer parfois n'importe où ! En revanche, en cas d'accident lié aux conditions de sécurité du contrôle, leur responsabilité pourrait être engagée…

REPORTERS AUTO PLUS

Le monde à l'envers

Circulant dans le Tarn, j'ai croisé des panneaux d'entrée d'agglomération… à l'envers ! C'est quoi cette épidémie ?

Louis E., Clermont-l'Hérault (34)

Nicolas Bernard. Il s'agit d'une initiative, devenue virale, du syndicat des Jeunes agriculteurs du Tarn, rejoint par des FDSEA*. Celle-ci vise à dénoncer les normes et réglementations françaises trop strictes pour leur permettre d'exercer leur métier. Selon eux, on marche sur la tête… Raison pour laquelle les panneaux se sont retrouvés à l'envers dans le Cher, la Creuse, l'Indre, la Loire, la Mayenne ou encore la Sarthe.

MAXPPP

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Citadines arrêtées (ou en fin de vie) : laquelle regretterez-vous le plus ?

Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr

Future Renault Twingo électrique.
Pour vous, c'est :
- La digne héritière de la Twingo "1".
- Le modèle qui vous donne envie de passer à l'électrique.
- Un jouet à 20 000 € : encore trop cher !

**Fédérations départementales des syndicats d'exploitants agricoles.*

Pour Noël, offrez un forfait mobile à un prix qui, lui, n'est pas près de bouger

Achetez vos cadeaux chez Orange et tentez de gagner vos billets pour Paris 2024(2)

Offre soumise à conditions, valable à partir du 16/11/23 en France métropolitaine, sur réseaux et mobiles compatibles pour toute nouvelle souscription de la Série Spéciale 120 Go 5G sans engagement. 10 € de frais d'activation de la carte SIM.

5G : avec terminal compatible uniquement dans les zones déployées (réseau 5G en cours de déploiement). Débit variable selon les fréquences utilisées. Couverture détaillée et différenciée sur reseaux.orange.fr

(1) Disponible uniquement en association avec une offre Orange : internet, Open ou 4G Home (dans la limite de 5 forfaits par offre). En cas de résiliation de l'offre à laquelle la Série Spéciale est associée ou en cas de demande de suppression de l'association du forfait avec cette offre, le prix mensuel du forfait sera majoré de 5 € (soit 24,99 €/mois).

(2) 1 000 billets pour Paris 2024 à gagner du 28/11/2023 au 03/01/2024 (dans la limite de 2 billets par personne). Billet d'une valeur allant de 24 € à 200 €. Participation soumise à condition d'achat en boutique Orange en métropole (produit ou souscription à une offre Orange, hors options), réservée aux clients particuliers. Tirage au sort le 17/01/2024. Pour les achats de produits, un justificatif d'achat vous sera demandé.

PARIS 2024

orange™

FOURNISSEUR OFFICIEL

PARIS 2024

Les vérifs de la semaine

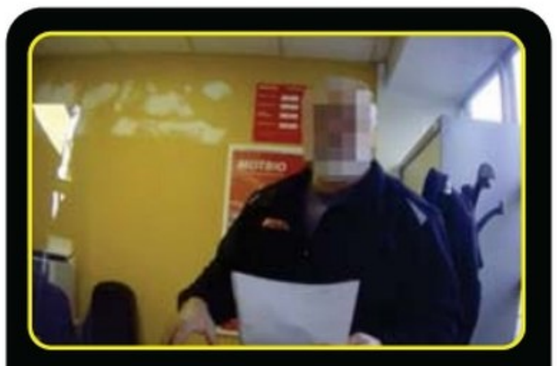
Par Saïda Djerrada

CAMÉRA CACHÉE

Motrio offre un bilan “pour prendre la route sereinement”. Vraiment ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Le réseau multimarque de Renault propose, jusqu’au 31 janvier, de contrôler gratuitement votre auto afin qu’elle soit parée pour l’hiver. Et, au besoin, Motrio applique en plus une remise de 20 € sur l’achat d’une batterie. Une aubaine ? Allons voir.

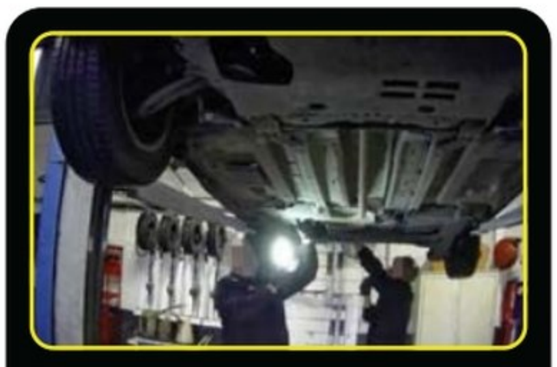


Par téléphone, nous tentons d’obtenir un RDV sous quatre jours. Exercice difficile. Cinq garages nous annoncent un délai entre huit jours et trois semaines. C’est long. Le sixième nous cale enfin le bilan gratuit quatre jours plus tard. Le jour J, le patron nous accueille sans tarder.

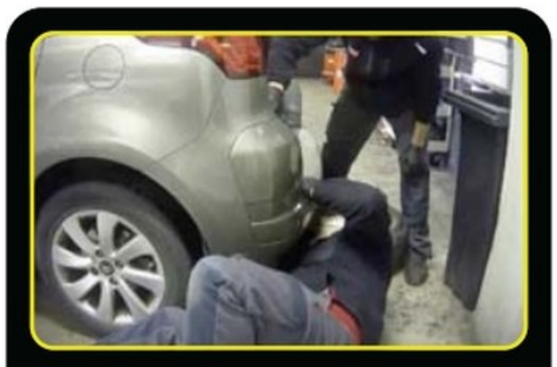
“Vous nous laissez votre C4 Picasso la journée ?” Nous lui indiquons ne pas avoir prévu cela. Conciliant, il promet de prendre en charge notre auto au plus vite. Et il tient parole : 15 minutes après notre arrivée, lui et son mécano amorcent ensemble les contrôles.

D’abord la batterie : *“RAS”*. Ils vérifient ensuite les pneus. *“A l’avant, ils sont à moitié de vie, à l’arrière plutôt à 60 % d’usure”*, indique le chef. C’est vrai. Il ajoute : *“Rien ne presse mais, idéalement, changez-les juste avant votre contrôle technique, prévu dans onze mois.”* Bien vu.

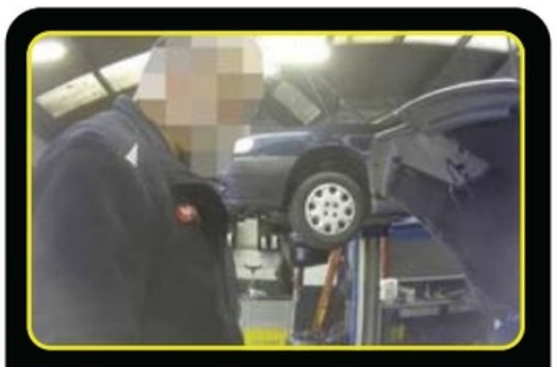
PHOTOS : DR



Pendant que l’un fait l’appoint des liquides (lave-glace et refroidissement), l’autre vérifie le freinage. *“A l’avant, tout va bien, mais à l’arrière les plaquettes sont usées à 65 %. Une fois le jeu fini, pensez à les remplacer avec les disques.”* Sage conseil. Ensuite, notre C4 est placée sur le pont.



Le soubassement est contrôlé. *“Tout est OK.”* Le technicien redescend l’auto et remarque que la roue de secours ne se trouve pas dans son logement, sous la voiture. Elle est en effet posée dans le coffre. Il propose de la replacer gratis. Sympa ! *“Vos balais d’essuie-glaces sont tous à changer.”* C’est vrai.



“Il faudra bientôt faire la révision.” C’est juste. Fin du bilan. Fâcheux, le contrôle de l’éclairage est oublié alors que deux ampoules sont grillées. Enfin, la secrétaire nous remet un devis : 119 € la vidange, 69 € les trois balais d’essuie-glaces et 330 € pour deux pneus posés (Firestone 16”).

Une prestation presque lumineuse

Outre la difficulté à obtenir un rendez-vous dans un délai raisonnable, l’absence du contrôle de l’éclairage pour rouler “sereinement” en plein hiver est pour le moins regrettable. Dommage car, pour le reste, tout est nickel : les diagnostics, les conseils et les prix du devis sont corrects.

INFO OU INTOX ?

“On va bientôt pouvoir acheter sa voiture sur Amazon”

Commander son auto comme on achète un livre, c’est possible ?

Le célèbre site de vente en ligne Amazon a conclu un accord avec Hyundai pour permettre au constructeur de proposer ses voitures sur la plate-forme. Aux Etats-Unis, tout le processus d’achat – choix du modèle coréen, paiement en ligne et livraison à domicile – pourra se faire à distance. Le client aura néanmoins la possibilité de se faire livrer en concession s’il le souhaite. Amazon étant connu pour casser certains prix, quid des tarifs ? Il faudra attendre 2024, date de lancement de l’opération, pour le savoir. Après l’Amérique, l’Europe ? A suivre.

Verdict : c’est vrai… aux Etats-Unis

“En France, on peut rouler à plus de 250 km/h sans être sanctionné”

Grâce à un avocat rusé, il paraît qu’un chauffard n’a pas été inquiété !

Les radars sont homologués pour permettre de mesurer les vitesses sur les routes, et ce jusqu’à 250 km/h. C’est sur cette particularité technique que s’est appuyé un avocat parisien pour défendre son client fautif. En mai, ce dernier a en effet été flashé à 275 km/h à bord d’une berline allemande sur l’autoroute A29, a relevé la presse locale de Normandie. La vitesse retenue, en appliquant la marge technique du radar, était de 257 km/h. Naturellement, on pouvait s’attendre à de lourdes sanctions pour le chauffard, qui comparaissait en novembre devant le tribunal de police de Dieppe. Sauf que son avocat a fait valoir la nullité de la procédure en s’appuyant sur la notice technique du fameux radar… ce que le juge a accepté.

Verdict : une relaxe qui pourrait faire jurisprudence

GlassAuto.

Pare-brise • Vitrage

Diagnostic
Réparation
Remplacement

GlassAuto s'occupe de tout !

AGRÉÉ ASSURANCES

350 centres en France

RDV en ligne sur glassauto.fr

Les news de la semaine

R. LONGIERAS/HANS LUCAS/AFP

PRUNES DE STATIONNEMENT

Pour contester, il faudra payer

Une proposition de loi entend donner de l'air à un système de contestation des prunes de stationnement qui suffoque. Point clé : rendre à nouveau obligatoire le paiement préalable du FPS pour pouvoir contester. Explications.

Auto Plus évoquait il y a quinze jours les règles du stationnement ubuesques instaurées par certaines villes. Eh bien, dans le même registre, la France se distingue sur un autre point : la complexité du système pondu par l'administration pour contester les forfaits de post-stationnement (FPS). On résume : lorsqu'on écope d'un FPS injustifié, on a un mois pour protester auprès de la collectivité locale, via un "recours administratif préalable obligatoire" (ou Rapo, rien que le nom…). Si l'on n'obtient pas gain de cause, on peut alors saisir la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), la juridiction administrative qui fait figure de juge de paix pour les litiges dans ce domaine. Subtilité du système, lorsqu'on écope d'un FPS majoré (envoyé 90 jours après le FPS initial), on peut également saisir la commission, sans pour autant être passé par la case Rapo. Vous suivez ?

Activité en surrégime

Lors de la création de la CCSP, en 2018, il a été décidé que, pour la solliciter, il faudrait d'abord régler le montant du FPS (y compris son éventuelle majoration). Une sacrée contrainte pour les personnes indûment alignées à répétition – notamment celles titulaires d'une carte handicapé –, tant les sommes à débourser pouvaient être importantes. Au point qu'en septembre 2020 le Conseil constitutionnel a déclaré ce paiement préalable obligatoire contraire à la constitution, et l'a donc annulé ! Ce frein levé, les contestations se sont logiquement envolées. Sauf qu'à la CCSP, qui n'avait pas été dimensionnée pour traiter autant de cas, les dossiers ont vite commencé à s'empiler *(voir infographie)*. D'où la proposition de loi du député Renaissance Daniel Labaronne. Adopté le 20 novembre en commission des lois de l'Assemblée nationale et soumis la semaine

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 24 novembre 2023. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE (1)		Prix moyen (2) 1,815 € ↘
1er	Hyper U	1,747 €
2e	E.Leclerc	1,751 €
3e	Géant Casino	1,757 €
3e ex æ	Super U	1,757 €
5e	Netto	1,764 €
6e	Intermarché	1,766 €
7e	Carrefour (hypers)	1,767 €
8e	Intermarché Contact	1,769 €
9e	Total Access	1,779 €
10e	Auchan (hypers)	1,780 €

SP95-E10 (1)		Prix moyen (2) 1,810 € ↘
1er	Hyper U	1,747 €
2e	E.Leclerc	1,751 €
3e	Super U	1,759 €
4e	Carrefour (hypers)	1,762 €
5e	Auchan (hypers)	1,771 €

E85 (1)		Prix moyen (2) 1,021 € ↘
1er	Auchan (hypers)	0,942 €
2e	Carrefour (hypers)	0,952 €
3e	Intermarché	0,961 €

(2) **I SP95 : 1,838 € ↘ I SP98 : 1,894 € ↘ I GPL : 0,995 € ↗ I Baril de Brent : 74,72 € ↗**

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

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

RELEVÉ DE POINTS DE PERMIS

Un nouveau site pour faire le point

SHUTTERSTOCK

Adieu le portail Télépoints, place à Mespoints.permisdeconduire.gouv.fr ! Tout juste lancé, ce site a pour mission de dépoussiérer le processus de consultation des soldes de points. Le principe est simple : après avoir montré patte blanche en se connectant via le système d'identification FranceConnect puis indiqué son numéro de permis, on accède à son solde à date et à son "relevé d'information restreint", document qui résume les catégories de permis détenus et leur date d'obtention. Bref, pour l'instant, rien que ne proposait déjà l'ancien site. Les vraies nouveautés sont attendues plus tard. Notamment l'accès au relevé de points intégral (sur lequel figure tout l'historique des pertes et restitutions) ; un calendrier avec les dates prévisionnelles de reconstitution du solde ; mais aussi un service pour mettre aisément à jour son adresse, afin de permettre aux services de l'Etat *"d'informer dûment l'usager sur la situation de ses droits à conduire"…* **F. Tarrain**

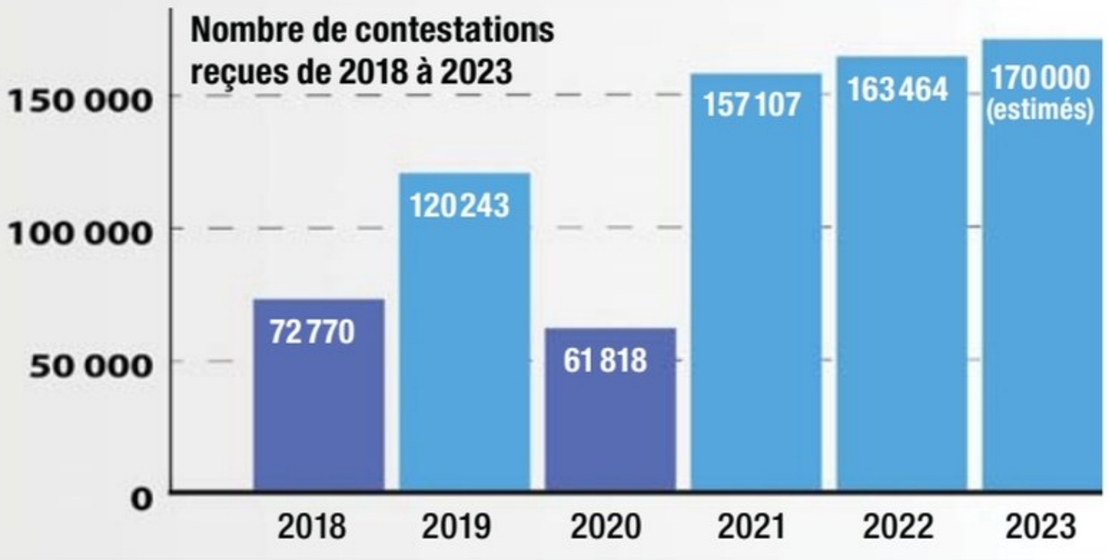
TÉLEX

Aïe ! *Auto Plus* l'évoquait récemment* : la gratuité des cartes grises pour les véhicules dits propres a du plomb dans l'aile : en 2024, la Normandie cessera à son tour d'exonérer les modèles hybrides, E85 ou GPL et en profitera pour augmenter copieusement le tarif de son cheval fiscal (46 € au lieu de 35 € !). **Recyclage.** Stellantis emboîte le pas à Renault en se lançant dans l'économie circulaire :

**Voir* Auto Plus *n° 1834.*

210 000 dossiers en “stock” !

L’activité de la CCSP connaît un bond phénoménal depuis trois ans. Et même si le nombre de dossiers reçus par la juridiction se stabilise, le flux des entrées reste largement supérieur à celui des sorties. Résultat, malgré plus de 100 000 dossiers traités par an, le solde des affaires ouvertes dépasse les 200 000. Pour vous donner une idée, la CCSP est en train de voir le bout du tunnel pour celles de fin… 2021.



prochaine au Parlement, le texte devrait aboutir rapidement, la procédure étant accélérée.

Retour du paiement préalable

Une fois la loi adoptée, il faudra donc à nouveau payer pour contester. Objectif revendiqué : limiter le nombre de recours infondés. Un rétropédalage dur à avaler, mais encadré par des garde-fous. D’abord, le montant sera plafonné (50 € ? Cela reste à définir). Ensuite, plusieurs situations permettront de zapper ce prépaiement : ce sera le cas pour les titulaires d’une carte CMI-S* (10 % des plaintes !) et les personnes aux revenus modestes, si le véhicule est vendu, volé ou détruit, et à la suite d’une usurpation de plaques. Enfin, dès la requête reçue par la CCSP, la procédure de recouvrement du FPS sera suspendue (ce n’est pas le cas actuellement). Autre changement majeur : la possibilité d’introduire un Rapo auprès de la collectivité locale après la réception d’un FPS majoré. Une procédure pour l’heure impossible, qui oblige les plaignants à saisir directement la CCSP (80 % des dossiers !) Derniers points : la juridiction devrait être renommée “Tribunal du stationnement payant”, une appellation autrement plus parlante. Il est, pour finir, question d’étendre le nombre d’interlocuteurs auxquels elle peut adresser des injonctions. Objectif : lorsqu’elle vous donne raison, faire en sorte que le versement des éventuelles sommes qui vous sont dues ne traîne pas. Car oui, même quand vous avez eu gain de cause, il reste à se faire rembourser. Et ça aussi, ça peut être un parcours du combattant…

François Tarrain

**Carte mobilité inclusion portant la mention “stationnement”.*

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de passagers pourrait-on caser dans tous les autocars français ?

KIVA FOTO/IVECO

Pour faire voyager la France entière, il faudrait prévoir quelques renforts aux 55 617 autocars en circulation sur le territoire (et dans lesquels on pourrait loger, en moyenne, 46,5 personnes) ! A bord de quel modèle récent auriez-vous le plus de chances de monter ? Sur les 3 577 autobus immatriculés cette année, le plus populaire est l’Iveco Crossway (1 262 ventes), suivi du Mercedes Intouro (568) et du Man Lion’s City (241).

Retrouvez chaque semaine des infos insolites du marché auto puisées dans les données de AAA-Data, “l’expert du Data”.

FLASH INFO

Radars & compagnie

Recettes des amendes radars majorées : record battu !

Lorsque l’on est flashé par un radar automatique, on reçoit un avis de contravention à 68 ou 135 €, à régler sous 60 jours au maximum. Passé ce délai, l’amende se transforme en amende forfaitaire majorée (AFM) bien plus gratinée : comptez 180 ou 375 € !

Depuis la mise en service des radars en 2003, le montant des recettes encaissées à la suite d’une majoration de l’amende initiale n’en finit plus de bondir. Selon les chiffres fraîchement publiés, 2022 a d’ailleurs établi un record absolu, avec 221 millions d’euros collectés. C’est 8,3 % de plus qu’en 2021 (204 millions) et… 38 % de plus qu’en 2016 (160 millions) ! Un bond paradoxal, sachant que le taux de recouvrement des AFM est passé de 37,7 % en 2010 à 28,6 % en 2017 (dernier chiffre connu). A croire que, depuis, l’Antai a mis les bouchées doubles pour faire payer les réfractaires…

Désormais, les AFM pèsent près du quart des recettes générées par les radars (23,8 %). Et, au total, 2022 représente la deuxième meilleure année de tous les temps, avec 928 millions d’euros perçus : loin encore de 2017 (1,013 milliard), mais mieux que 2016 (920 millions) !

Vu les prévisions budgétaires, il est fort probable que le milliard soit à nouveau dépassé dans les années à venir… A fortiori si les recettes des amendes majorées poursuivent leur progression ! Sachant que, pour faciliter leur recouvrement, le gouvernement pourrait autoriser leur paiement en plusieurs fois.

N. Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués

REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Ille-et-Vilaine (35)
RN136. VW Passat (GB-934-JT) croisée sur la rocade extérieure de Rennes, un samedi matin. Elle a ensuite pris la direction d’Angers. 90 km/h. ***Ludovic A.***
48°04’53.2”N 1°39’11.3”W

Contrôle aux jumelles - Pas-de-Calais (62)
D113, à Hardelot-Plage, la police a sorti les jumelles, avenue François-Ier. Les agents étaient postés derrière un lampadaire, en face du Carrefour City. Attention, ici on est en zone 30 !
50°37’56.3”N 1°35’05.2”E

REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La fournée de la semaine

MEURTHE-ET-MOSELLE (54)
RD611, PR 23+040, Dieulouard (dans les deux sens), 50 km/h. Un nouveau radar tourelle est installé juste avant la sortie de Dieulouard, devant le supermarché Lidl.
48°49’48.7”N 6°04’04.1”E

HAUTE-SAVOIE (74)
A40, PR 21+500, Cluses (Chamonix > Genève), 110 km/h. Le radar autonome vous contrôle environ 1 km après l’échangeur 19 - Cluses.
46°03’20.7”N 6°34’40.8”E

HAUTE-VIENNE (87)
RN145, PR 22+700, Saint-Sornin-Leulac (dans les deux sens), 50 km/h. En arrivant de Bellac, le radar tourelle est installé dans le virage, juste avant le centre du village.
46°11’57.1”N 1°17’44.1”E

HAUTE-VIENNE (87)
RN145, PR 25+995, Saint-Sornin-Leulac (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar tourelle se trouve entre la Croisière et Saint-Sornin-Leulac, au niveau du carrefour avec la D63.
46°12’09.4”N 1°20’11.8”E

recyclage de véhicules hors d’usage, remise en état de pièces détachées et rétrofit vont faire partie des nouvelles activités de l’usine historique de Fiat, à Mirafiori (Italie). **McBornes.** D’ici 2025, 700 McDonald’s doivent être équipés de 2 000 points de recharge ultra-rapides (jusqu’à 150 kW).

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

PEUGEOT
NOUVELLE E-308
100 % ÉLECTRIQUE

DEUX SILHOUETTES POUR UNE ALLURE UNIQUE.

Jusqu'à 413 km d'autonomie électrique*.
Recharge à 80 % en 30 min**.
Disponible en berline et en break.

A 0g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

PEUGEOT RECOMMANDE TotalEnergies **Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0**

*L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. **Recharge sur une borne publique à courant continu de 100 kW. OPEn - Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

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

La photo de la semaine

Et au milieu coule une route…

Le responsable de cette vue aérienne aux teintes automnales ? Le photographe turc Serdar Yigit qui a immortalisé, mi-novembre, la route jalonnée de virages en épingle à cheveux, qui traverse les montagnes de Domaniç, une ville située dans la région de la mer Egée en Turquie.

S. YIGIT / ANADOLU / AFP

Vos images

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

Paré pour contrer les buffles, ce Lada Niva a de quoi épater la galerie ! Immortalisé à Cambrai (59).

Par Quentin Journeaux

Apprendre à conduire à l'ombre des palmiers de la Grande-Motte (34) en… Porsche 911, il y a tout de même pire.

Par Jérôme Thomas

Gare au(x) carton(s) dans les rues de Lyon ! Opel Meriva aperçue dans la Ville des Lumières.

Par Pascal Piérart

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

VOUS MÉRITEZ BIEN UNE BONNE DOSE DE RÉCONFORT *AL DENTE* !

Après une journée passée à un rythme effréné, une soirée pluvieuse, une semaine à jongler entre le travail et la famille, il est enfin temps de se poser. Profitez d'un repas réconfortant et savoureux.

Un goût intense pour un plaisir inattendu
Ce soir, vous n'avez envie que d'une seule chose : vous faire plaisir… Au programme : soirée *cocooning* avec un bon repas chaud qui fait du bien au corps et au cœur. Pourquoi ne pas déguster un plat tranquillement installé(e) entre les coussins de votre canapé moelleux ? Mais pas n'importe quel plat ! Des pâtes Barilla Al Bronzo*, au goût et à la texture uniques, à la douce couleur ambrée et à la rugosité incomparable… Vous vous sentez déjà mieux.

Une rugosité incomparable pour une accroche parfaite de la sauce
La sélection soigneuse de grains de blé dur de haute qualité et une méthode de fabrication exclusive font de ces pâtes Barilla Al Bronzo* un produit d'exception. Le secret d'un goût si intense vient de moules en bronze qui dessinent des microgravures sur les pâtes. Résultat : une rugosité exceptionnelle qui accroche parfaitement la sauce préparée avec attention. Prêt(e) pour une aventure gustative hors du commun qui va vous changer de l'ordinaire ?

LA RECETTE

SPAGHETTONI AL BRONZO À LA TOMATE

PRÉPARATION 20 MIN – CUISSON 12 MIN

Ingrédients pour 4 personnes
Pour les spaghettoni : • 300 g de spaghettoni Al Bronzo • 4 g de sel • 10 ml d'huile d'olive vierge extra • 200 ml de tomates mûres mixées **Pour les spaghettoni croustillants :** • 100 g de spaghettoni Al Bronzo • 1 l d'eau • 2 g de sel de table • 200 ml d'huile de tournesol à 160°C **Pour les tomates confites :** • 6 tomates mûres pelées • 3 ml d'huile d'olive vierge extra • 3 g de sel de table • 3 g de sucre • 2 g de feuilles de menthe (optionnel) **Pour la touche finale :** • 15 g de feuilles de menthe (optionnel) • 50 ml d'huile de tournesol

1. **Pour les spaghettoni :** cuisinez les spaghettoni *al dente* dans une grande casserole d'eau bouillante salée, égouttez et servez avec une sauce à base de tomates. 2. **Pour les spaghettoni croustillants :** cuisinez les spaghettoni dans une grande casserole d'eau bouillante salée pendant 12 minutes, égouttez et laissez reposer. Faites frire les spaghettoni jusqu'à ce qu'ils soient dorés. 3. **Pour les tomates confites :** coupez les tomates en quatre lamelles et retirez les graines. Assaisonnez les lamelles de tomates avec du sel, de l'huile d'olive vierge extra, du sucre et de la menthe (optionnel). Faites-les dorer au four à 57 °C pendant 3 heures. 4. **POUR LA TOUCHE FINALE (optionnel) :** faites chauffer l'huile dans une poêle à 60 °C, mélangez avec la menthe et laissez infuser pendant 30 minutes. Retirez la menthe.
Disposez les spaghettoni avec la sauce tomate dans un plat, ajoutez la menthe infusée d'huile (optionnel), les tomates confites et les spaghettoni croustillants sur le dessus.

* À retrouver dans les grandes et moyennes surfaces près de chez vous.

Les nouveautés de la semaine

Par Stéphane Martin

À BORD DU NOUVEAU DACIA DUSTER

Su

Le Duster s'affirme davantage en perdant un peu de rondeurs pour plus d'arêtes et de lignes tendues. La proue, large et agressive, intègre une calandre étirée entourée de feux effilés ainsi qu'un ski de protection imposant, en plastique injecté teinté dans la masse, donc plus résistant. Et pour renforcer l'impression de robustesse et de solidité, le capot, nervuré et très horizontal, est désormais aligné avec la ceinture de caisse.

ccès garanti !

L'actuel Duster

A. CORTESI

A. NICOLAS

En treize ans de carrière, le Duster s'est écoulé à plus de 2,2 millions d'exemplaires à travers le monde. Une *success story* qui n'est pas près de s'arrêter, car le troisième opus, attendu au printemps 2024 (mais qu'*Auto Plus* a déjà pu découvrir), a tout pour plaire. La preuve…

Lancé en 2010, le Duster est vite devenu un pilier de Dacia, au même titre que la Sandero. Ainsi, depuis 2018, il est le crossover le plus vendu aux particuliers en Europe. Résultat, l'usine de Pitesti (en Roumanie) où il est assemblé tourne à plein régime : il en sort presque 1 000 Duster par jour ! Et la cadence ne menace pas de ralentir, car la nouvelle génération, qui sera présentée au public au prochain Salon de Genève (du 28 février au 3 mars 2024), devrait connaître la même réussite que les deux générations précédentes.

Un style plus affirmé

Les designers ont conservé, à quelques centimètres près, le gabarit du Duster actuel, et ont réussi, en travaillant beaucoup sur les proportions, à donner au nouveau modèle une posture plus imposante. Et pourtant, le Dacia garde ses porte-à-faux »»»

En Bref

Lancement : avril 2024

L x l x h (en m) :
4,30 x 1,81 x 1,66

Moteur GPL : 100 ch

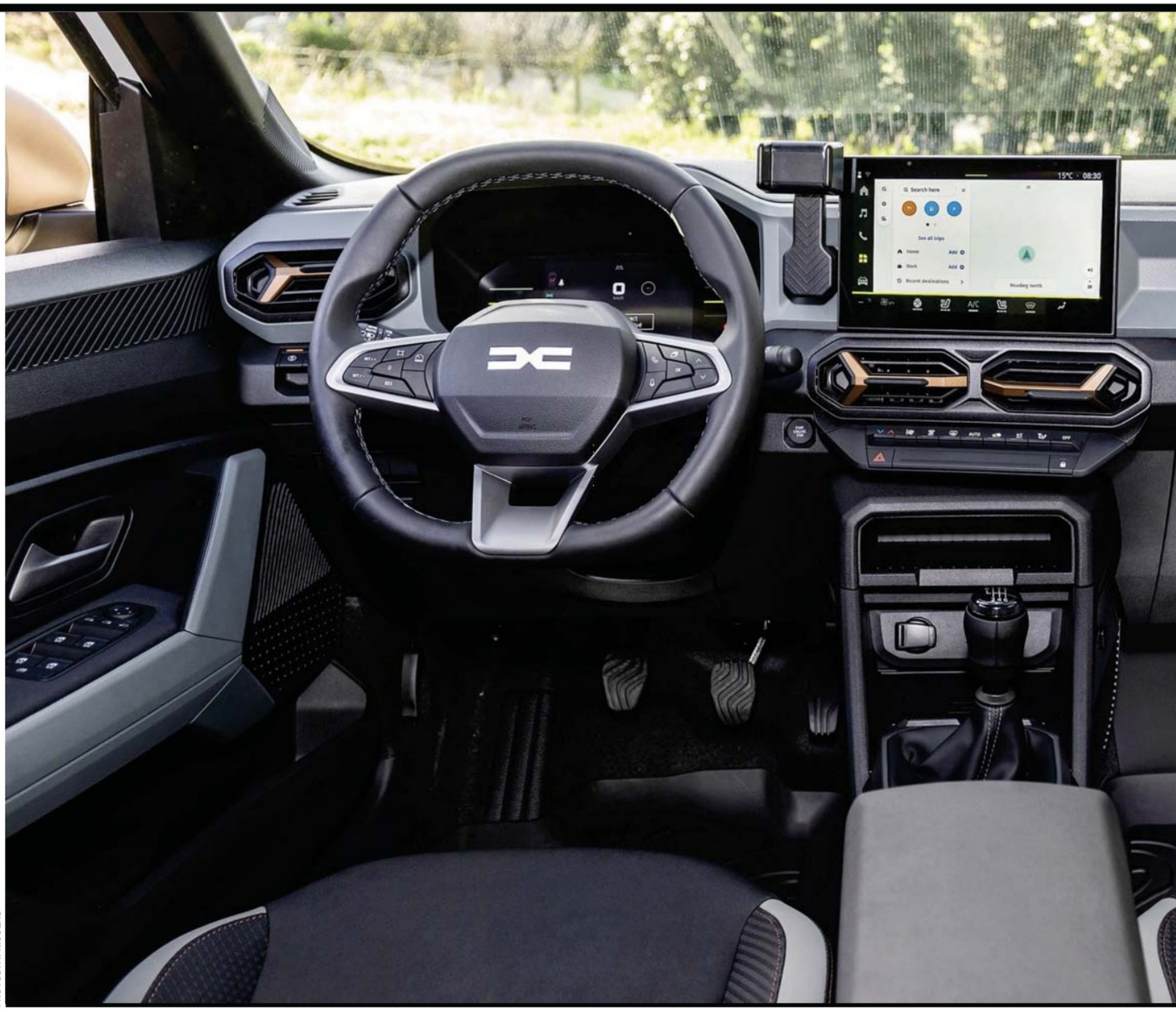
Essence micro-hybride 48 V : 130 ch

Hybride simple : 140 ch

Tarif : à partir de 19 900 €*

**Estimation* Auto Plus.

Les nouveautés de la semaine



PHOTOS : A. NICOLAS

»» réduits, sa ligne de vitre rectangulaire (qui remonte davantage en pointe vers l'arrière) et une ceinture de caisse assez haute, désormais alignée sur un capot plus horizontal et sculpté. A l'avant, on note la calandre affinée qui surmonte un ski de protection enveloppant et confère davantage de caractère à la proue. Quant à la poupe, grâce au béquet plus grand, à la lunette inclinée et au sabot qui remonte davantage sur le hayon lissé, Dacia parvient à rendre son SUV plus élégant. On remarque à ce propos que, comme sur les dernières créations maison, le Duster soigne les détails, ainsi qu'en témoigne, par exemple, le travail sur la signature lumineuse, qui intègre le nom de la marque et reprend le thème de la flèche. Thème que l'on retrouve aussi à l'intérieur, sur les aérateurs et les contre-portes avant.

A. SAUNIER

Un Duster réinventé

En outre, à l'instar des phares, les feux arrière sont rejetés aux extrémités et débordent sur les ailes, ce qui permet d'élargir visuellement le Duster. On notera aussi le montant de custode plus anguleux et les passages de roue désormais rectilignes.

Enfin, certains éléments caractéristiques du Duster ont été retravaillés. C'est le cas des barres de toit (enfin modulables, comme sur la Sandero et le Jogger), mais aussi de la pièce en plastique qui sépare l'aile avant de la portière (LA signature du roumain depuis trois générations) ainsi que des protections de carrosserie sur les parties basses. A noter à ce sujet : le Duster utilise un nouveau matériau, le Starkle, qui intègre jusqu'à 20 % de matière recyclée. Plus résistant que du plastique classique, il est ici »»

La nouvelle planche de bord, très verticale, intègre un large bandeau côté passager affichant le nom du modèle. Les aérateurs, toujours octogonaux, arborent un élément en flèche (en brun cuivré sur la finition Extreme). Un thème que l'on retrouve un peu partout, dedans comme dehors. La présentation est sobre et sans trop de fantaisie. Les matériaux restent assez rustiques, mais l'ensemble est bien arrimé et dégage une belle impression de robustesse.

Le Duster est le premier modèle Dacia à recevoir un compteur 100 % numérique. D'une taille de 7''/17,8 cm, il sera de série à partir du deuxième niveau de finition, Expression.

Le nouveau venu troque l'écran de 8''/20,3 cm de l'actuel opus pour une tablette de 10,1''/25,6 cm qui pilote une interface modernisée, plus réactive et complète.

Le SUV Dacia continue de proposer une boîte à gants profonde et logeable, et offre aussi bon nombre de rangements accessibles sur la console centrale.

A. CORTESI

A. NICOLAS

Aussi large (1,81 m) que son prédécesseur mais un peu moins long (- 1 cm) et, surtout, un peu plus bas (1,66 m contre 1,70 m), le nouveau Duster adopte également un béquet de hayon plus imposant et une lunette arrière plus inclinée. Des choix qui permettent d'améliorer l'aérodynamisme et de réduire la consommation et les émissions de CO_2.

Les nouveautés de la semaine

PHOTOS : A. NICOLAS

»» utilisé brut et sans peinture, ce qui confère au Dacia un look encore plus baroudeur.

Un habitacle modernisé

Déjà perceptible à l'extérieur, la montée en gamme saute encore plus aux yeux à l'intérieur. Certes, la présentation manque encore de fantaisie et les matériaux utilisés ne sont pas aussi cossus que chez la concurrence. Mais tout est bien arrimé et l'ensemble se révèle avant tout fonctionnel, robuste et résistant. Et surtout, le Duster se met à la page avec l'arrivée d'un bloc compteur numérique de 7''/17,8 cm et d'un écran central tactile agrandi (qui passe de 8''/20,3 cm à 10,1''/25,6 cm) et enfin placé en hauteur, donc plus visible et plus accessible. Ces deux équipements, de série dès le deuxième niveau de finition Expression, permettent de piloter un nouveau système multimédia, intuitif et réactif. On apprécie également les rangements, suffisants, de même que les nombreuses astuces pratiques *(voir ci-contre)*. On regrette juste que, le gabarit n'ayant pas augmenté, l'habitabilité ne semble guère progresser. Seul le coffre, toujours aussi carré et facile à charger (avec un seuil abaissé) parvient à gagner quelques décimètres cubes, passant de 445 à 472 dm³ sur les versions 4x2.

Du nouveau sous le capot

Comme les plus récents modèles Dacia (Sandero et Jogger), le Duster profite, à son tour, de la plate-forme CMF-B, celle de la dernière Renault Clio. Un "emprunt" qui, selon Dacia, devrait améliorer les prestations générales du crossover, avec notamment à la clé une insonorisation plus efficace, un roulis mieux contenu, un amortissement plus prévenant ou encore un équipement enrichi.

Long de 4,34 m, le nouveau Duster conserve le même gabarit que l'actuel. Et même si la nouvelle plate-forme permet de gagner quelques centimètres aux places arrière, le progrès en habitabilité n'est pas flagrant : l'espace aux jambes reste moyen. En revanche, les assises de la banquette continuent de bien soutenir les cuisses, et la garde au toit est généreuse.

Mais ces nouveaux dessous vont aussi permettre au Duster de renouveler son offre mécanique. Il sera ainsi le premier modèle Dacia à disposer d'un moteur micro-hybride 48 V, avec le trois cylindres 1.2 TCe de 130 ch. Ce bloc, qui sera associé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports, sera le seul décliné en variante 4x2 et 4x4. L'autre nouveau venu, qui

L'actuel Duster

Le Duster reste fidèle à une ligne de vitrage rectangulaire qui, toutefois, s'affine davantage vers l'arrière, sur un montant de custode qui se fait plus anguleux. On retrouve également les protections en plastique qui habillent les parties basses de la carrosserie. Enfin, les feux passent au format triangle/flèche et débordent largement sur les ailes, ce qui a pour effet d'élargir visuellement l'arrière.

A. SAUNIER

Dacia met à profit un nouveau matériau en plastique recyclé, utilisé ici de façon brute, sans peinture, notamment pour l'insert d'aile avant *(photo)*. Une astuce écolo qui participe aussi au look baroudeur du SUV. Question style, d'ailleurs, le Duster soigne les détails, comme en témoigne l'inscription "Dacia" dans les phares et les feux. Une coquetterie qui signe la montée en gamme du roumain.

Le plein d'aspects pratiques

T. ANTOINE/DACIA

T. ANTOINE/DACIA

Déjà proposé sur le Jogger (contre 1 490 €), le pack Sleep fera son apparition sur le prochain Duster. Cet ensemble comprend un grand bac de rangement qui occupe tout le coffre, ainsi qu'un matelas dépliable qui fait office de couchage pour deux personnes une fois la banquette abaissée.

Les très astucieuses barres de toit modulables, déjà appréciées sur la Sandero et le Jogger, arrivent enfin sur le Duster. Elles seront de série sur les modèles Extreme, davantage orientés "Outdoor".

Pour le Duster, Dacia a imaginé le système YouClip, des fixations réparties dans l'habitacle (aux places avant, à l'arrière et dans le coffre) qui permettent d'installer divers accessoires (porte-gobelet, lampe, sac…).

En deux roues motrices *(photos)*, le nouveau Duster affiche un volume de coffre de 472 dm³. C'est 27 dm³ de plus que l'actuel. Hélas, dossiers abaissés, on ne dispose toujours pas d'une surface plane. Toutefois, sur la finition Journey, le Duster profite, en série, d'un plancher fractionnable qui permettra de compartimenter le chargement.

viendra coiffer la gamme, sera l'ensemble hybride simple déjà vu sur le Jogger. Composée d'un quatre cylindres 1.6 atmosphérique de 94 ch secondé par deux blocs électriques et délivrant une puissance maxi combinée de 140 ch, cette mécanique sera la seule à disposer d'une boîte de vitesses automatique. Enfin, en entrée de gamme, on retrouvera, dans un premier temps, le 1.0 Eco-G GPL de 100 ch. Une version qui, aujourd'hui, séduit un tiers des acheteurs de Duster. Grâce à ses deux réservoirs de 50 litres chacun (dont celui de GPL placé sous le plancher du coffre, ce qui ne dégrade pas la capacité de chargement), ce Duster promet jusqu'à 1 300 km d'autonomie et un coût d'utilisation particulièrement attractif. A noter que, fin 2024 ou début 2025, ce moteur sera remplacé par une évolution du 1.2 TCe. D'une puissance minimale de 120 ch, ce bloc sera bien entendu modifié afin de pouvoir aussi carburer au gaz.

Commercialisé à partir du printemps prochain, le nouveau Duster sera décliné en quatre finitions : Essential, Expression, Extreme (c'est ce modèle, davantage orienté baroudeur, qui illustre ces pages) et Journey, une version destinée à une clientèle recherchant avant tout le confort et des équipements modernes. Enfin, si Dacia n'a pas encore communiqué les tarifs officiels, on sait déjà que ce Duster débutera à moins de 20 000 € et que, même en haut de gamme, il restera sous les 30 000 €. ■

Les voitures de la semaine

Par Vincent Desmonts

La nouvelle Panamera se reconnaît au premier coup d'œil. Logique : elle reprend nombre d'éléments de carrosserie de l'actuelle.

PHOTOS : D. WOLLSTEIN / PORSCHE

À BORD DE LA NOUVELLE PANAMERA

En mode survie

Dans l'ombre du Cayenne, la Panamera revient pour une troisième génération qui tient surtout du gros restylage. Les priorités de Porsche sont ailleurs…

Porsche a vendu près de 400 000 Panamera depuis 2008. Pas mal… Mais dans le même temps, la marque écoulait un million de Cayenne. Même chez le roi des sportives, les SUV ont pris le pouvoir ! Du coup, le constructeur de Stuttgart a dû faire des choix : plutôt que de repartir d'une feuille blanche pour cette Panamera "G3", il a préféré lui offrir un gros restylage, afin de se concentrer sur les futurs modèles 100 % électriques (Macan en 2024, Boxster et Cayman en 2025). Elle reprend donc la plate-forme de la précédente ainsi que ses portières et son pavillon, mais reçoit de nouveaux boucliers, des ailes avant redessinées et des optiques inédites.

Evolution sans révolution

A l'intérieur, l'habitabilité reste inchangée, mais la planche de bord adopte une instrumentation numérique et des interfaces revues. Deux motorisations seront proposées au lancement en avril prochain : un V6 2.9 de 353 ch sur les versions "de base", et un V8 4.0 hybride rechargeable de 580 ch qui échappera au malus (en 2024 du moins !). D'autres variantes suivront… mais probablement pas de version break Sport Turismo, la demande étant trop faible. Enfin, le châssis ultra-moderne pourra bénéficier de roues arrière directrices et de suspensions actives capables de neutraliser le roulis, voire… d'incliner légèrement l'auto vers l'intérieur du virage ! Côté tarif, la Panamera 3 démarrera à 109 726 €… ■

En Bref

Lancement : avril 2024
Longueur : 5,05 m
Moteur essence : 353 ch
Moteur hybride rechargeable : 580 ch
Tarifs : à partir de 109 726 €

L'actuelle Porsche Panamera

M. HOLLENBACH / PORSCHE

La planche de bord évolue en adoptant une instrumentation entièrement numérique et des interfaces modernisées. Quant au sélecteur de boîte, il quitte la console centrale et vient se placer à gauche de l'écran central.

Les places arrière sont spacieuses dans l'absolu, mais moins qu'à bord de rivales plus cossues, comme les BMW Série 7 et Mercedes Classe S. Le coffre est facile à charger, mais petit dans cette version hybride rechargeable.

Et aussi…

Des Alfa Romeo patriotes

"Tributo Italiano", c'est le nom d'une nouvelle série spéciale sur les Giulia, Stelvio et Tonale. Au programme, trois teintes (vert, blanc ou rouge, couleurs du drapeau italien) et une dotation enrichie : sièges sport chauffants en cuir, phares matriciels, hi-fi Harman Kardon… A partir de 51 500 € sur le Tonale.

VW Passat SW : les tarifs

La nouvelle Passat (proposée en break uniquement) est désormais disponible à la commande en deux motorisations avec boîte DSG7 : 1.5 eTSI et 2.0 TDI, en 150 ch. Elle démarre à partir de 42 990 € en essence, avec caméra de recul, clé mains libres, régulateur adaptatif…

VOLKSWAGEN

Coup de plumeau pour le Sorento

Le SUV sept places de Kia va profiter d'un restylage, en recevant des optiques verticales et une calandre inspirée du tout nouveau EV9 électrique. Lancement l'année prochaine.

KIA

TOP 10 DES VENTES

Grandes berlines (plus de 5 m) les plus immatriculées depuis janvier

1	Tesla Model S	667	-
2	Mercedes Classe S	255	- 18 %
3	BMS Série 7 / i7	162	+ 94 %
4	Porsche Panemera	156	- 12 %
5	Mercedes EQS	136	+ 11 %
6	Mercedes GT 4p.	72	-
7	Audi A8	61	+ 45 %
8	Mercedes CLS	24	+ 85 %
9	BMW Série 8 GC	10	- 57 %
10	Lexus LS 500h	4	-

Dire que le segment des grandes berlines premium – "dominé" par Tesla – reste confidentiel est un doux euphémisme…

Avec notre partenaire AAADATA

1,0034 €/L[1]

DE SUPERÉTHANOL-E85

À ce prix-là, tout est dit.

Ford, le seul constructeur à proposer
une gamme Hybride E85 complète.

À partir de **179 €/mois**[2]
1er loyer de 3 990 €. LLD 36 mois.

Ford | BRING ON TOMORROW

[1] Prix moyen national pour octobre 2023 constaté via la base de données des prix ecologie.gouv.fr. Prix sujets à variations.
[2] Location longue durée 36 mois/30000 km d'un Ford Puma Titanium 1.0 FlexiFuel Hybrid 125ch (mHEV) neuf sans options, 2023.75MY au tarif du 17/07/2023, soit un **1er loyer de 3990€** puis **35 loyers de 179€**. **Modèle présenté** : Puma ST-Line X 1.0 Flexifuel Hybrid 125ch S&S (mHEV) BVM6 2023.75MY avec options, au tarif du 17/07/2023, au prix total remisé de 28750€, soit un **1er loyer de 3990€** puis **35 loyers de 349€**. Loyers hors malus écologique et carte grise. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des km supplémentaires. Offre non cumulable réservée aux particuliers du 01/11/2023 au 30/11/2023 dans le réseau Ford participant, selon conditions générales LLD et si accord Bremany Lease, SAS au capital de 39 650€, RCS Nanterre nº 393 319 959, rue du 1er mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. Société de courtage d'assurances nº ORIAS 08040196 (orias.fr). **Consommations combinées WLTP de la gamme E85 (l/100km) : 5,4 – 7,3**. Ford France – 1 rue du 1er mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre. Bring on Tomorrow = Que le futur commence

Puma E85

Focus E85 & Kuga E85

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

POUR NOËL

6 MOIS OFFERTS

SUR VOTRE ABONNEMENT AUTO

Visuels non contractuels

VERSION NUMÉRIQUE incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

1. Je choisis mon offre d'abonnement et mon mode de paiement : **# M040 # D1552082**

❑ **OFFRE ANNUELLE** **-50%**

52 n° + 1 guide + 2 hors-séries + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 95 €** au lieu de ~~192,92€~~*.

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(1). Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Auto Plus. (1)

❑ **OFFRE MENSUELLE** **-50%**

résiliable sans frais à tout moment

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + 2 hors-séries/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 8 €**/mois pendant 6 mois puis 8,50 €/mois au lieu de ~~16,08€~~*.

Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB(2). (2)

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

IBAN :

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

Date et signature obligatoires

Le :

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR KiosqueMag

à l'adresse : **bit.ly/abo-noel-ap**

Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité !

SCANNEZ-MOI !

2. J'indique mes coordonnées :

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

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (141,77 €), des frais de port (25,15 €), du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8,50 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 02/01/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand – 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

Tous les modèles testés cette semaine

A. SAUNIER

P. 28, COMPARATIF : les **300 modèles les plus sobres** avec, notamment, les **Audi A3 Sportback 35 TDI**, **Citroën C3 Aircross 1.5 BlueHDi**, **Dacia Duster 1.5 Blue dCi**, **DS 7 1.5 BlueHDi**, **Honda Civic e:HEV**, **Hyundai Kona Hybrid**, **Kia Niro Hybride Rechargeable**, **Mercedes Classe B 180 d**, **Renault Clio 1.5 Blue dCi** et **Espace E-Tech**, **Skoda Octavia 2.0 TDI**, **Toyota Yaris Hybride**.

P. 36, DOSSIER : que valent les sportives électriques ? 7 modèles testés.

P. 40, ESSAI PANORAMIQUE : la **MG4 XPower** de 435 ch.

P. 44, VIE QUOTIDIENNE : ils ont essayé le **Hyundai Kona Hybrid**.

P. 46, ON A TOUT ESSAYÉ : l'**Audi RS6 Avant Performance**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile

LABO Auto Plus LABO

Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.

Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

NOS ESSAYEURS

Stéphane Dupré · Christophe Alba · François Stagnaro · Agnès Lasbarrères · David Bouillaux · Clément Raoul-Réa · Vincent Desmonts · Stéphane Martin · Thierry Réaubourg · Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

24s
au 1 000 m D. A.

N. SOLER

Le constructeur chinois frappe fort avec sa MG4 XPower ! Pensez donc : cette GTI électrique revendique 435 ch, une puissance qui était, il n'y a pas si longtemps, l'apanage de sportives de la trempe des BMW M3 ou Audi RS4. Or la MG4 s'affiche au prix d'un banal SUV hybride (40 490 €, hors bonus) ! La recette est séduisante. Mais qu'en est-il de ses performances réelles ? Elle signe un chrono de 24s tout rond sur le kilomètre départ arrêté (12e rang des sportives électriques), rivalisant ainsi avec la Tesla Model Y Performance (10e avec 23s9) et coiffant au poteau la Porsche Taycan "de base" (13e avec 24s2). Mais tout cela n'est rien à côté de la Tesla Model S Plaid : avec seulement 18s "au mille", l'américaine détient le record absolu du labo ! Pour l'anecdote, elle franchit la barre du kilomètre à une vitesse de… 307 km/h ! Elle devance de plus d'une seconde la Tesla Model X Plaid, 2e avec 19s1. Quant à la Porsche Taycan Cross Turismo Turbo S, elle est reléguée à la 3e place, avec 20s7. ***Vincent Desmonts***

N. SOLER

18s tout pile sur le kilomètre départ arrêté : la Tesla Model S Plaid décroche le record absolu des mesures du labo *Auto Plus* !

TOP 20 La MG4 XPower face aux autres sportives électriques

Accélération au 1 000 m départ arrêté

1re	**Tesla Model S Plaid (1 020 ch)**	**18s**
2e	Tesla Model X Plaid (1 020 ch)	**19s1**
3e	Porsche Taycan CT Turbo S 93 kWh (761 ch)	**20s7**
4e	Porsche Taycan Turbo (680 ch)	**21s2**
5e	Porsche Taycan 4S 93 kWh (571 ch)	**22s2**
6e	Audi e-tron GT quattro (530 ch)	**22s8**
7e	Kia EV6 GT (585 ch)	**22s9**
8e	BMW i4 M50 (544 ch)	**23s**
9e	BMW iX M60 (619 ch)	**23s4**
10e	Mercedes EQS 580 4Matic (523 ch)	**23s9**
10e ex ae	Tesla Model Y Performance (534 ch)	**23s9**
12e	**MG4 XPower (435 ch)**	**24s**
13e	Porsche Taycan 93 kWh (476 ch)	**24s2**
14e	Smart#1 Brabus (428 ch)	**24s7**
15e	Audi SQ8 Sportback e-tron (503 ch)	**24s8**
16e	Skoda Enyaq Coupé iV RS (299 ch)	**27s2**
17e	Volkswagen ID.4 GTX (299 ch)	**27s4**
18e	Cupra Born VZ 58 kWh (230 ch)	**29s**
19e	Mini Cooper SE (184 ch)	**30s1**
20e	Abarth 500e 42 kWh (155 ch)	**30s2**

Dossier

Par David Bouillaux, avec la collaboration de Stéphane Dupré

LES CHIFFRES CERTIFIÉS PAR

Voici les 300 les plus so

NOS EXPERTS MESURES

modèles sobres

LABO Auto Plus LABO

Dans un contexte où les tarifs à la pompe ne cessent d'augmenter, la consommation est un facteur plus crucial que jamais au moment d'acheter son prochain véhicule. Pour vous aider à faire le meilleur choix, nous avons répertorié et classé les modèles les plus sobres, catégorie par catégorie, selon les mesures exclusives du labo *Auto Plus*.

N. SOLER

Y. LEFEBVRE

Au gré des fluctuations du prix du pétrole brut, et malgré les différentes aides et mécanismes mis en place pour tenter de tempérer la hausse, force est de constater que le tarif à la pompe du sans-plomb comme du gazole s'approche toujours dangereusement des 2 € par litre. Et la tendance ne laisse malheureusement pas augurer que les prix affichés baissent à court ou moyen terme. Effectuer son plein de carburant coûtera donc de plus en plus cher, cela semble inéluctable…

Plus lourdes, aussi sobres…

Bien que les efforts des ingénieurs motoristes se portent de plus en plus vers la mobilité électrique, les progrès réalisés sur les mécaniques thermiques sont indéniables. En effet, malgré la hausse constante de leur poids (équipements de sécurité, de confort…), nos véhicules arrivent, malgré tout, à modérer leur consommation. Certains modèles se contentent même de très, très peu… Par ailleurs, dans cette phase de transition vers le 100% électrique, le recours à l'hybridation est de plus en plus répandu pour modérer l'appétit des moteurs à explosion et, par la même occasion, leurs rejets de CO_2 (et les pénalités fiscales associées). En revanche, gare aux modèles hybrides rechargeables, équipés de grosses batteries permettant de rouler plusieurs dizaines de kilomètres en mode électrique : une fois celles-ci à plat, la consommation de carburant peut s'envoler, en raison de leur surpoids.

Au final, la plupart des modèles ont progressé mais comme vous allez pouvoir le constater au fil des pages de ce dossier, certaines voitures tirent plus que d'autres leur épingle du jeu. Pour y voir plus clair, voici un classement catégorie par catégorie des modèles diesels, essence et hybrides les plus sobres du marché. ■

Sommaire

Les citadines	P. 30
Les berlines compactes	P. 31
Les familiales et breaks	P. 32
Les ludospaces et monospaces	P. 32
Les SUV citadins	P. 33
Les SUV compacts	P. 34
Les SUV familiaux	P. 35

LES CITADINES

5
l/100 km
Diesel

Renault Clio 1.5 Blue dCi - 100 ch - A partir de 22 000 €

N. SOLER

Impossible de passer à côté de celle qui s'apprête à entrer en résistance. Etant donné que la future Citroën C3 ne bénéficiera plus de moteur diesel, la Renault Clio, tout juste restylée, sera donc désormais la seule citadine à utiliser ce carburant. Et la Renault épate toujours autant par la frugalité de son bloc 1.5 Blue dCi de 100 ch. En moyenne, il réclame 5 l/100 km, soit 0,4 l/100 km de moins que la C3. Parfait pour enchaîner les kilomètres, d'autant que la française est à l'aise sur tous les terrains. Sachez enfin que la finition Evolution (imposée) profite d'une dotation correcte (compteurs numériques, régulateur de vitesse, lecture des panneaux…).

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,9/5/5 l/100 km
Poids	1 220 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	260 Nm à 2 500 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	109 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

4,8
l/100 km
Hybride

Toyota Yaris 1.5 Hybride - 116 ch - A partir de 20 200 €

N. SOLER

Seules la Honda Jazz et la Mazda 2 (celle-ci étant un clone de la Yaris) peuvent rivaliser avec la sobriété de la petite Toyota. Selon notre labo, son trois cylindres se contente en moyenne de 4,8 l/100 km. En ville ? On frise l'exploit, la japonaise buvant seulement 4,1 l/100 km. Dans ce contexte, le 1.5, associé au moteur électrique de 90 ch et à la transmission à variation continue, se révèle exemplaire. Toutefois les montées en régime peu discrètes du moteur peuvent agacer dans les relances. A noter : l'Aygo X – petite sœur de la Yaris dotée d'un trois cylindres essence dénué d'hybridation – se montre plus abordable et à peine plus gourmande en carburant (5,3 l/100 km).

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6
Consommation moyenne	4,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,9/5,5/4,1 l/100 km
Poids	1 162 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence	3 cylindres en ligne, 12S,
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi ess/électr.)	120/141 Nm
CO_2/Bonus ou malus	94 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, à variation continue
Dimensions L x l x h, en m	3,94 x 1,75 x 1,50

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

Renault Clio 1.5 Blue dCi (100 ch)	5
Citroën C3 1.5 BlueHDi (100 ch)	5,4

ESSENCE

Toyota Aygo X 1.0 VVT-i (72 ch)	5,3
Mazda 2 1.5 Skyactiv-G M Hybrid (90 ch)	5,6
Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	5,6
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	5,6
Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	5,6
Hyundai i10 1.0 (67 ch)	5,7
Opel Corsa 1.2 (75 ch)	5,7
Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	5,7
Hyundai i10 1.0 T-GDi (100 ch)	5,8
Kia Picanto 1.0 T-GDi (100 ch)	5,8
Toyota Yaris 1.5 VVT-i (120 ch)	5,8
Peugeot 208 1.2 PureTech (75 ch)	5,9
Peugeot 208 1.2 PureTech (100 ch)	5,9
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	5,9
Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch)	5,9
Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	5,9
Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	6,0
Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch)(1)	6,0
Opel Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	6
Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	6
Renault Clio 1.0 TCe (90 ch)	6
Fiat Panda 1.0 BSG Hybrid (70 ch)	6,1
Renault Twingo 1.0 SCe (65 ch)	6,1
Renault Clio 1.0 TCe GPL (100 ch)(2)	6,1
Citroën C3 PureTech (110 ch)	6,1
Citroën C3 1.2 PureTech (83 ch)	6,2
Suzuki Swift 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6,2
Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch)	6,3
Hyundai i20 1.0 T-GDi 48V (100 ch)	6,4
Skoda Fabia 1.0 TSI (95 ch)	6,4
Audi A1 25 TFSI S tronic 7 (95 ch)	6,5
Dacia Sandero Stepway 1.0 Eco-G (100 ch)(3)	6,5
Mini Hatch Cooper 1.5 BVA (136 ch)	6,5
Mini Hatch Cooper S 2.0 BVA (178 ch)	6,6
Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG7 (110 ch)	6,6
Audi A1 Citycarver 25 TFSI (95 ch)	6,6
Nissan Micra 1.0 IG-T 100 Xtronic (100 ch)	6,6
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI DSG7 (100 ch)	6,7
Skoda Fabia 1.0 TSI DSG7 (110 ch)	6,7
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 DCT-7 48V	6,7
Skoda Fabia 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	6,9
Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe CVT (90 ch)	6,9
Audi A1 35 TFSI S tronic 7 (150 ch)	6,9
Skoda Fabia 1.0 TSI DSG7 (110 ch)	6,9
Peugeot 208 1.2 PureTech EAT8 (130 ch)	7,0
Hyundai i20 N 1.6 T-GDi (204 ch)	7,1

HYBRIDES

Honda Jazz Hybrid i-MMD eCVT (109 ch)	4,8
Mazda 2 Hybrid (116 ch)	4,8
Toyota Yaris Hybride (116 ch)	4,8
Honda Jazz Crosstar Hybrid i-MMD eCVT (109 ch)	5
Renault Clio E-Tech hybride (140 ch)	5,2

1. Consommation GPL : 7,9 l/100 km. 2. Consommation GPL : 8,4 l/100 km. 3. Consommation GPL : 8,6 l/100 km

LES BERLINES COMPACTES

5
l/100 km
Diesel

Y. LEFEBVRE

Audi A3 Sportback 35 TDI S tronic - 150 ch - A partir de 39 110 €

L'Audi A3 Sportback 35 TDI démontre une nouvelle fois que le diesel a encore des vertus! Cette berline compacte premium de 150 ch n'utilise en moyenne que 5 l/100 km de gazole, et seulement 4,5 l/100 km sur autoroute. Un record pour la catégorie! Ses rivales, malgré des moteurs moins puissants, ne font pas mieux (5,2 l/100 km pour la Megane 1.5 Blue dCi EDC 115 et la Golf 2.0 TDI DSG7 115). Avec de telles valeurs, elle séduira à coup sûr ceux qui roulent beaucoup, d'autant que son turbodiesel et sa boîte auto. S tronic assurent performances et douceur d'utilisation. Plaisante à mener et confortable, l'Audi coche quasiment toutes les cases, hormis celle d'un tarif abordable.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,8/4,5/5,7 l/100 km
Poids	1 472 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	360 Nm à 1 700 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	122 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,45

5,8
l/100 km
Hybride

N. SOLER

Honda Civic 2.0 e:HEV - 184 ch - A partir de 39 220 €

En raison du poids souvent très important de leur batterie, les modèles hybrides rechargeables peinent à se distinguer sur ce segment. Elles laissent donc le champ libre aux hybrides "simples", dont la très talentueuse Honda Civic. Sa technologie très évoluée lui vaut une belle sobriété. En moyenne, comptez 5,8 l/100 km (et même 0,5 l/100 km de moins en ville). Elle devance ainsi de justesse la Toyota Corolla (6 l/100 km), l'autre spécialiste de l'hybridation. Mais pour séduire, la Civic avance d'autres arguments, comme sa transmission bien plus réussie, gage de douceur et de réactivité, et son châssis très abouti, qui génère un plaisir de conduite rare.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,4/5,3 l/100 km
Poids	1 487 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électriques	4 cylindres en ligne, 16S, Synchr. à aim. perm. + générateur
Couple maxi (ess./électr.)	186/315 Nm
CO_2/Bonus ou malus	113 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à pignon fixe
Dimensions L x l x h, en m	4,55 x 1,80 x 1,41

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus LABO

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

Audi A3 Sportback 2.0 TDI S tronic 7 (150 ch)	5
Renault Megane 1.5 Blue dCi EDC (115 ch)	5,2
Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (115 ch)	5,2
Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,2
Citroën C4 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	5,3
Kia Ceed 1.6 CRDi DCT-7 MHEV (136 ch)	5,4
Mercedes Classe A 200 d (150 ch)	5,4
Mercedes Classe A 180 d BVA7 (116 ch)	5,5
BMW Série 1 116d DKG7 (116 ch)	5,6
Peugeot 308 1.5 BlueHDi (130 ch)	5,6
BMW Série 1 118d DKG7 (150 ch)	5,7
DS 4 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,8

ESSENCE

Citroën C4 1.2 PureTech (100 ch)	6,0
Opel Astra 1.2 Turbo (130 ch)	6,1
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	6,1
Ford Focus 1.0 Flexifuel Hybrid mHEV (125 ch)	6,2
Peugeot 308 1.2 PureTech (130 ch)	6,2
Skoda Scala 1.0 TSI (110 ch)	6,2
Volkswagen Golf 1.5 TSI (130 ch)	6,2
Citroën C4 X PureTech (100 ch)	6,3
Audi A3 Sportback 35 TFSI (150 ch)	6,4
Honda Civic 1.0 i-VTEC (129 ch)	6,4
Skoda Scala 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	6,4
Volkswagen Golf 1.0 eTSI DSG7 (110 ch)	6,5
Citroën C4 1.2 PureTech (130 ch)	6,6
Mazda 3 2.0 Skyactiv-G M Hybrid (122 ch)	6,6
Fiat Tipo Cross 1.5 FireFly 130 DCT7 Hybrid	6,7
Mazda 3 2.0 e-Skyactiv-X M Hybrid (186 ch)	6,7
Mercedes Classe A 180 BVA7 (136 ch)	6,7
Kia Ceed 1.5 T-GDi (160 ch)	6,8
Mercedes Classe A 200 BVA7 (163 ch)	6,8
Renault Megane 1.3 TCe (140 ch)	6,8
Audi A3 Sportback 35 TFSI S tronic 7 (150 ch)	6,9
Ford Focus 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)	6,9
Citroën C4 X 1.2 PureTech 130 EAT8(150 ch)	6,9
BMW Série 1 118i BVA (136 ch)	7,2

HYBRIDES

Honda Civic Hybrid (184 ch)		5,8
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)		6
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)		6
Volkswagen Golf 1.4 eHybrid (204 ch)	**46 km** (1)	6,5 (2)
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	**57 km** (1)	6,6 (2)
Audi A3 Sportback 45 TFSI e (245 ch)	**42 km** (1)	6,8 (2)
Volkswagen Golf GTE (245 ch)	**46 km** (1)	6,9 (2)
Audi A3 Sportback 40 TFSI e (204 ch)	**41 km** (1)	7,1 (2)
Peugeot 308 Hybrid e-EAT8 (180 ch)	**42 km** (1)	7,4 (2)
Opel Astra Hybrid (180 ch)	**42 km** (1)	7,2 (2)
Opel Astra Hybrid (225 ch)	**42 km** (1)	7,2 (2)
Peugeot 308 Hybrid e-EAT8 (225 ch)	**42 km** (1)	7,5 (2)
Cupra Leon 1.4 e-Hybrid (245 ch)	**39 km** (1)	7,7 (2)
DS 4 E-Tense (225 ch)	**38 km** (1)	8,2 (2)

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation batterie vide.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

LES FAMILIALES ET BREAKS

Skoda Octavia 2.0 TDI - 116 ch - A partir de 32 960 €

Y. LEFEBVRE

Avec un tout petit 4,2 l/100 km sur autoroute, la Skoda Octavia 2.0 TDI 116 est un vrai chameau et fait office de référence absolue dans cette catégorie en matière de sobriété. Malgré son petit réservoir de 45 litres, elle peut traverser la France sans passer par la case ravitaillement (plus de 1 000 km d'autonomie). En ville, d'après nos mesures, la Skoda se contente de 4,9 l/100 km. Un exploit pour une berline familiale. Son moteur, doux et volontaire, participe au bon agrément, et ce, même si le sixième rapport tire long. Outre son côté économe, l'Octavia met en avant des suspensions très prévenantes, une qualité de fabrication sérieuse et un coffre géant.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	7s8/10s6/16s6
Consommation moyenne	4,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,6/4,2/4,9 l/100 km
Poids	1 402 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	300 Nm à 1 600 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	109 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,69 x 1,83 x 1,47

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus LABO

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	4,6
VW Arteon Shooting Brake 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,2
Peugeot 508 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	5,3
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,3
Mercedes Classe C 220 d (200 ch)	5,5
BMW Série 3 320d (190 ch)	5,7
BMW Série 3 318d BVA (150 ch)	5,8
Volkswagen Passat SW 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,8
Audi A4 40 TDI quattro S tronic 7 (204 ch)	5,9
Mercedes Classe C Break 220 d 4Matic (200 ch)	6,2
BMW Série 3 Touring 330d xDrive BVA (265 ch)	6,4
Alfa Romeo Giulia 2.2 AT8 (160 ch)	6,6
Alfa Romeo Giulia 2.2 AT8 Q4 (210 ch)	6,7
BMW Série 3 Touring M340d xDrive BVA (340 ch)	7,1

ESSENCE

Skoda Octavia Combi 1.5 TSI mHEV DSG7 (150 ch)	6,1
Skoda Octavia 1.5 TSI (150 ch)	6,3
Peugeot 508 SW PureTech EAT8 (130 ch)	6,8
Citroën C5 X 1.2 PureTech EAT8 (130 ch)	7,1
Mercedes Classe C 200 (204 ch)	7,3

HYBRIDES

Toyota Prius Hybride Rechargeable (223 ch)	**60 km** (1)	5,1 (2)
Peugeot 508 Hybrid e-EAT8 (225 ch)	**39 km** (1)	7,6 (2)
BMW Série 3 320e (204 ch)	**48 km** (1)	7,7 (2)
Citroën C5 X Hybrid e-EAT8 (180 ch)	**41 km** (1)	7,7 (2)
VW Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid (218 ch)	**34 km** (1)	7,7 (2)
Citroën C5 X Hybrid e-EAT8 (225 ch)	**39 km** (1)	8 (2)
BMW Série 3 330e (292 ch)	**50 km** (1)	8 (2)

LES LUDOSPACES ET MONOSPACES

Mercedes Classe B 180 d BVA7 - 116 ch - A partir de 41 399 €

N. SOLER

Sur ce segment un peu plus confidentiel, le Mercedes Classe B s'impose de peu face à son principal rival, le BMW Série 2 Active Tourer. En version d'entrée de gamme diesel 180 d de 116 ch, le Mercedes boit en moyenne 5,4 l de gazole tous les 100 km. Sur les grands axes, il descend même sous la barre des 5 l/100 km (4,9 l/100 km). Pas mal, et c'est d'autant plus appréciable que le Classe B se révèle très agréable sur longs trajets. Le quatre cylindres turbo et la boîte auto. à double embrayage font preuve d'une très belle cohabitation. C'est fluide et on ne dénote pas d'à-coups. L'intérieur, chic et très moderne, plaide aussi en sa faveur.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,2/4,9/6 l/100 km
Poids	1 490 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	137 g/km/+ 360 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,57

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus LABO

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

Mercedes Classe B 180 d BVA7 (116 ch)	5,4
BMW Série 2 Active Tourer 218d (150 ch)	5,5
Mercedes Classe B 200 d BVA8 (150 ch)	5,6
Mercedes Classe B 220 d BVA8 (190 ch)	5,7
Volkswagen Caddy 2.0 TDI DSG7 (122 ch)	6
Renault Kangoo 1.5 Blue dCi (115 ch)	6,1
Renault Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch)	6,2
Renault Kangoo 1.5 Blue dCi EDC (115 ch)	6,4
Volkswagen Touran 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	6,9

ESSENCE

Mercedes Classe B 180 BVA7 (136 ch)	6,5
BMW Série 2 Active Tourer 218i BVA (136 ch)	6,8
BMW Série 2 Active Tourer 220i (170 ch)	7,1
Mercedes Classe B 200 BVA7 (163 ch)	7,3
Renault Kangoo 1.3 TCe (100 ch)	7,5
Nissan Townstar Combi 1.3 Tce (130 ch)	7,7
Renault Kangoo 1.3 TCe (130 ch)	7,7
Renault Grand Scénic 1.3 TCe (140 ch) (3)	8,0
Renault Grand Scénic 1.3 TCe EDC (140 ch) (3)	8,2
Renault Kangoo 1.3 TCe EDC (130 ch)	8,2
Renault Grand Scénic 1.3 TCe EDC (160 ch) (3)	8,3

HYBRIDES

BMW Série 2 Active Tourer 225e xDrive (245 ch)	**71 km** (1)	6,4 (2)
Ford S-Max 2.5 Duratec Hybrid (190 ch)		8,1

1. Autonomie moyenne électrique. 2. Consommation batterie vide. 3. Modèle récemment arrêté.

LES PETITS SUV

5,1
1/100 km
Diesel

N. SOLER

Citroën C3 Aircross 1.5 BlueHDi - 110 ch - A partir de 25 950 €

Sur le marché très disputé des petits SUV, les diesels tirent, là encore, leur épingle du jeu. Le Citroën C3 Aircross se détache: avec une moyenne très honorable de 5,1 l/100 km, son 1.5 BlueHDi 110 fait mieux que toutes les autres stars du segment, y compris les essence hybrides! Ce moteur fait aussi preuve d'une belle onctuosité à l'usage à défaut d'afficher des performances ébouriffantes. Un caractère placide qui convient parfaitement au C3 Aircross. Le Citroën met, en effet, l'accent sur le confort et le bien-être à bord, avec des sièges moelleux et des suspensions souples (en contrepartie son comportement est plutôt mou).

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	8s2/11s6/18s8
Consommation moyenne	5,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,8/5,3/5,1 l/100 km
Poids	1 264 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	127 g/km/+ 150 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,16 x 1,76 x 1,64

5,4
1/100 km
Hybride

N. SOLER

Hyundai Kona Hybrid - 141 ch - A partir de 33 400 €

La lutte est féroce parmi les petits SUV hybrides. Mais au palmarès de la plus faible consommation, c'est bel et bien le Hyundai Kona Hybrid de 141 ch qui se révèle le plus frugal. Nos mesures indiquent une moyenne de 5,4 l/100 km. Seule sa sobriété sur autoroute peut décevoir (6 l/100 km). Et si vous avez le pied droit un peu lourd, cela peut vite grimper. Au volant, ses performances n'éblouissent guère, mais on est conquis par l'agrément mécanique, auquel la fluidité de la boîte auto. contribue largement. Au quotidien, le coréen se révèle également pratique, grâce notamment à son habitabilité XL. On aime aussi la dotation riche. Mais attention au montant de la facture finale…

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,1/6/5,2 l/100 km
Poids	1 500 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S, Synchrone à aimants permanents
Couple maxi (combiné)	256 Nm
CO_2/Bonus ou malus	103 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,35 x 1,83 x 1,57

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

Citroën C3 Aircross 1.5 BlueHDi (110 ch)	5,1
Opel Crossland 1.5 Diesel (110 ch)	5,5
Peugeot 2008 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	5,9
Dacia Duster 1.5 Blue dCi 4WD (115 ch)	6,2
Audi Q2 2.0 TDI quattro S tronic 7 (150 ch)	6,7
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 4Motion DSG (150 ch)	6,8

ESSENCE

Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6,1
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 48V (100 ch)	6,2
Seat Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	6,2
Ford Puma 1.0 Flexifuel Hybrid mHEV (125 ch)	6,3
Peugeot 2008 1.2 PureTech (100 ch)	6,3
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI (110 ch)	6,3
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid (125 ch)	6,4
Opel Mokka 1.2 Turbo (100 ch)	6,4
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	6,4
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid (155 ch)	6,5
Kia Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	6,5
Kia Stonic 1.0 T-GDi MHEV (120 ch)	6,5
Seat Arona 1.0 EcoTSI DSG7 (110 ch)	6,5
Renault Captur 1.0 TCe GPL (100 ch)(1)	6,6
Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech (110 ch)	6,7
Skoda Kamiq 1.0 TSI (95 ch)	6,7
Skoda Kamiq 1.5 TSI (150 ch)	6,7
Volkswagen Taigo 1.0 TSI DSG7 (110 ch)	6,8
MG ZS 1.5 VTI-Tech (106 ch)	7,1
Peugeot 2008 1.2 PureTech 130 EAT8	7,1
Volkswagen Taigo 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	7,1
DS 3 1.2 PureTech Auto (130 ch)	7,2
Ford Puma 1.0 EcoBoost Powershift (170 ch)	7,2
Audi Q2 1.5 TFSI S tronic 7 (150 ch)	7,4
Volkswagen T-Roc 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	7,5
Ford Puma ST 1.5 EcoBoost (200 ch)	7,6
MG ZS 1.0 T-GDI (111 ch)	7,6
Citroën C3 Aircross PureTech EAT6 (130 ch)	7,7
Opel Crossland 1.2 Turbo BVA6 (130 ch)	7,7

HYBRIDES

Hyundai Kona Hybrid (141 ch)		5,4
Toyota Yaris Cross Hybride (116 ch)		5,7
Honda HR-V e:HEV (131 ch)		5,9
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)		6,2
Renault Captur E-Tech full hybrid (145 ch)		6,4
Nissan Juke Hybrid (143 ch)		6,4
Mitsubishi ASX 1.6 MPI Phev (159 ch)	**40 km**(2)	6,4(3)
Jeep Renegade e-Hybrid (130 ch)		6,6
Fiat 500X 1.5 FireFly 130 DCT7 Hybrid (130 ch)		6,7
Mini Countryman Cooper SE All4 (220 ch)	**37 km**(2)	7,6(3)
Jeep Renegade 4xe eAWD (190 ch)	**34 km**(2)	7,9(3)

1. Consommation GPL : 9 l/100 km. 2. Autonomie moyenne électrique. 3. Consommation batterie vide.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

LES SUV COMPACTS

5,3
l/100 km
Diesel

Dacia Duster 1.5 Blue dCi - 115 ch - A partir de 21 450 €

N. SOLER

La palme du SUV compact le plus sobre est attribuée au Dacia Duster! On ne présente plus ce modèle star qui, une fois doté du 1.5 blue dCi 115, se contente de 5,3 l/100 km en moyenne. C'est 0,3 l/100 km de moins que le Kia Niro Hybride, leader de la catégorie électrifiée! Sur autoroute, le Duster met à profit son poids modéré (1 361 kg) pour rester sous les 5,5 l/100 km. Côté agrément, on bénéficie de la belle souplesse du moteur à bas régime et de l'étagement judicieux de la boîte manuelle à six rapports. Sachez enfin que ce bloc est le seul que l'on peut associer à une transmission 4x4 (+ 2 300 €) avec une conso moyenne de 6,2 l/100 km.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	8s8/11s6/15s
Consommation moyenne	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/5,4/5,3 l/100 km
Poids	1 361 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	126 g/km/+ 125 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,35 x 1,81 x 1,69

5,6
l/100 km
Hybride

Kia Niro Hybride Rechargeable - 183 ch - A partir de 39 240 €

A. SAUNIER

En tête des SUV compacts hybrides, le Kia Niro occupe la première place avec deux versions ex æquo : l'hybride simple (141 ch) et l'hybride rechargeable (183 ch). Une fois son autonomie 100 % électrique épuisée (46 km en moyenne), ce dernier fonctionne en mode hybride et, malgré un surpoids de 120 kg dû à sa grosse batterie rechargeable, son quatre cylindres ne consomme pas plus que la version hybride simple, soit 5,6 l/100 km. Un exploit! En plus de coûts d'utilisation modérés au quotidien en mode électrique, ce Niro fournit des performances adaptées à ceux qui ont l'habitude de rouler en région vallonnée. Sauf que cette version coûte 6 900 € de plus que l'hybride simple…

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne (1)	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	5,3/6,3/5,2 l/100 km
Poids	1 570 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S, Synchr. à aimants permanents
Couple maxi (combiné)	265 Nm
CO_2/Bonus ou malus	18 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,42 x 1,83 x 1,55

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

Dacia Duster 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,3
BMW X1 sDrive18d BVA (150 ch)	5,5
BMW X1 sDrive23d BVA (211 ch)	5,6
Mercedes GLA 200 d 8G-DCT (150 ch)	5,8
Peugeot 3008 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	5,8
Kia XCeed 1.6 CRDi MHEV DCT7 (136 ch)	5,9
Seat Ateca 2.0 TDI (150 ch)	5,9
Kia Sportage 1.6 CRDi MHEV DCT7 (136 ch)	6,1
Citroën C5 Aircross 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	6,2
Dacia Duster 1.5 Blue dCi 4x4 (115 ch)	6,2
Hyundai Tucson 1.6 CRDi Hybrid 48V DCT7 (136 ch)	6,2
Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D (150 ch)	6,3
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	6,4
Audi Q3 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	6,6

ESSENCE

Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6
Dacia Duster 1.3 TCe (130 et 150 ch EDC)	6,9
Mazda CX-30 2.0 Skyactiv-G (122 ch)	6,9
BMW X1 sDrive20i (170 ch)	6,9
BMW X1 sDrive18i (136 ch)	7
Dacia Duster 1.0 Eco-G (100 ch)(2)	7
Mercedes GLA 200 7G-DCT (163 ch)	7,1
Nissan Qashqai Mild Hybrid (140 ch)	7,1
Opel Grandland 1.2 Turbo (130 ch)	7,1
Peugeot 408 1.2 PureTech EAT8 (130 ch)	7,2
Renault Arkana 1.3 TCe EDC (140 et 160 ch)	7,2
Renault Austral Mild Hybrid Advanced (130 ch)	7,2
BMW X1 xDrive23i (218 ch)	7,3
Citroën C5 Aircross PureTech (130 ch)	7,3
Kia XCeed 1.5 T-GDi DCT7 (160 ch)	7,3
Nissan Qashqai Mild Hybrid Xtronic (158 ch)	7,4
Peugeot 3008 1.2 PureTech (130 ch)	7,4
Renault Austral Mild Hybrid (160 ch)	7,6

HYBRIDES

Kia Niro Hybride Rechargeable (183 ch)	**46 km** (3)	5,6 (1)
Kia Niro Hybride (141 ch)		5,6
Lexus UX 250h 4WD (184 ch)		6,1
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)		6,2
Renault Austral E-Tech full hybrid (199 ch)		6,2
Honda ZR-V Hybrid (184 ch)		6,3
Renault Arkana E-Tech full hybrid (145 ch)		6,3
Toyota Rav4 Hybride (218 ch)		6,4
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (190 ch)(4)		6,5
Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 (136 ch)		6,6
Toyota Rav4 Hybride Rechargeable (306 ch)	**64 km** (3)	6,6 (1)
Citroën C5 Aircross Hybrid e-DCS6 (136 ch)		6,7
Ford Kuga 2.5 PHEV (225 ch)	**50 km** (3)	6,7 (1)
BMW X1 xDrive30e (326 ch)	**68 km** (3)	6,8 (1)
Honda CR-V Hybride 2.0 i-MMD E-CVT (184 ch)		6,8
Nissan Qashqai e-Power (190 ch)		6,8
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)		6,9

1. Consommation batterie vide. 2. Consommation GPL : 9,8 l/100 km. 3. Autonomie électrique moyenne. 4. Consommation Superéthanol E85 : 7,9 l/100 km.

LES SUV FAMILIAUX

6,2
l/100 km
Diesel

Y. LEFEBVRE

DS 7 1.5 BlueHDi - 130 ch - A partir de 44800 €

Pour le bonheur des gros rouleurs, le DS 7 dispose toujours du 1.5 BlueHDi de 130 ch, obligatoirement associé à la boîte auto. EAT8. Avec une moyenne de 6,3 l/100 km sur les grands axes, cet ensemble mécanique fait preuve d'une sobriété remarquable pour la catégorie. De quoi lui pardonner ses performances un peu légères et son tarif plutôt salé. Mais sa mécanique, à la fois agréable et douce, se montre en parfaite adéquation avec le haut niveau de confort du DS 7. A noter aussi le bon score du Mazda CX-60 (avec un gros six cylindres diesel !), ainsi que celui du Mercedes GLB 200 d, tous deux égalant la sobriété du DS 7 en consommation moyenne (6,2 l/100 km).

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s6
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,3/6,3 l/100 km
Poids	1 560 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	144 g/km/+ 898 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,58 x 1,91 x 1,63

LE CLASSEMENT DU LABO Auto Plus LABO

Consommation moyenne (en l/100 km)

DIESELS

DS 7 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	6,2
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)	6,2
Mercedes GLB 200 d 8G-DCT (150 ch)	6,2
Peugeot 5008 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	6,3
Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch)	6,6
Mercedes GLC Coupé 220 d 4Matic (197 ch)	6,6
Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG (150 ch)	6,6
Mercedes GLB 220 d 4Matic (190 ch)	6,7
Alfa Romeo Stelvio 2.2 AT8 (160 ch)	6,8
Audi Q5 40 TDI quattro S tronic 7 (204 ch)	6,8
Seat Tarraco 2.0 TDI (150 ch)	6,8
BMW X4 xDrive20d (190 ch)	7
VW Tiguan Allspace 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	7
Alfa Romeo Stelvio 2.2 AT8 Q4 (210 ch)	7,1
BMW X3 xDrive20d BVA (190 ch)	7,1
BMW X4 xDrive30d (286 ch)	7,2
Mercedes GLE 300 d 4Matic (245 ch)	8,5
Land Rover Range Rover D350 (350 ch)	9

ESSENCE

Peugeot 5008 1.2 PureTech (130 ch)	7,3
Renault Koleos 1.3 TCe EDC (160 ch) (3)	8
Seat Tarraco 1.5 TSI (150 ch)	8,5
Skoda Kodiaq 1.5 TSI DSG (150 ch)	8,5
VW Tiguan Allspace 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	8,6
Mercedes GLB 35 AMG (306 ch)	9,9
Alfa Romeo Stelvio 2.0 T (280 ch)	10,2

HYBRIDES

Renault Espace E-Tech full hybrid (199 ch)		6,2
Peugeot 5008 Hybride 136 e-DCS6 (136 ch)		6,6
Lexus NX 350h AWD (244 ch)		6,7
Honda CR-V e:PHEV (184 ch)	**60 km** (4)	6,7 (2)
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	**54 km** (4)	7,2 (2)
Lexus RX 450h+ (309 ch)	**50 km** (4)	7,4 (2)
Kia Sorento 1.6 T-GDi Hybride (230 ch)		7,5
Toyota Highlander 2.5 Hybride (248 ch)		7,8
DS 7 E-Tense (225 ch)	**47 km** (4)	8,3 (2)
DS 7 E-Tense 4x4 (300 ch)	**49 km** (4)	8,2 (2)
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)		8,3
Nissan X-Trail (7 places) e-4orce (213 ch)		8,3
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	**54 km** (4)	8,3 (2)
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi plug-in HTRAC (265 ch)	**48 km** (4)	8,4 (2)
Kia Sorento 1.6 T-GDi PHEV (265 ch)	**48 km** (4)	8,4 (2)
BMW X3 xDrive30e (292 ch)	**36 km** (4)	8,4 (2)
Mercedes GLE 350 de 4Matic (320 ch)	**68 km** (4)	8,5 (2)
Volvo XC60 Recharge T6 AWD (350 ch)	**59 km** (4)	8,6 (2)
DS 7 E-Tense 4x4 (360 ch)	**41 km** (4)	9,1 (2)
Lexus RX 500h (371 ch)		9,2
Mercedes GLC 300 e 4Matic (313ch)	**85 km** (4)	9,8 (2)

6,2
l/100 km
Hybride

N. SOLER

Renault Espace E-Tech full hybrid - 200 ch - A partir de 44500 €

Dans la catégorie poids lourds des SUV familiaux hybrides, l'Espace (qui frise pourtant les 2 tonnes) réalise une jolie prouesse en ne réclamant que 6,2 l/100 km en moyenne. Même sur autoroute, il limite son appétit à 6,5 l/100 km. Pour arriver à un tel résultat, le français associe un trois cylindres 1.2 turbo de 130 ch à deux blocs électriques et une petite batterie de 2 kWh. Si cette technologie apparaît peu gourmande, sa transmission manque parfois de fluidité (quelques à-coups) et de réactivité, tandis que les accélérations peuvent décevoir pour 200 ch. Dommage, car le Renault se révèle aussi confortable que maniable, surtout avec les quatre roues directrices (1).

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne (2)	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (2)	6,1/6,5/6 l/100 km
Poids	1 765 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électriques	3 cylindres en ligne, 12S, Synchr. à aimants permanents
Couple maxi (combiné)	205 + 50 Nm
CO_2/Bonus ou malus	104 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. multimode à 5 + 2 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,75 x 1,85 x 1,65

1. De série à partir de la finition Esprit Alpine. 2. Consommation batterie vide. 3. Modèle récemment arrêté. 4. Autonomie électrique moyenne.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Dossier

Par Vincent Desmonts

QUE VALENT LES SPORTI

Scorpion non venimeux

Abarth 500e 42 kWh Turismo - 155 ch — **40 900 € / 35 900 €***

PHOTOS : N. SOLER

Quand on s'est fait le spécialiste des citadines bruyantes et pleines de caractère, devoir passer à l'électrique s'apparente à un suicide assisté ! Et si cette Abarth 500e est encore capable d'en mettre plein les oreilles grâce à son générateur de sons mécaniques optionnel (!), elle a rogné ses pinces et son dard. Le moteur de 155 ch (118 ch sur la Fiat 500) offre de bonnes reprises, mais des performances qui n'ont rien de sportif. Quant à la petite batterie de 37,3 kWh utiles, elle limite l'autonomie moyenne à 225 km… et à seulement 180 km sur autoroute. Un peu dur à avaler, vu le tarif qui flirte avec les 36 000 € bonus déduit ! On se consolera avec la présentation sympa, le comportement rigoureux et le confort enfin acceptable au quotidien. Mais pour le frisson, on repassera ! ■

Par rapport aux anciennes Abarth, la finition progresse, mais c'est surtout la position de conduite qui s'améliore.

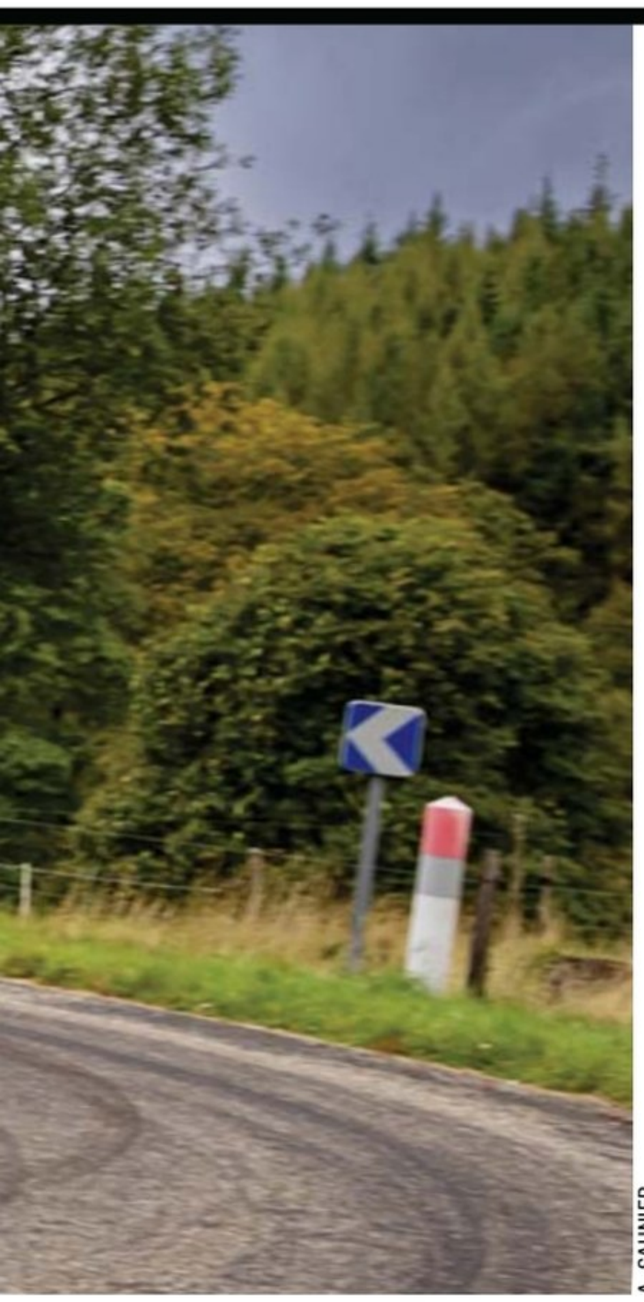
NOS MESURES (Labo Auto Plus)	
Vitesse maxi	155 km/h
Accélération 1 000 D. A.	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Autonomie moyenne	225 km
Route/Autoroute/Ville	250/180/250 km
Temps charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	6 h 20/35 mn (1)
Poids	1 381 kg
Coffre	214 dm³
Freinage 130 à 0 km/h	61 m

LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	235 Nm
Batterie	37,3 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus	0 g/km/- 5 000 €
Transmission	Aux roues AV
Pneus	205/40 R18
Dim. L x l x h, en m	3,68 x 1,69 x 1,52

LE VERDICT Auto Plus — **Une citadine stylée et sympa ? Oui. Une vraie petite sportive ? Oh, que non !**

1. Jusqu'à 85 % de capacité, à 85 kW maxi.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.



A. SAUNIER

L'électrification de l'offre ne signifie pas pour autant la disparition des sportives : nous avons essayé sept nouveautés musclées, afin de savoir à quoi ressemblera le "fun" automobile à l'avenir.

Les "vroum-vroum" et autres pétarades à l'échappement, ce sera bientôt fini : en 2035, les voitures neuves vendues en Europe n'auront – selon toute vraisemblance – ni moteur thermique, ni échappement, et les sportives et autres GTI ne feront pas exception à la règle ! La transition ne se fera pas sans heurts, tant l'interaction avec la mécanique est l'un des éléments fondateurs du plaisir de conduite. Mais s'ils n'émettent aucun son (sauf lorsqu'ils sont doublés d'un générateur de bruit !) et peuvent se passer de boîte de vitesses, les moteurs électriques ont d'autres atouts : leur compacité, mais surtout leur capacité à déployer un couple généreux sans le moindre temps de réponse à l'accélérateur. Une vigueur qui confine parfois à la violence, et que les Tesla ont largement contribué à populariser auprès du grand public.

C'est du lourd !

Les sportives électriques souffrent cependant des mêmes maux que les autres autos "à piles". D'une part, le poids élevé des batteries : des sept autos de ce dossier, seule l'Abarth 500e passe sous la barre de 1 400 kg ! Toutes les autres affichent entre 1 836 et 2440 kg sur la balance (sans occupants). Or plus de poids, c'est plus d'inertie et moins d'agilité : sauf à adopter de coûteuses suspensions pilotées ou des systèmes de vectorisation du couple, l'agrément s'en ressent. En outre, plus de puissance, c'est souvent aussi plus de consommation électrique, ce qui pèse sur l'autonomie. Enfin, ces versions coûtent cher : au moins 31 900 € bonus déduit pour une Abarth de (seulement) 155 ch… ■

Au sommaire

Abarth 500e	P. 36
BMW i4 M50	P. 37
Kia EV6 GT	P. 38
Porsche Taycan	P. 38
Smart #1 Brabus	P. 39
Tesla Model S Plaid	P. 39
MG4 XPower	P. 40

…VES ÉLECTRIQUES ?

Ça va chauffer !

PHOTOS : C. CHOULOT

BMW i4 M50 M Performance - 544 ch — **77 200 € / 72 600 €***

Version électrique de la Série 4 Gran Coupé, la BMW i4 se décline dans cette version M50 très musclée. Grâce à ses deux moteurs électriques (un par essieu), elle revendique en effet 544 ch et 795 Nm de couple. Et effectivement, elle vous colle au fond du siège avec ses accélérations virulentes, mais cela ne dure pas longtemps : le système de propulsion se bride après quelques coups d'accélérateur pour éviter la surchauffe ! Par ailleurs, l'auto est lourde (près de 2,3 tonnes), et cela se ressent au travers du comportement routier, qui pourrait être plus agile. Quant à l'autonomie, elle est correcte, sans plus, vu le prix : comptez 340 km sur autoroute. Au final, la i4 M50 séduit surtout par sa présentation cossue, même si son habitabilité déçoit pour un modèle de cette taille. ■

La BMW i4 soigne sa présentation, mais les interfaces tactiles sont un peu pénibles à utiliser.

NOS MESURES	
Vitesse maxi	220 km/h
Accélération 1 000 D. A.	23s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s1
Autonomie moyenne	370 km
Route/Autoroute/Ville	425/340/350 km
Temps charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	15 h/31 mn (2)
Poids	2 286 kg
Coffre	433 dm³
Freinage 130 à 0 km/h	67 m

LA TECHNIQUE	
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Couple maxi	795 Nm
Batterie	80,7 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Pneus AV/AR	245/45 R18/255/45 R18
Dim. L x l x h, en m	4,79 m x 1,86 m x 1,45 m

LE VERDICT Auto Plus — **Elle marche fort, mais pas longtemps. Et difficile d'oublier son poids élevé.**

2. De 10 à 80 % de capacité, à 205 kW maxi.

Déménageuse coréenne

PHOTOS: F. GROUT

Kia EV6 GT - 585 ch — **74 690 € / 70 200 €***

Près de 600 ch et moins de 23s sur le kilomètre départ arrêté : il n'y a pas si longtemps, de telles caractéristiques étaient l'apanage d'exotiques supercars. Aujourd'hui, c'est la fiche technique de la Kia EV6 GT ! Une coréenne à l'allure futuriste, dotée d'un habitacle spacieux, bien présentée et richement équipée. En plus de ses performances explosives, l'EV6 GT bénéficie d'un bon confort grâce à ses suspensions pilotées et ses sièges ergonomiques. Pour autant, elle est lourde (2,2 tonnes), ce qui pénalise son agilité, et sa direction manque de précision. Enfin, elle revendique une autonomie quelconque (300 km sur autoroute), malgré une batterie de belle taille (77,4 kWh utiles). Heureusement, celle-ci se dote de la technologie 800 volts pour se recharger en moins de 20 mn. ■

Présentation plutôt soignée et équipement complet à bord de la Kia EV6 GT, par ailleurs fort spacieuse.

NOS MESURES	
Vitesse maxi	260 km/h
Accélération 1 000 D. A.	22s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s
Autonomie moyenne	345 km
Route/Autoroute/Ville	385/300/360 km
Temps charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	13 h 30/18 mn (1)
Poids	2 189 kg
Coffre	490 dm^3
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE	
Moteurs électriques	2, synchrones à aimants permanents
Couple maxi	740 Nm
Batterie	77,4 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Pneus	255/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,89 x 1,55

LE VERDICT Auto Plus — **Une drôle de berline performante et spacieuse, mais au châssis pataud.**

Break de course

PHOTOS: A. CORTESI

Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo - 761 ch — **202 880 € / 202 880 €***

Drôle de break que celui-là ! Il se pare d'un accastillage de pseudo-baroudeur, n'offre que 477 dm^3 de volume utile, un habitacle plutôt confiné et… des chronos dignes d'une supercar ! La Taycan Cross Turismo a beau peser plus de 2,4 tonnes à vide, elle est capable d'expédier le kilomètre départ arrêté en moins de 21s (grâce, notamment, à sa boîte à deux vitesses à l'arrière) et dévoile un comportement routier ultra-rigoureux. Pas de miracle en revanche côté autonomie : 310 km sur autoroute, à ce tarif-là, c'est du vol qualifié ! Heureusement, la Taycan se recharge vite grâce à sa batterie de 800 V. Sa présentation est très cossue, mais moins son équipement : même à plus de 200 000 €, la caméra de recul, le régulateur adaptatif ou la clé mains libres restent en option. Osé ! ■

Présentation élégante et finition luxueuse. Mais les lacunes d'équipements sont nombreuses.

NOS MESURES	
Vitesse maxi	250 km/h
Accélération 1 000 D. A.	20s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s
Autonomie moyenne	335 km
Route/Autoroute/Ville	380/310/315 km
Temps charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	14 h/22 mn 30 (2)
Poids	2 440 kg
Coffre	402 dm^3 (3)
Freinage 130 à 0 km/h	60 m

LA TECHNIQUE	
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Couple maxi	1 050 Nm
Batterie	84 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Pneus AV/AR	245/45 R20 / 285/40 R20
Dim. L x l x h, en m	4,98 x 1,97 x 1,41

LE VERDICT Auto Plus — **Efficacité impressionnante, mais poids pachydermique et tarif astronomique.**

1. De 10 à 80 % de capacité, à 239 kW maxi. 2. De 5 à 80 % de capacité, à 270 kW maxi. 3. Plus 75 dm^3 à l'avant.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

Pochette-surprise

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Smart #1 Brabus - 428 ch — **47 815 € / 47 815 €***

Ce SUV à peine plus grand qu'un Renault Captur et aux lignes douces comme celles d'un nounours cache bien son jeu: dans cette version Brabus, il affiche des performances très sportives, notamment en reprises. Une vivacité au service d'un châssis efficace doté d'un bel équilibre, même si on aurait aimé plus de précision dans la direction et de feeling. Quant au poids (près de 2 tonnes à vide), il se fait ressentir au travers de mouvements de pompage sur mauvaises routes. Enfin, le freinage est un peu dur à doser à basse vitesse. Pour le reste, le #1 se montre plutôt accueillant et richement équipé, mais son ergonomie "tout tactile" manque de clarté et son coffre, de volume. Son autonomie, elle, est juste (notamment sur autoroute) compte tenu du prix assez élevé. ■

Finition perfectible, mais position de conduite bonne, équipement complet et rangements nombreux.

NOS MESURES	
Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 1 000 D. A.	24s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s2
Autonomie moyenne	290 km
Route/Autoroute/Ville	325/235/320 km
Temps charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	11 h/30 mn (1)
Poids	1 955 kg
Coffre (2)	De 333 à 445 dm³
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE	
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Couple maxi	543 Nm
Batterie	62 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Pneus	235/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,83 x 1,64

LE VERDICT Auto Plus — **Le #1 Brabus marche (très) fort, mais le grand frisson n'est pas au rendez-vous.**

Record battu !

PHOTOS: N. SOLER

Tesla Model S Plaid - 1 020 ch — **109 990 € / 107 800 €***

Elle ne paie pas de mine avec son allure un peu passe-partout, mais cette Model S dépasse les… 1 000 ch ! Et elle détient le record de notre labo à l'accélération : 18s au 1 000 m départ arrêté ! Ce qui ne l'empêche pas d'offrir une bonne autonomie, même sur autoroute (380 km). Et malgré un poids supérieur à 2,2 tonnes, elle conserve un comportement routier très dynamique, grâce à ses suspensions pilotées mais aussi à ses trois moteurs, qui permettent d'ajuster la répartition du couple entre les roues arrière pour l'agilité ("torque vectoring"). L'habitabilité est excellente, mais finition et insonorisation restent perfectibles. Enfin, si le peu pratique demi-volant "Yoke" n'est pas obligatoire, les commandes de clignotants sur le volant sont inévitables… et agaçantes dans les ronds-points. ■

Comme à l'habitude chez Tesla, la planche de bord est ultra-épurée. Mais la finition est peu digne du tarif…

NOS MESURES	
Vitesse maxi	322 km/h
Accélération 1 000 D. A.	18s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	1s1
Autonomie moyenne	425 km
Route/Autoroute/Ville	465/380/440 km
Temps charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	14 h/20 mn (3)
Poids	2 232 kg
Coffre (4)	660 dm³
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE	
Moteurs électriques	3 synchrones à aimants permanents
Couple maxi	1 400 Nm
Batterie	95 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Pneus AV/AR	255/45 R19 / 285/40 R19
Dim. L x l x h, en m	5,03 x 1,99 x 1,44

LE VERDICT Auto Plus — **Vrai dragster, cette Model S cache bien son jeu, mais manque de raffinement.**

1. De 10 à 80 % de capacité (à 150 kW maxi). 2. Banquette avancée/reculée. 3. De 10 à 80 % (à 250 kW maxi). 4. Dont 90 dm³ à l'avant.

Panoramique

Par David Bouillaux

ÉLECTRIQUE

MG4

XPower 64 kWh 4WD - 435 ch

40 490 € / 35 490 €*

UNE MG4 DE… 435 CH!

Coup de tonnerre

Après les excellents débuts commerciaux de la MG4, le constructeur chinois passe la vitesse supérieure pour sa berline compacte électrique. Voici la XPower, une version à quatre roues motrices de 435 ch.

Tout va très vite pour le constructeur chinois, et plus particulièrement pour sa berline compacte électrique. Grâce à son rapport prix/prestations quasi imbattable, la MG4 a très vite rencontré un franc succès. Cet automne, le constructeur en profite pour effectuer une mise à jour de la gamme. Outre l'arrivée d'une version Autonomie Etendue de 245 ch, dotée d'une batterie de 77 kWh (1) (autonomie annoncée de 520 km), MG lance une très étonnante MG4 XPower, équipée de deux moteurs électriques (un sur chaque essieu) pour une puissance combinée de 435 ch! Si l'implantation du moteur avant a un impact sur le rayon de braquage (12 m (2), une vraie contrainte en manœuvres!), elle permet à la MG4 d'en remontrer aux plus puissantes berlines compactes thermiques de la planète, telles que l'Audi RS3 (407 ch) ou la Mercedes Classe A 45 AMG (421 ch). Esthétiquement, la MG4 XPower se distingue par ses jantes alu de 18", ses gros étriers de frein orange et sa teinte spécifique (650 €). A l'intérieur, on note la présence d'une sellerie similicuir/Alcantara, d'un pédalier en alu et d'éléments en Alcantara sur les contre-portes.

Sans concurrence, aucune…

Pour obtenir une telle puissance, les ingénieurs ont greffé un second moteur à l'avant de 204 ch. Il épaule celui de 245 ch positionné à l'arrière. L'ensemble est alimenté par une batterie d'une capacité utile de 61,7 kWh, pour une autonomie maximale annoncée par MG à 385 km, mais mesurée par notre labo à 310 km en moyenne, 245 km sur autoroute, et beaucoup moins si l'on a le pied lourd! Pas plus de 150 km en conduite vraiment sportive. MG s'est également penché sur le châssis. La XPower dispose de suspensions plus fermes qu'une MG4 "standard". Pour autant, le niveau de confort reste tout à fait convenable pour la vie de tous les jours. Il faut juste composer avec quelques petites trépidations à basse vitesse. Les freins, plus imposants, nous ont quant à eux étonnés par leur efficacité mais aussi par leur endurance. Et pour transmettre plus efficacement les 600 Nm de couple au sol, cette MG4 est équipée d'un blocage de différentiel électronique (de série). A l'accélération, en mode Sport, lorsque les deux moteurs fonctionnent de pair (3), la XPower franchit le 0 à 100 km/h en 4s2, abat le 1000 m D. A. en 24s et reprend de 80 à 120 km/h en 2s4 selon nos mesures! Des valeurs comparables à celles relevées sur une RS3 et une A45 AMG, ou encore une Porsche 911 Carrera T… Outre ces accélérations éclair, la

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: malgré l'absence de remise, cette MG4 sportive affiche un tarif ultra-compétitif, et elle bénéficie encore du bonus de 5000 € (4). L'entretien: le constructeur préconise un passage au garage tous les ans ou tous les 24000 km.

L'équipement: cette déclinaison offre un rapport prix/dotation très intéressant. Clim' auto., sièges AV et volant chauffants, GPS, pompe à chaleur, jantes 18": la MG4 XPower fait le plein d'équipements.

1. Capacité brute. 2. Mesure labo Auto Plus. *3. En modes Eco et Normal, seul le moteur arrière est en action.* ***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

Sur circuit, les suspensions réglées un peu trop souples contribuent toutefois à rendre cette MG4 très communicative. Et les aides électroniques veillent.

Nombre de places : 5

Si vous mesurez plus de 1,80 m, n'ayez crainte, la MG4 sait recevoir et l'espace ne manque pas. Seule la place du milieu n'est pas très confortable, à cause d'une assise trop "bombée".

Volume : 350 dm³

Le moteur arrière empiète sur le coffre, dont le volume déçoit. C'est le point noir des MG4.

La MG4 accepte les charges rapides jusqu'à 140 kW : moins de 30 mn pour passer de 10 à 80 % de capacité.

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (4) • Blocage électronique du différentiel • Détecteur de fatigue • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif/limiteur de vitesse • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Câble de recharge type 2, mode 3 • Clé mains libres • Clim' auto. • Compteurs numériques 7" • Ecran tactile 10,25" avec GPS, Mirror Screen et télémétrie • Jantes alu 18" • Pédalier alu • Rétros rabattables électr. • Siège conducteur électrique • Sièges avant et volant chauffants.

En option **Agrément :** • Peinture métallisée/mate (650 €).

PHOTOS : A. SAUNIER

En ville ou sur les petites routes, on note de légères trépidations, mais plus la vitesse augmente, plus la MG4 gagne en confort. Seul hic : l'important rayon de braquage, qui pénalise les manœuvres.

NOS MESURES

LABO Auto Plus LABO

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	24s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s4
Autonomie moyenne	310 km
Route/Autoroute/Ville	345/245/345 km
Temps de charge Prise rapide	26 mn (1)
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	34 h/10 h
Poids	1836 kg
Diamètre de braquage	12 m
Freinage 130 à 0 km/h	60 m

1. De 10 à 80 % de capacité à 140 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	61,7 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi combinée	435 ch
Couple maxi	600 Nm
CO_2/Bonus	0 g/km/- 5 000 €
Transmission	Aux quatre roues (2)
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/45 R18
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,84 x 1,51
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

2. Non permanente.

À LA LOUPE

Accès à bord	■	Facilité de contrôle des niveaux	■
Consommation	■	Gabarit	■
Boîte automatique	■	Installation des passagers	■
Bruits aérodynamiques	■	Protection de la carrosserie	■
Bruit/vibrations du moteur	■	Roue de secours (kit de réparation)	■
Confort des suspensions	■	Sécurité des enfants	■
Direction	■	Souplesse à basse vitesse	■
Durée de garantie	■		
Emissions de CO_2	■		
Facilité à manœuvrer	■		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La MG4 XPower 64 kWh 4WD (35 490 €*, 435 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes électriques de plus de 200 ch, qui comprend notamment :
Cupra Born VZ (37 800 €*, 230 ch),
Renault Megane E-Tech EV60 Optimum Charge Techno (34 000 €*, 220 ch),
Smart #1 Brabus (47 800 €*, 428 ch),
Tesla Model 3 Propulsion (38 000 €*, 280 ch),
VW ID.3 Pro Performance Style (38 600 €*, 204 ch).

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

MG4 distille un grand sentiment de sécurité. Et quel équilibre ! Nous avons pu le vérifier sur les routes très sinueuses de notre parcours d'essai, d'autant plus que notre modèle était chaussé d'excellents pneus Michelin Pilot Sport 5. Certes, en mode quatre roues motrices, le comportement (moins survireur) peut manquer de piquant, et le châssis n'est pas aussi ferme que celui d'une bonne GTI. Mais la souplesse des suspensions accentue finalement le côté "vivant" de la XPower, et par là même, le plaisir de conduite. Enfin, si vous commandez rapidement, la XPower vous coûtera seulement 35 500 €* après déduction du bonus de 5 000 € (4). Ne cherchez pas, cette MG4 qui, par ailleurs, hérite d'une riche dotation, est seule en son genre ! ■

SUITE PAGE 42

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

4. Pour une commande avant le 15 décembre 2023 avec livraison avant le 15 mars 2024.

Panoramique

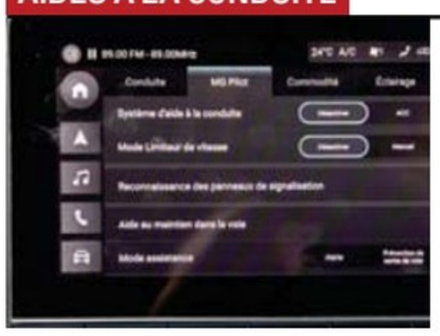
MG4 XPOWER 64 kWh 4WD

POSTE DE CONDUITE

Contrairement au passager, le conducteur dispose d'un siège à réglages électriques. Les sièges en similicuir/Alcantara offrent un bon compromis maintien/confort. Malgré une assise un peu trop haute, on est bien installé. Et le volant, très épuré, offre une bonne lisibilité des compteurs. En revanche, la visibilité arrière ne convainc pas *(voir "Raté").*

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

AIDES À LA CONDUITE



Comme sur une MG4 "classique", la plupart des aides à la conduite sont disponibles de série. Mais toutes n'apportent pas entière satisfaction, à l'image de l'aide au maintien dans la voie couplée au régulateur de vitesse adaptatif : le système manque de douceur et se révèle trop intrusif. Ainsi, les actions opérées sur le volant par le système peuvent surprendre. Par ailleurs, ces différentes aides à la conduite ne sont pas toujours très commodes à piloter à partir des boutons sur le volant.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE

La plupart des fonctions de la MG4 (GPS, modes de conduite…) se contrôlent via l'écran. Sur la version XPower, celui-ci donne même accès aux données de conduite sur circuit. En revanche, il manque toujours autant de réactivité.

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

BIEN VU

La MG4 XPower dispose d'un mode Launch Control facile d'utilisation, pour des départs canon ! Gadget, mais sympa…

RATÉ

On salue la présence des trois appuie-tête sur la banquette, mais on regrette qu'ils gênent autant la visibilité arrière.

FINITION

On note la présence d'Alcantara sur les contre-portes et au niveau de la sellerie propre à la version XPower. Malgré cela, la qualité de finition de la MG4 demeure correcte, sans plus. On note encore la présence de nombreux plastiques bas de gamme dans les parties basses.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

CHAUFFAGE/CLIM'

Depuis la mise à jour opérée sur la gamme MG4, les réglages de clim' s'effectuent plus facilement via un raccourci proposé à l'écran.

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

SYSTÈME AUDIO

Comme sur la version haute Luxury, la version XPower dispose d'un système audio à six HP. Le réglage du volume manque de simplicité.

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

RANGEMENT

La boîte à gants et les bacs de porte se révèlent un peu justes. Néanmoins, au centre, les grands espaces facilitent le quotidien. Pratique pour y glisser ses effets personnels. Notez la présence d'une recharge sans fil pour le smartphone.

Taille boîte à gants	
Taille vide-poches	
Trappe plancher	Indisponible
Tiroir sous sièges	Indisponible

Le verdict Auto Plus

Une référence !

Jamais un véhicule électrique n'aura proposé un tel rapport prix/prestations. En plus de performances de haut vol, d'un comportement sécurisant et d'une dotation complète, cette MG4 est proposée à un tarif abordable.

LES PLUS
- Accélérations renversantes
- Prix/prestations imbattable
- Dotation riche

LES MOINS
- Coffre trop petit
- Réactivité de l'écran tactile
- Assise trop haute

PHOTOS: A. SAUNIER

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Une auto testée au quotidien

Par Thierry Réaubourg

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

CETTE SEMAINE

Le Hyundai Kona Hybrid

Le premier Kona a rencontré un franc succès en Europe. Il s'agit même du second modèle le plus vendu de la marque, derrière le Tucson. Le nouvel opus, lui, pourrait bien passer en tête. Le Kona 2023 (uniquement hybride ou électrique) gagne en effet 15 cm en longueur (4,35 m), ce qui le fait glisser vers le haut de sa catégorie (les SUV citadins), laissant au Bayon, son petit frère, le soin de s'occuper des rivaux de moins de 4,25 m. Une croissance qui n'est pas sans conséquence sur son prix, toujours inférieur à celui du Tucson, mais plus salé que celui de ses concurrents, type Renault Captur ou Nissan Juke. La version hybride qui nous intéresse ici débute en effet à 33 400 € (Intuitive), pour culminer à 39 900 € (N-Line Executive). Notre Kona Executive s'affiche, lui, à 38 900 €, avec un bel équipement en retour. Mais que vaut sa mécanique de 141 ch (1.6 essence + bloc électrique) au quotidien ? Tient-il ses promesses en sobriété ? Quid de son confort comme de ses nombreuses aides à la conduite ? Voilà nos réponses, au bout d'une semaine passée en sa compagnie…

Une agréable ambiance "premium"

On se sent bien à bord avec les matériaux valorisants, la belle qualité d'assemblage, l'habitacle lumineux et les écrans high-tech sur la planche de bord. Ce SUV chouchoute aussi ses invités avec l'équipement de la finition Executive : sellerie en cuir, sièges électriques chauffants et ventilés, banquette et volant chauffants, hi-fi Bose, USB à gogo : le grand jeu !

Aspects pratiques : un bon élève

On a apprécié les nombreux rangements à disposition dans l'habitacle (en particulier sur la console centrale), et la contenance de coffre de 495 dm³, malgré la présence des batteries sous le plancher. Un beau volume, doublé d'un seuil assez bas pour charger sans se casser le dos.

Des radars de stationnement trop zélés

Encombrant pour un SUV citadin et doté d'une commande de boîte peu accessible lorsque l'on manœuvre (cachée derrière le volant), le Kona n'est pas toujours simple à garer. On peste surtout contre les radars bipant beaucoup trop loin des obstacles. Mieux vaut se fier à la caméra 360°…

Bien Moyen Décevant

Sain, souple et sobre sur route

La motorisation hybride du Kona lui assure un bel agrément de conduite sur le réseau secondaire. La boîte à double embrayage fait preuve d'une appréciable douceur (à défaut de réactivité), et les fréquentes phases de roulage en mode électrique permettent de maintenir une faible consommation (5,1 l/100 km). Côté comportement, même s'il manque un peu d'agilité, ce SUV jouit d'un bel équilibre et freine court. Sécurisant!

Un peu moins confortable en ville…

Profitant d'un amortissement souple, le Kona hybride s'impose comme l'un des SUV les plus douillets de sa catégorie. Petit bémol cependant: à basse vitesse, le sud-coréen filtre moins efficacement les petits défauts de la chaussée (saignées, raccords de goudron, plaques d'égout ou pavés). Un phénomène sans doute accentué par ses grandes roues de 18".

Aides à la conduite : alerte rouge !

Lecture des panneaux bipant à chaque changement de limitation et au premier kilomètre/heure de trop, contrôle de l'attention du conducteur en panique dès que l'on quitte la route des yeux pour régler la clim' ou la radio, préconisation "pause-café" dès le premier quart d'heure de route, avant des rappels toutes les 10 mn: insupportable! Las, il faut un tas de manipulations pour les neutraliser, à reproduire à chaque redémarrage…

Trahi par sa boîte auto. sur l'autoroute

La mécanique manquant de brio sur autoroute, la boîte auto. préfère rester en 5e, à 130 km/h, plutôt que d'engager la 6e. Même sur le plat, en mode Eco et régulateur de vitesse actif! Et le moindre faux plat fait rétrograder la DCT-6 en 4e. Agaçant! Autre conséquence de cet entêtement, la surconsommation: 7,5 l/100 km entre Paris et Lyon, sur l'A6. C'est 1 l de plus qu'à 120 km/h, la 6e acceptant de s'engager plus régulièrement à cette allure. Seul moyen de forcer la boîte à rester en 6e à 130 km/h: la palette "+" au volant. Mais il faut pour cela activer le mode Sport[1]!

PHOTOS: N. SOLER

Une habitabilité de SUV compact

Plus long que ses rivaux (4,35 m, contre 4,23 m, par exemple, pour le Renault Captur), mais aussi plus large, le Kona propose une habitabilité digne de la catégorie supérieure. Nos trois cobayes, mis à l'épreuve tout un week-end, ne se sont jamais plaints, hormis pour saisir les ceintures.

Notre verdict Des "bricoles" à améliorer…

Agréable à fréquenter ce nouveau Kona, et ce grâce à son habitacle spacieux, son amortissement prévenant, sa présentation valorisante et sa généreuse dotation. Belle douceur de conduite par ailleurs… Mais attention à son appétit sur les longs trajets autoroutiers! Surtout sur les parcours montueux, que déteste la boîte DCT-6. Nous avons surtout pesté contre les alertes sécuritaires, terriblement intrusives…

1. En mode Eco, les palettes servent uniquement à moduler l'intensité du freinage régénératif (trois niveaux).

Audi RS6 Avant — Une version encore plus performante et… plus chère !

4.0 TFSI Performance quattro Tiptronic 8 - 630 ch - **147 910 € / 187 600 €***

PHOTOS : A. SAUNIER

Une fin heureuse

La RS6 Avant thermique vit ses dernières années. Pour terminer en beauté, Audi la décline dans cette ultime version "Performance". Esthétiquement, les boucliers retravaillés accentuent son agressivité. Les grandes roues de 22" (série) aussi. Elles laissent apparaître d'énormes freins, composés d'étriers à dix pistons (à l'avant) et de disques en carbone céramique (option à 10 000 €), à la puissance et l'endurance phénoménales. Pourtant, ils ont fort à faire pour stopper ce grand (5 m de long) et lourd break (plus de 2,2 tonnes). Des caractéristiques qui s'oublient une fois en mouvement. Avec 630 ch (+ 30 ch par rapport à une RS6 classique) et un couple titanesque de 850 Nm (+ 50 Nm), la Performance déménage, dans tous les sens du terme ! En effet, habitabilité et volume de coffre restent identiques à ceux d'une A6 Avant de base. Mais à la conduite, aucune confusion possible. Cette RS6 fait preuve d'une efficacité redoutable. Attention néanmoins à bien ajuster les modes de conduite. En mode Sport, les suspensions trop sautillantes sont à réserver aux circuits au revêtement parfait. On peut heureusement les régler différemment, tout en profitant du mode Sport pour le moteur V8, au bruit grave et rauque, qui accompagne alors le mouvement de petites détonations à la décélération. Les fans de belles mécaniques resteront sans voix. Au moment de régler la note aussi… Même avec 7 % de remise, le prix (+ 7 000 € par rapport à la RS6 Avant) s'envole à plus de 187 000 €*, malus de 50 000 € inclus !

C. Thouluc

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Vitesse maxi	280 km/h (1)
Accélération 0 à 100 km/h	3s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s
Poids	2 210 kg
Diamètre de braquage	11,5 m
Consommation moyenne	12,5 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	61 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence + micro-hybridation 48 V	8 cylindres en V, 32S
Cylindrée	3 996 cm^3
Puissance maxi	630 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	850 Nm à 2 300 tr/mn
CO_2 / Malus	281 g/km / + 50 000 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Pneus	285/30 R22
Réservoir	73 litres
Dim. L x l x h, en m	5 x 1,96 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict (Auto Plus) **Intéressant**

1. Donnée constructeur

Sportif, avec son volant à méplat et ses sièges sport, l'habitacle se montre élégant. L'ergonomie judicieuse et les menus intuitifs facilitent la prise en main des nombreux équipements high-tech.

A travers les grandes roues de 22" (série), on distingue aisément les étriers à dix pistons qui mordent des disques en carbone céramique surdimensionnés de 440 mm à l'avant. Quelle efficacité !

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie).

LE CLUB Auto Plus

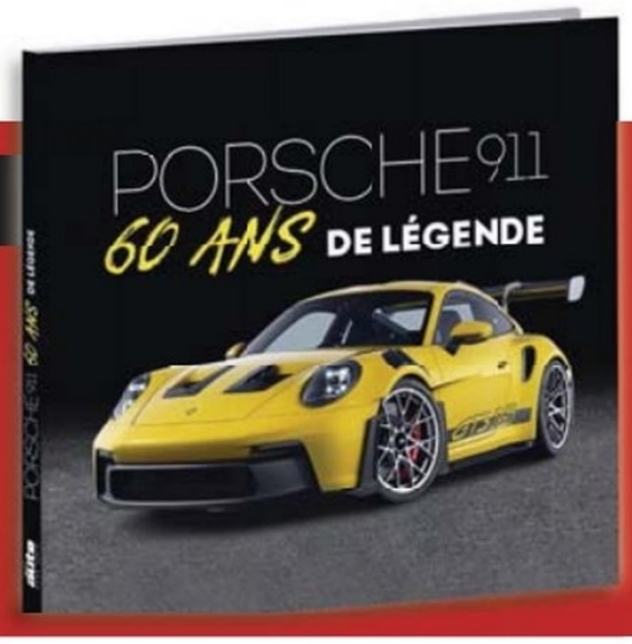
LE 1ER CLUB QUI SE MET À LA PLACE DU CONDUCTEUR

ACCÉDEZ AUX CONSEILS JURIDIQUES D'UN AVOCAT SPÉCIALISÉ EN 24H.

Adhérez au club dès maintenant !

Photo non contractuelle

EN CADEAU



POUR SEULEMENT 2.67€/mois*

ADHÉREZ

- PAR TÉLÉPHONE AU **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé)
- SUR *WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS*
- EN RENVOYANT LE BULLETIN CI-DESSOUS

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

Je souscris au Club Auto Plus

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

Je choisis mon mode de règlement

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

Vous souhaitez régler par **carte bancaire** ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur www.kiosquemag.com**

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT **IBAN** |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|

Je complète mes coordonnées

Nom** : ..... Prénom** : .....
Adresse** : .....
Complément d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...)** : .....
Code postal** : |_|_|_|_|_| Ville** : .....
Tél. (de préférence portable) : |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)
E-mail. : .....
(Pour gérer votre adhésion, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

#M047 #D1556885

Dater et signer obligatoirement

À : .....

Date : |_|_| / |_|_| / |_|_|

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux- FRANCE – Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. *Dans la limite des stocks disponibles - Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2023. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.

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

AUTO DROIT | mobilité club france | Auto Plus assurance | DEKRA | NORISKO | idGarages.com | reezocar | STAGES points.fr

Les coachs Auto Plus

Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Bâche de protection antigivre pour pare-brise de Tech 9

PHOTOS : Y. LEFEBVRE

Bâche de protection antigivre pour pare-brise de Tech 9, 4,55 € dans les magasins E.Leclerc

Votre auto dort dehors ? Si gratter le pare-brise ne fait pas partie de vos passe-temps favoris, mieux vaut installer une bâche de protection. Il suffira de l'enlever pour un départ instantané. Voyons comment la protection Tech 9 vendue chez Leclerc passe le test du labo.

Comment ça marche ?

La bâche est composée de fibres de polypropylène tissées, la même matière que celle utilisée dans la fabrication des sacs cabas pour les courses. A une petite différence près : la surface est intégralement recouverte d'un film plastique imperméable. Avec ses 180 x 80 cm, cette bâche de pare-brise offre des dimensions suffisantes pour s'adapter à tous les modèles. On remarque deux brides (25 x 25 cm) de chaque côté, à insérer dans l'habitacle et reliées entre elles par deux élastiques équipés de crochets. Les portes fermées, la bâche se retrouve plaquée et bloquée sur le pare-brise.

Au final ● ○ ○

La matière tissée est très résistante et bien étanche. Les brides coincées dans les portières font bien leur travail : l'ensemble reste en place même en cas de coup de vent. Cette bâche isolante recouvrira sans problème les plus grands pare-brise. Sa souplesse lui permet aussi de s'adapter aux plus petits et à tous les dessins de portières. Pour moins de 5 €, on valide !

Bien ● ○ ○ Moyen ○ ● ○ Décevant ○ ○ ●

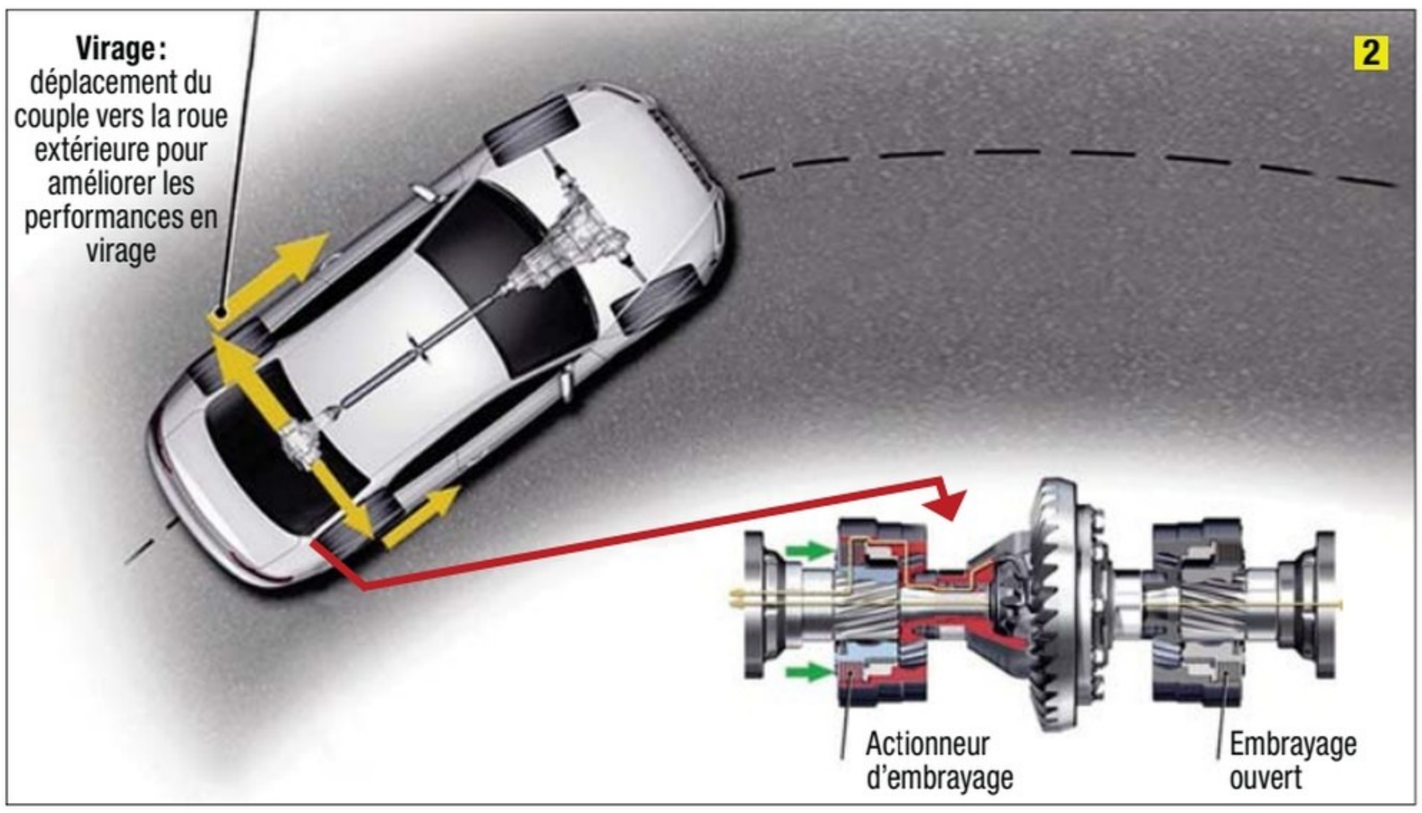
UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le différentiel

PHOTOS : AUDI

Permettre de tourner sans faire couiner les pneus ni abîmer la mécanique : telle est l'utilité du différentiel 1 et 2, présent sur toutes nos autos.



C'est un composant mécanique souvent mal compris et pourtant crucial. Voyons comment fonctionne le différentiel.

Comment ça marche ?

En virage, les roues situées à l'extérieur de la courbe parcourent une distance un peu plus grande que celles à l'intérieur, et tournent donc plus vite. Si elles sont reliées, ce qui est le cas pour les roues motrices, cela pose problème : elles tournent à la même vitesse, ce qui risque d'endommager les pneus (par ripage), voire la transmission. C'est là qu'intervient le différentiel. Il est composé d'une couronne dentée solidaire du moteur, qui entraîne une cage comportant des pignons satellites, eux-mêmes engrenés sur deux pignons reliés à chaque roue. En ligne droite, ces deux derniers tournent à la même vitesse, entraînant la cage à pignons et les engrenages satellites qu'elle contient, qui, eux, ne bougent pas. En virage, ces engrenages satellites entrent en rotation et envoient un couple supplémentaire à la roue qui tourne le plus vite, évitant tout ripage.

A l'usage

Certains 4x4 permettent de bloquer le différentiel, ce qui revient à faire comme s'il n'était pas là : cela permet d'améliorer la motricité sur sol meuble à basse vitesse. Quant aux sportives, elles peuvent recevoir un différentiel autobloquant, qui autorise un certain taux de blocage afin d'optimiser la motricité en virage.

PRATIQUE *Par J. Palaz*

Cuir et similicuir : comment les faire durer ?

Le premier est d'origine animale et le second synthétique. Dans les deux cas, un bon entretien garantit leur longévité. Et si la méthode diffère peu, la nature de chacun implique un choix de produits spécifiques et de qualité (Colourlock, Altacuir, Sofolk, Swisswax, Chemical Guys…). On vous dit tout.

N. SOLER

Cuir ou simili : comment les distinguer ?

Le cuir a un aspect plus mat que le similicuir, toujours très brillant. Mais d'autres signes peuvent vous éclairer.

▮ **Pincez-les**. Sur un bourrelet de l'assise, pincez le revêtement. Si la pliure forme une arête fine et nette, il s'agit d'un similicuir. Avec un cuir, elle restera arrondie.

▮ **Frottez-les**. Relâchez un peu la pression du pincement et tentez de faire glisser une face contre l'autre. Si le frottement opère, il s'agit d'un simili.

▮ **Vérifiez le revers**. En cas d'accroc, si vous apercevez un tissage blanc au dos du revêtement, vous êtes en présence d'un similicuir.

DÉCRASSER RÉGULIÈREMENT

Le sébum, la crasse et la teinte des vêtements finissent par traverser la couche protectrice. Un nettoyage tous les 3 à 4 mois s'impose.

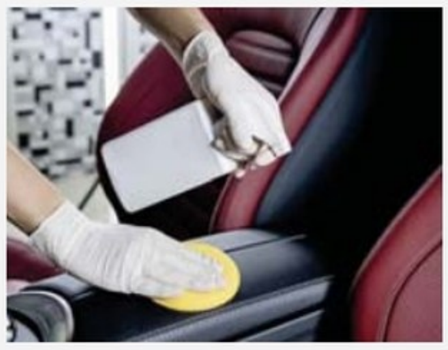
▮ **Produits dédiés.** Si le similicuir ne tolère que les produits doux, le cuir est encore plus fragile. Ses fibres contiennent du collagène, sensible aux variations de PH. L'usage répété de détergents inappropriés les rend cassantes. N'utilisez donc que des produits de spécialistes.

▮ **Brossez**. Pour décrasser, utilisez une brosse à poils de soie (5 €) ou un gant de nettoyage (Carpro InnerScrub, 15 €). Le chiffon microfibre, lui, sera parfait pour éliminer le produit.

SHUTTERSTOCK

NOURRIR ET PROTÉGER

Conserver l'élasticité et la souplesse de la matière est la clef de sa longévité. Passé trois ans, mieux vaut nourrir cuir et simili tous les trois mois et appliquer une couche de protection contre l'usure.


SHUTTERSTOCK

▮ **Pas de recette miracle**. Souvent cité, le lait pour bébé graisse en surface, obstrue les pores et produit un effet collant. Préférez une lotion dédiée, à appliquer à l'aide d'un tampon. Traitez les pièces les unes après les autres (de couture à couture), puis laissez pénétrer le produit 3 à 5 minutes. Enfin, éliminez l'excédent avec un chiffon microfibre.

▮ **Limitez l'usure**. Une fois le support propre, nourri et sec, appliquez au chiffon doux une protection contre de futures agressions. Plus efficaces, des traitements céramique ont fait leur apparition (CarPro Cquartz Leather coating 2.0, par exemple).

SHUTTERSTOCK

PIGMENTER LES ÉLÉMENTS USÉS

Le frottement des mains sur le volant altère la pigmentation. Grâce aux kits de rénovation (Quixx 23 €, Alta Cuir 30 €, Sofolk 35 €, Colourlock 45 €), redonnez-lui un aspect neuf.

▮ **Avant de commencer**. Protégez le siège et les commandes au volant. Si les surpiqûres ne sont pas de la même teinte, travaillez autour d'elles avec un coton-tige.

▮ **La méthode**. Après avoir nettoyé le volant, poncez l'ensemble. Cette étape cruciale élimine les rayures, casse le vernis d'origine et assure l'accroche. Ensuite, dégraissez en douceur puis tamponnez la teinture et tendez-la au sèche-cheveux. Répétez l'opération et laissez sécher 24 heures. Enfin, passez le fixateur de teinte et séchez à nouveau.

N. SOLER

RÉPARER FISSURES OU DÉCHIRURES

En suivant la bonne méthode (ici avec un kit Sofolk), les gros dégâts disparaissent.

L. LACOSTE

▮ **Craquelures**. Ici, il s'agit de combler de petits interstices avec une pâte réparatrice. Avant tout, nettoyez et poncez les zones concernées (grain 240 fourni). Une fois le support lisse au toucher, lissez la pâte à la spatule. Après séchage et ponçage du surplus, répétez l'opération si nécessaire.

L. LACOSTE

▮ **Déchirures**. Là, la zone à combler est grande et une pièce de cuir (fournie dans le kit) doit être collée par-dessous. Après dégraissage à l'acétone, nettoyage et ponçage de la zone, passez la pièce bien à plat en dessous de l'accroc et collez-la avec la pâte réparatrice (ou la colle néoprène s'il s'agit de simili). Ensuite, comme pour les fissures, comblez les aspérités.

L. LACOSTE

▮ **Passage en peinture**. Ces réparations impliquent une recoloration. La bonne teinte est obtenue par la réception d'un nuancier ou l'envoi d'un échantillon. Une fois testée, appliquez la peinture avec un rouleau en mousse (deux à quatre couches) et laissez sécher 48 heures. Enfin, fixez la teinte avec le vernis spécifique.

Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux

SPÉCIAL HYBRIDE RECHARGEAB

Notre sélection

Electrique au quotidien et thermique lors des longs trajets, l'hybride rechargeable séduit de plus en plus d'acheteurs d'occasions. Le choix est désormais vaste sur le marché, mais, comme toujours, il faut séparer le bon grain de l'ivraie. Voici les meilleurs choix.

Sur le papier, la technologie hybride rechargeable, ou PHEV, a tout de l'usine à gaz. Comme une hybride classique, elle associe un moteur thermique – fonctionnant presque toujours au sans-plomb – avec un ou plusieurs blocs électriques. Mais ses batteries peuvent, elles, se recharger sur une prise ou une borne, ce qui leur permet d'envisager, selon les modèles et les conditions, de 30 à 100 km sans brûler une goutte de pétrole. Ainsi, il est possible d'effectuer les courts trajets de la semaine en mode 100 % électrique sans avoir à se préoccuper de la présence de bornes, le moteur thermique prenant le relais une fois les accus à plat. Poussée par des incitations fiscales, cette technologie séduit beaucoup les entreprises sur le marché du neuf. De leur côté, rebutés par les tarifs élevés, les particuliers préfèrent se tourner vers les exemplaires de seconde main, désormais plus accessibles. Naturellement, pour que le surcoût à l'achat par rapport à un équivalent essence ou diesel soit résorbé, il faudra rouler en tout électrique, et donc brancher l'auto, le plus souvent possible. Outre leur prix, les hybrides rechargeables se distinguent par ailleurs souvent par un coffre restreint, la batterie empiétant sur le volume de chargement, et par un confort ferme. Cependant, certains modèles méritent vraiment que l'on s'intéresse à eux. Voici lesquels.

Pierre Audemar

A. SAUNIER

Les berlines et breaks à partir de 18 000 €

Volkswagen Golf 7 GTE

T. ANTOINE / ACE-TEAM

6 CV ▮ 204 ch ▮ 6,9 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 50 km ▮ 301 dm³

Conscient que le mariage entre le 1.4 TSI de 150 ch et un moteur électrique aboutissait à une Golf particulièrement dynamique à conduire, Volkswagen l'a dotée d'un badge rappelant la mythique GTI. La présentation est à l'avenant, avec des boucliers spécifiques et des sièges sport habillés du fameux tissu au motif écossais. Capable de parcourir jusqu'à 40 km (mesures labo, à condition d'orienter son choix sur un modèle équipé de jantes de 16") sans rejeter le moindre gramme de CO_2, cette Golf parvient à rester sobre lorsque le quatre cylindres est sollicité. L'équipement est généreux (GPS, régulateur de vitesse adaptatif…) et la finition sérieuse. Seul bémol : la malle (301 dm³) est un peu juste pour les départs en vacances.

Vu une GTE de 2015 avec 94 500 km à 18 500 €

Hyundai Ioniq Plug-in

A. SAUNIER

3 CV ▮ 141 ch ▮ 5,3 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 50 km ▮ 322 dm³

Moins diffusée que la full hybrid ou l'électrique, la variante hybride rechargeable de la Ioniq n'en est pas moins très recommandable. Tout d'abord parce que son autonomie en tout électrique (41 km maximum mesurés par le labo *Auto Plus)* permet de couvrir la grande majorité des trajets quotidiens. Quant au temps de recharge de sa batterie (3 h 15 sur une prise standard), il permet d'assurer un "plein" d'ions en une seule nuit. Avec sa boîte à double embrayage, cette coréenne se montre agréable à conduire et nerveuse lorsqu'il s'agit de dépasser. L'espace à bord (mais pas celui du coffre) et le confort de l'amortissement en font une vraie familiale, de surcroît suréquipée en finition Executive (sellerie cuir, phares au xénon, etc.).

Vu une Executive de 2017 avec 41 300 km à 19 900 €

Nos spécialistes

Pierre Audemar

Pierre-Louis Champeaux

Guillaume Jean

LE

BMW Série 3 330e

BMW

8 CV ▮ 252 ch ▮ 7,1 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 40 km ▮ 370 dm³

Chez BMW, les performances et l'agrément de conduite sont des valeurs clés. Bien qu'elle fasse appel à un "modeste" quatre cylindres 2.0, cette version conserve ces qualités, tout en affichant un appétit bien inférieur à celui des versions thermiques de même puissance. Mesurée à 31 km par le labo *Auto Plus,* l'autonomie électrique peut sembler modeste face à ce qu'offrent des rivales plus récentes. Mais, pour déposer les enfants à l'école et se rendre au travail, cela suffira dans la majeure partie des cas. Les amateurs de conduite enjouée seront comblés par le châssis vif mais sécurisant. Davantage grand tourisme que sportive, la 330e s'apprécie encore plus avec une finition très bien équipée telle que la Luxury (sellerie cuir, navigation, etc.).

Vu une Luxury de 2016 avec 110000 km à 21900 €

LES PETITS BUDGETS DÉLAISSÉS...

Et pour moins de 15000 €?

Avec un ticket d'entrée à 18500 €, notre sélection ne s'adresse pas à toutes les bourses. Hélas, force est de reconnaître qu'il est difficile de trouver une hybride rechargeable à moins de 15000 €. Certes, quelques Kia Optima, Mitsubishi Outlander et Toyota Prius sont bien présents dans les annonces, pour des prix compris entre 9000 € et 15000 €. Mais tous affichent des kilométrages supérieurs à 180000 km, ce qui, même pour ces modèles réputés fiables, expose l'acheteur à des risques d'interventions coûteuses à court terme.

Certains vendeurs proposent également sous l'étiquette "hybride rechargeable" des BMW i3 REX et Opel Ampera (et son clone Chevrolet Volt). Il s'agit d'électriques à prolongateur d'autonomie (un petit moteur thermique permet de recharger la batterie en roulant, mais la traction est uniquement assurée par le bloc électrique), capables de parcourir de faibles distances (100 à 150 km) avant de devoir refaire le plein de carburant. Des autos inadaptées à un usage quotidien.

N. SOLER

Acheter une voiture d'occasion

Les SUV à partir de 19 000 €

Renault Captur E-Tech plug-in

A. CORTESI

5 CV ▮ 160 ch ▮ 6,2 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 50 km ▮ 288/408 dm³

Cher en neuf, le Captur hybride rechargeable se trouve déjà sans peine sous la barre des 20 000 € en occasion. A ce tarif, vous profiterez du confort, des aspects pratiques (la banquette coulissante, qui permet de faire passer le volume de coffre à 408 dm³, est livrée de série) et de la présentation de qualité du petit SUV du Losange. Le confort n'est pas mis à mal par le poids élevé (1 600 kg à vide), qui a pourtant imposé la présence de suspensions raffermies. On est bien dans ce Captur, y compris à l'arrière. Polyvalent, il brille par sa capacité à parcourir, en ville, jusqu'à 42 km en mode électrique (mesure labo *Auto Plus*). Et lors des longs trajets, il saura faire preuve d'une sobriété appréciable.

Vu un Intens de 2020 avec 57 000 km à 19 000 €

Kia Niro Hybride Rechargeable

T. ANTOINE / ACE-TEAM

4 CV ▮ 141 ch ▮ 5,8 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 58 km ▮ 314 dm³

Grâce à sa hauteur contenue pour un SUV (1,55 m), le Niro parvient à afficher un appétit très mesuré et une autonomie en tout électrique largement suffisante au quotidien (43 km mesurés par le labo *Auto Plus*). L'espace à bord est généreux, mais le coffre pâtit de l'arrivée de la batterie. Ce coréen mise également beaucoup sur le confort, avec un amortissement tolérant et une mécanique très douce. Sa boîte à double embrayage ne fait ainsi absolument pas ressentir les changements de rapports. Moins demandé en occasion que les versions hybrides et électriques, le Niro rechargeable est proposé à des prix très intéressants. D'autant qu'il est couvert par une garantie de 7 ans/150 000 km.

Vu un Design de 2019 avec 53 900 km à 21 000 €

Mini Countryman Cooper SE All4

A. SAUNIER

5 CV ▮ 224 ch ▮ 6,9 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 40 km ▮ 368 dm³

Grâce à son moteur électrique positionné sur le train arrière (le 1.5 turbo se trouvant à l'avant), le SUV Mini peut se targuer de posséder 4 roues motrices. Un atout pour ceux qui vivent dans des régions montagneuses. Malgré un poids considérable (1 773 kg), il parvient à préserver une autonomie électrique correcte (environ 30 km) sans que la malle souffre trop de la présence de la batterie et du moteur. C'est inhabituel pour la marque anglaise, mais les réglages mécaniques privilégient la douceur plus que les performances. Quant au look, il reste inimitable et explique à lui seul l'engouement pour ce modèle. Les exemplaires full options pullulent sur le marché et ne sont pas forcément plus chers que les versions dénudées.

Vu un Business de 2017 avec 79 000 km à 22 000 €

Kia XCeed Hybride Rechargeable

A. SAUNIER

5 CV ▮ 141 ch ▮ 5,3 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 42 km ▮ 295 dm³

Contrairement à ses concurrents, Kia n'a pas jugé bon de gaver son SUV rechargeable de chevaux. Et si les 141 équidés suffisent largement dans le cadre d'un usage familial, ils se montrent en outre étonnamment sobres. Grâce à sa transmission à double embrayage, le XCeed s'avère extrêmement doux à mener. La qualité de fabrication est très honnête et

Citroën C5 Aircross Hybrid

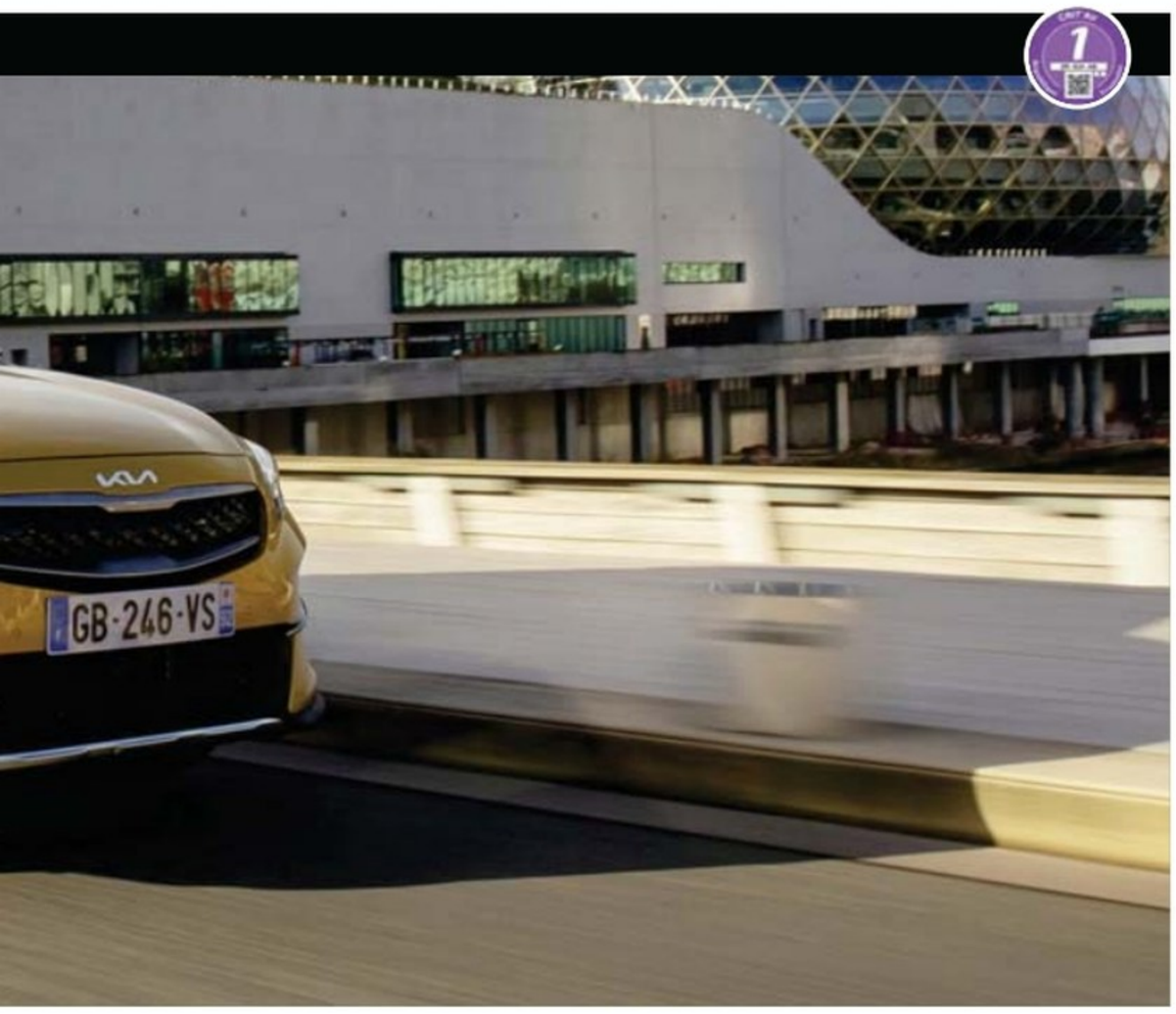
N. SOLER

10 CV ▮ 225 ch ▮ 7,7 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 55 km ▮ 522 dm³

S'il partage ses entrailles avec le Peugeot 3008, le C5 Aircross répond davantage aux besoins d'une famille. Son coffre reste volumineux malgré l'implantation de la batterie, tandis que ses suspensions à double butée hydraulique et ses sièges moelleux en font une référence en matière de confort. Le comportement routier est également à la hauteur de la réputation de la maison au double chevron. En matière de modularité, ce modèle est imbattable : ici, pas de banquette arrière, mais trois sièges indépendants et coulissants. Peu porté sur le sans-plomb lorsqu'il fonctionne en mode hybride, il affiche également une autonomie enviable en mode électrique. En ville, le labo *Auto Plus* a ainsi mesuré jusqu'à 46 km.

Vu un Shine Pack de 2021 avec 60 500 km à 26 800 €

Kia Niro



l'équipement de série complet sur le milieu de gamme Design (vitres arrière surteintées, phares à leds, GPS, etc.). Méconnu, ce Kia décote très vite, permettant de bonnes affaires pour les acheteurs. Un excellent choix, garanti 7 ans/150 000 km de surcroît, pour qui cherche une auto sans ennuis. Seul hic, son coffre, trop petit pour une famille.

Vu un Design de 2021 avec 57 600 km à 22 900 €

POUR ALLÉGER LA MISE DE DÉPART

Les aides à l'achat

Si, depuis le début de cette année, les hybrides rechargeables (neuves comme d'occasion) ne sont plus éligibles au bonus écologique, plusieurs coups de pouce existent afin d'adoucir le montant final de la facture d'achat. Elles prennent principalement la forme d'une prime à la conversion (PAC), versée lors de l'acquisition d'une occasion. Pour en bénéficier, il faut en parallèle envoyer au rebut un véhicule diesel mis pour la première fois en circulation avant 1er janvier 2011, ou un essence mis en circulation avant le 1er janvier 2006. Ensuite, le montant alloué dépend de vos revenus.

Cas n° 1 : le revenu fiscal de référence (RFR) par part de votre foyer est inférieur à 6 300 €. La prime à la conversion qui vous sera versée atteindra 5 000 € (dans la limite de 80 % du prix d'achat) si vous achetez une hybride rechargeable dont l'autonomie homologuée en tout électrique est d'au moins 50 km. Sinon, son montant sera de 3 000 €.

Cas n° 2 : le revenu fiscal de référence par part de votre foyer est compris entre 6 300 € et 13 489 €. La PAC est alors de 2 500 € (toujours limitée à 80 % de la valeur d'achat) si l'autonomie en tout électrique est d'au moins 50 km, et de 1 500 € dans le cas contraire. Toutefois, si vous êtes considéré comme un gros rouleur (la distance entre votre domicile et votre lieu de travail est supérieure à 30 km et/ou vous parcourez annuellement plus de 12 000 km avec votre véhicule personnel dans le cadre de votre activité professionnelle), ce sont les conditions du cas n° 1 qui s'appliquent.

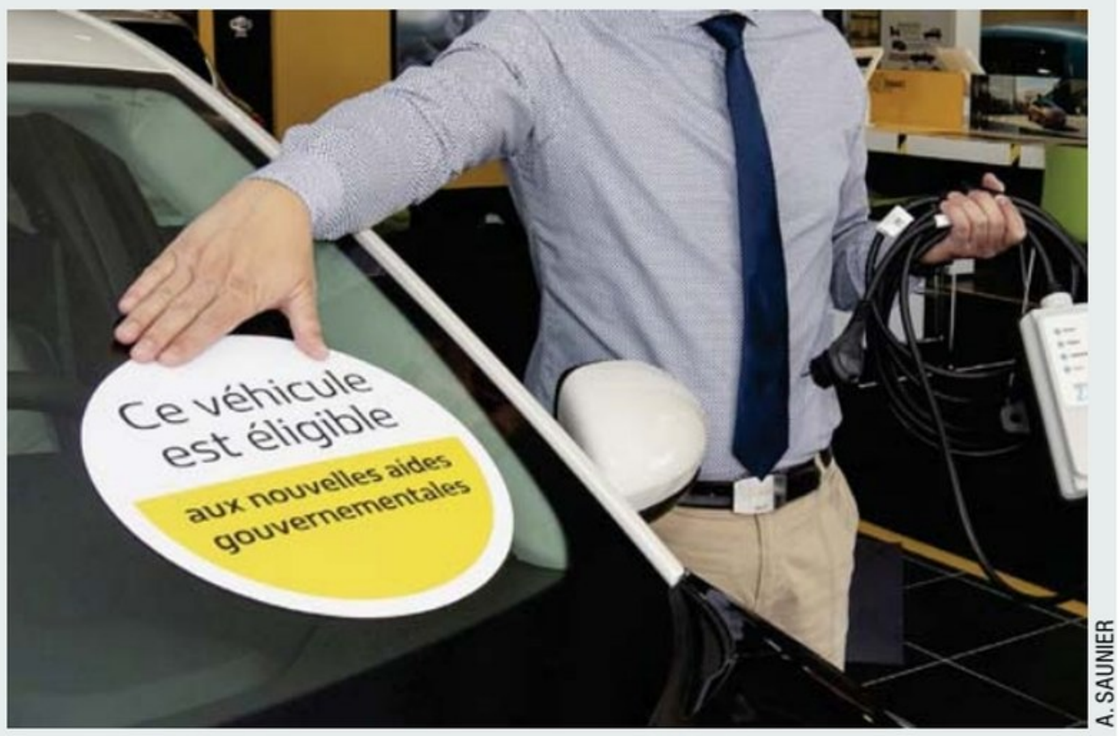
Cas n° 3 : le revenu fiscal de référence par part de votre foyer est supérieur à 13 489 €. Vous aurez droit à une PAC, d'un montant de 2 500 €, seulement si l'hybride rechargeable que vous achetez a une autonomie électrique homologuée de 50 km minimum.

Attention, ces primes à la conversion ne sont versées qu'une seule fois par personne, et uniquement si le prix d'achat est de 50 000 € (autonomie en tout électrique inférieure à 50 km) ou 60 000 € (autonomie électrique d'au moins 50 km) maximum. En contrepartie, vous vous engagez à conserver votre hybride rechargeable durant un minimum de 12 mois (2 ans en cas de location) et de parcourir au moins 6 000 km avec.

Les habitants du Grand Paris peuvent, en sus, éventuellement prétendre à une aide d'un montant de 6 000 € (renseignements sur Metropolegrandparis.fr).

Pour les entreprises, le barème est beaucoup plus simple.

A condition que l'hybride rechargeable acquise ait une autonomie homologuée d'au moins 50 km et qu'elle soit facturée 60 000 € maximum, la prime à la conversion atteint 2 500 €.



A. SAUNIER

Acheter une voiture d'occasion

SPÉCIAL HYBRIDES RECHARGEABLES

Les luxueuses à partir de 34 000 €

Mercedes Classe E 350 e

MERCEDES-BENZ

10 CV ▮ 286 ch ▮ 8,5 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 30 km ▮ 413 dm³

Cette Classe E ne déroge pas à la règle qui veut qu'une Mercedes présente une qualité de fabrication au-dessus du lot. Sous le capot de cette variante, on retrouve le 2.0 turbo et un moteur électrique. Un couple qui délivre suffisamment de puissance pour assurer à cette lourde berline (2 008 kg à vide) des reprises et des accélérations éclair. Mesurée à 20 km par le labo *Auto Plus,* la distance qu'il est possible de parcourir sans brûler une seule goutte de pétrole peut paraître faible. Mais la vocation de ce modèle n'étant pas de sillonner les centres-villes, on se réjouira de l'appétit raisonnable en mode hybride. Surtout, l'agrément est largement supérieur à celui de sa sœur "de", dotée d'un moteur diesel.

Vu une Sportline de 2016 avec 59 500 km à 34 500 €

Volvo XC60 T8 Twin Engine

ACE-TEAM / VOLVO

17 CV ▮ 390 ch ▮ 8,9 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 44 km ▮ 447 dm³

S'offrir une Volvo, c'est opter pour une vision du premium différente de celle des allemandes. Ici, l'habitacle se pare d'un mobilier tout en courbes et, sur nombre de modèles disponibles à la vente, de matériaux propres à la marque (selleries et bois clairs). Cette deuxième génération du XC60 ne vaut toutefois pas seulement pour l'art de vivre qu'elle propose. Sa mécanique, fruit du mariage d'un 2.0 turbo de 303 ch et d'un moteur électrique de 87 ch, se la joue "Dr Jekyll et Mr Hyde". D'une douceur remarquable à faible allure, elle assure des relances dignes d'une sportive lorsque l'on écrase la pédale de droite. Cerise sur le Krisprolls, les tarifs en occasion sont bien plus digestes que ceux des Audi, BMW et autres Mercedes.

Vu un Business Executive de 2019 avec 99 500 km à 34 000 €

BMW X5 xDrive40e

BMW

13 CV ▮ 313 ch ▮ 8,1 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 31 km ▮ 436 dm³

Comme tous ses rivaux, le X5 hybride rechargeable voit son volume de coffre pénalisé par la présence de la batterie. Mais il perd également la possibilité de disposer de sept places. Dommage pour les familles nombreuses. Les autres profiteront de ses performances de haut niveau, de sa sobriété étonnante pour un SUV de plus de 2,3 tonnes et de son comportement routier sécurisant. La présentation intérieure est des plus sobres, mais reste de qualité. Quant au niveau d'équipement, il est élevé quelle que soit la version choisie. Pour les escapades en ville, il est possible de basculer en mode électrique et de parcourir ainsi 20 km (mesure labo *Auto Plus)* sans rejeter le moindre gramme de CO_2.

Vu un M Sport de 2016 avec 90 500 km à 35 900 €

Porsche Cayenne E-Hybrid

PORSCHE

20 CV ▮ 416 ch ▮ 9,5 l/100 km ▮ Autonomie homologuée : 29 km ▮ 500/625 dm³

Porsche fut l'un des premiers constructeurs à convertir son gros SUV à l'hybride rechargeable. Si le comportement est légèrement moins vif que celui des versions essence à cause du poids supplémentaire, les performances demeurent de haut vol. Surtout, son appétit est sans commune mesure avec celui des moteurs thermiques. Sous le capot trône un duo V6 essence et moteur électrique, dont l'agrément se situe au meilleur niveau du marché. Avec ses assemblages au cordeau, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, le Cayenne semble indestructible. Cette durabilité lui permettra de conserver une valeur élevée en occasion, même avec de nombreuses années et un kilométrage élevé au compteur.

Vu un S de 2016 avec 81 000 km à 45 000 €

Fiat 500 L

Victime d'une panne de son 500 L à la fin de l'été, Xavier Wuelche pensait que Fiat aurait la décence de s'acquitter d'une large part de la facture. Mais le constructeur italien ne l'entend pas ainsi.

CHRISTOPHE BLANQUART / ANDIA

727 € payés pour une sonde défectueuse à 82 400 km !

En vacances, on oublie tout. Mais le retour à la réalité peut être brutal. C'est ainsi qu'à la fin de sa pause estivale, Xavier Wuelche, de Fresnes-sur-Escaut (59), a dû faire face à un problème inattendu avec son Fiat 500 L 1.6 MJTD 120 de 2019. Alors qu'il est sur la route qui le ramène à son domicile, un voyant orange s'allume au tableau de bord de l'auto italienne de notre lecteur, qui n'a alors que 82 400 km. Xavier est à 800 km de chez lui et, préférant ne pas prendre de risque avec sa sécurité et la fiabilité de son véhicule, il s'arrête chez un représentant de la marque.

Usure accélérée

Nous sommes alors fin août, et Xavier décide de rentrer chez lui sans sa voiture. Plus de trois semaines plus tard, le concessionnaire Fiat chez qui le 500 L se trouve toujours lui établit un devis d'un montant de 727 €, correspondant au remplacement de la sonde NOx. Une bien mauvaise nouvelle pour notre lecteur. Mais celui-ci considère tout de même que, au vu du kilométrage plutôt faible de sa voiture et du fait qu'elle n'a que 3 ans et demi, Fiat doit prendre une grande partie de ces réparations à sa charge. Il demande au chef d'atelier de solliciter une participation auprès de la marque. Malheureusement, quelques jours plus tard, Xavier se voit signifier une fin de non-recevoir, Fiat considérant que le kilométrage de ce 500 L exclut l'application d'une remise sur le devis.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Fiat ne manque pas d'air en prétendant que le 500 L de Xavier a trop roulé pour que l'on puisse considérer la défaillance de la sonde NOx comme anormale. En effet, comme l'indique le barème de nos experts, ce composant a une durée de vie de 200 000 km. Pas question, non plus, de se retrancher derrière l'âge de ce véhicule, qui n'a pas encore 4 ans, pour légitimer ce refus. Aussi, dans cette affaire, Fiat doit rembourser 65 % du montant des réparations, soit 473 €, à son infortuné client.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Nissan Qashqai

Dans le noir

Mon Qashqai 1.2 DIG-T 115 de 2016 (73 500 km) vient de tomber en panne d'éclairage. Mon concessionnaire a donc changé le boîtier IPDM contre 577 €. Nissan doit-il me rembourser ?

François Lopez, 82000 Montauban

NOTRE CONSEIL Oui, mais en partie seulement. En effet, si un tel élément doit normalement être totalement pris en charge jusqu'à 80 000 km, l'âge de votre Qashqai justifie d'appliquer un taux de vétusté correspondant à 20 % de la facture. Vous êtes donc en droit d'exiger d'être remboursé de 462 €, soit 80 % du montant payé pour cette intervention.

Peugeot Partner

Nouvel épisode

Je n'ai pas de chance avec mes Peugeot. Après les soucis de clim' de mon 3008 [voir n° 1825, NDLR], *il faut changer le réservoir d'AdBlue de mon Partner Tepee 1.6 BlueHDi 100 de 2018 (53 600 km). Le devis est de 1 199 €, pris en charge à hauteur de 55 %. Est-ce suffisant ?*

Daniel Guillard, 45300 Yèvre-la-Ville

NOTRE CONSEIL Non. Une fois de plus, Peugeot ne vous a pas fait une offre juste. En effet, même si votre Partner a plus de 5 ans, son faible kilométrage exige un geste à hauteur de 80 %. Mettez la marque en demeure par lettre recommandée avec AR *(modèle dans* Auto Plus *n° 1797, p. 53).*

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Skoda a payé 46 % du ventilateur de clim'

Le cas d'Olivier Garcia, de Cernay (68), démontre qu'un constructeur peut être réactif. Lorsqu'il nous contacte, ce lecteur vient de payer 540 € pour le remplacement du ventilateur d'air conditionné de son Octavia Combi 2.0 TDI 184 de 2018 (131 900 km). Si ce montant tient déjà compte d'une remise de 10 %, Olivier considère que la marque doit mieux faire. A peine avions-nous pris en main ce dossier que, effectivement, Skoda revoyait son geste à hauteur de 45 %. Une très belle offre au vu du kilométrage.

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

Les stars de l'occasion

PHOTOS : PH. TISSIER/PILOU

BIEN CHOISIR UN…

Renault Kangoo "2" (2007-2021) à moins de 9 000 €

Le Kangoo "2", produit pendant quatorze ans, est un incontournable du segment des ludospaces. Voyons aujourd'hui quelles sont les versions à privilégier et si l'heure est aux affaires sur le marché de l'occasion.

Fidèle au concept originel, l'opus 2 du Kangoo adapte sa base utilitaire à la famille. On retrouve cet ADN à bord, où les plastiques durs, propices aux griffures, règnent en maîtres… En revanche, position de conduite en hauteur et grandes surfaces vitrées offrent une agréable vision périphérique. Un plus en ville, où le Kangoo tire également parti de sa longueur contenue (4,22 m). Gare toutefois aux parkings étroits, les énormes rétroviseurs portant sa largeur totale à 2,14 m ! Une cote généreuse qui profite à l'espace à bord, abondant. Les passagers apprécieront par ailleurs le confort de la banquette. Pour disposer de rangements au plafond et entre les sièges avant, ou des trappes sous le plancher à l'arrière, il faudra viser une version Expression. Les packs Modularité (siège passager escamotable, tablettes aviation) et Famille (miroir de surveillance, prise 12 V, rangements aviation au plafond des places arrière) restent l'apanage des Privilège. Idem pour les barres de toit se dépliant (sans outil) pour former une galerie. Côté coffre, le Kangoo affiche un volume quelconque pour un ludospace, mais toute la gamme dispose d'une banquette escamotable libérant un plancher plat. Bien pratique pour les gros et lourds chargements.

Un passé de baroudeur

L'année 2013 a été marquée par un coup de bistouri (nouveaux phares et calandre enchâssant le logo) et un changement de dénomination de la gamme : les Life, Zen, Extrem, Intens et Limited Edition remplacent alors les Access, Authentique, Expression, Privilège et TomTom Edition. Cependant, un Kangoo "2 phase 2" reste quasi introuvable sous la barre des 9 000 €, à moins d'accepter un kilométrage dépassant les 160 000 km. Le Kangoo étant conçu pour transporter de la charge, l'état des amortisseurs devra impérativement être contrôlé. Des pneus de marque reconnue s'imposent également pour préserver une tenue de route saine. Si ces conditions sont remplies, on voyage dans un confort correct. Le profil peu aérodynamique du Kangoo induit cependant des bruits d'air marqués dès 110 km/h. S'y ajoutent les vocalises des mécaniques (tant en essence qu'en diesel), mises à l'épreuve par la masse importante à mouvoir. Côté consommation, les dCi conservent un très net avantage. Ils ne sont toutefois pas à l'abri de pépins mécaniques. Hélas, côté fiabilité, les moteurs essence ne sont pas épargnés, en particulier le bloc 1.2 TCe.

Guillaume Jean

Position au volant et plastiques basiques trahissent l'origine utilitaire de l'habitacle. Sa fraîcheur dépend bien évidemment des épreuves qu'il aura subies…

N. SOLER

Nombre de places : 5

Volume : 509 dm³

Trois passagers et autant de sièges enfant (fixations Isofix aux places latérales) s'installent aisément à l'arrière. Suffisante dans l'absolu, la capacité du coffre est toutefois distancée par les ténors du segment, qui dépassent les 600 dm³.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie).

Côté équipements

L'Access est trop chiche. L'Authentique fait mieux avec les vitres électriques et une deuxième porte latérale. Mais, pour profiter d'aspects pratiques et d'une meilleure dotation de confort, il faut viser une finition Expression. Les packs Modularité et Famille d'une Privilège élèvent d'un cran l'esprit du voyage. La TomTom Edition ajoute un GPS et trois toits vitrés, dont deux ouvrants à l'avant (imposant la suppression du rangement au plafond à l'avant).

LA DOTATION DE SÉRIE

Access : • ABS + AFU • Airbags frontaux • Banquette 2/3-1/3 • Condamnation centralisée • Direction assistée • Isofix places latérales AR • Porte AR droite coulissante.

Authentique : • Boucliers ton caisse (dès janvier 2011) • 2 portes coulissantes • Radio-CD MP3 • Vitres AV électr.

Expression : • Bac de plafond AV • Clim' auto. • Module de rangement AV • Ordinateur de bord • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse • Rétros dégivr. électr. • Siège cond. réglable en hauteur • Trappes sous plancher.

Privilège : • Barres de toit • Bluetooth • Clim' manuelle • Pack Famille • Pack Modularité • Vitres AR surteintées.

TomTom : • GPS • Jantes alu 16" • Toit vitré (en 3 parties).

Côté moteurs

LES CHIFFRES (LABO Auto Plus LABO)	Essence		Diesels	
	1.6 16V 105	1.2 TCe 115	1.5 dCi 90 Energy	1.5 dCi 110
Vitesse maxi	160 km/h	157 km/h	156 km/h	162 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s2	35s2	36s4	35s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	12s3/18s/-	11s5/17s2/23s4	12s3/18s/-	10s4/13s/16s4
Consommation moyenne	9,8 l/100 km	8,9 l/100 km	6,4 l/100 km	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8,8/10,7/10 l/100 km	8,6/9,6/8,5 l/100 km	6,1/7,1/6 l/100 km	6,3/7,2/6,7 l/100 km
Poids	1 420 kg	1 462 kg	1 488 kg	1 505 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	67 m	69 m	66 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S essence	4 cyl. en ligne, 16S essence + turbo	4 cyl. en ligne, 8S diesel + turbo	4 cyl. en ligne, 8S diesel + turbo
Cylindrée	1 598 cm^3	1 198 cm^3	1 461 cm^3	1 461 cm^3
Puissance maxi	105 ch à 5 750 tr/mn	115 ch à 4 500 tr/mn	90 ch à 4 000 tr/mn	110 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	148 Nm à 3 750 tr/mn	190 Nm à 2 000 tr/mn	200 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Vignette Crit'Air*	190 g/km/1	140 g/km/1	111 g/km/2	119 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports

Pour un budget inférieur à 9 000 €, notre sélection compte deux moteurs essence et autant de diesels. Nous avons écarté le 1.5 dCi 75, trop sous-dimensionnné pour mouvoir décemment le Kangoo.

1.6 16V 105 : le manque de couple de ce moteur (pas de turbo) oblige à jouer de la boîte de vitesses pour maintenir le rythme. En conséquence, la consommation a de quoi refroidir ! C'est cependant le plus fiable du lot et le seul bloc accessible dès 6 000 € pour environ 140 000 km affichés au compteur.

1.2 TCe 115 : malgré l'apport d'un turbo, les performances restent quelconques. Le poids et la surface frontale importante du Kangoo n'aident pas non plus au niveau du budget carburant… Surtout, un défaut de conception amenant un risque de casse moteur pousse définitivement à l'éviter !

1.5 dCi 90 Energy : l'appétit de ce diesel apparu en 2011 est bien plus acceptable. En revanche, sa puissance limitée se ressent lorsqu'il s'agit d'embarquer famille et bagages à bord. Mais pour rester sur le réseau secondaire, il fait le job. A noter qu'il est moins sujet aux soucis de fiabilité que son prédécesseur, le 1.5 dCi 85/90. Comptez un budget d'environ 7 000 € pour un modèle de 2011 totalisant 140 000 km.

1.5 dCi 110 : c'est la version la plus puissante du 1.5 dCi, qui offre un bon compromis performances/consommation. Grâce à sa boîte à six vitesses, il se fait (un peu) moins entendre sur voie rapide. En restant sous la barre des 150 000 km, les prix d'un modèle de 2011 débutent autour de 7 500 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Commodos. Vérifiez le bon fonctionnement de chaque commande de bord, en particulier celle de l'éclairage, parfois victime d'extinctions inopinées.

Consommation d'huile. Une segmentation défaillante est à l'origine d'une surconsommation sur le 1.2 TCe 115. Conséquence : de nombreuses casses moteur avec une facture supérieure à 8 000 € à la clé…

Distribution. Sur les 1.5 dCi d'avant 2011, des cas de courroie fragile ont pu mener à sa rupture. Assurez-vous qu'elle a bien été remplacée (tous les cinq ans).

Injecteurs. Les 1.5 dCi d'avant 2011 ont connu des soucis de grippage. Le moindre bruit de claquement excessif du moteur doit vous inciter à passer votre chemin !

Vanne EGR. Sur les 1.5 dCi surtout utilisés en ville, des à-coups ou une perte de puissance indiquent qu'elle est encrassée. Comptez 900 € pour la remplacer.

**Pastilles Crit'Air 2 en essence et 3 en diesel jusqu'en décembre 2010.*

Nous vous conseillons

Un Kangoo 1.5 dCi 110 Privilège de 2011-2013

Ce duo composé d'un moteur fiabilisé, à l'appétit contenu, et d'une riche dotation procure au Kangoo la polyvalence attendue d'un ludospace. On trouve aujourd'hui cette version autour de 8 000 € pour environ 140 000 km.

N. SOLER

Le coin des experts

Rubrique coordonnée par Pascale Gétin

FONCTIONNEMENT, VOIES DÉDIÉES, ASSURANCE, AIDES…

Covoiturage : tout ce qu'il faut savoir avant de s'y mettre

CH. IGOUNET

Ce dispositif, qui se veut écologique, économique et convivial, n'a jamais été autant dans l'air du temps. Et pour cause : que vous soyez conducteur ou passager, le covoiturage offre pas mal d'avantages, a fortiori depuis que l'Etat a décidé de le promouvoir.

Plébiscité à ses débuts par une poignée de jeunes pour se déplacer "à pas cher" et réduire le coût des longs trajets, le covoiturage, sorte de version moderne de l'auto-stop, est devenu, après la crise sanitaire notamment, un mode de transport prisé même pour les petits parcours. Si l'argument écologique est souvent mis en avant (notamment par l'Etat), ce sont surtout les flambées successives des prix du carburant, des péages, de l'entretien, des réparations des véhicules, des primes d'assurance et du stationnement, qui ont permis de fédérer de nouveaux adeptes. Dans un tel contexte, le covoiturage s'avère être un bon plan pour les automobilistes qui veulent amortir le coût de leurs déplacements. Et une solution pour ceux qui n'ont pas de voiture ou de transport en commun à proximité. Intéressé ? Pour vous aider à vous décider, voici les réponses à vos questions pratiques.

En quoi consiste le dispositif ?

Le code des transports définit le covoiturage, comme *"l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte…"* [1]. En d'autres termes, le covoiturage consiste à se déplacer en voiture sur de courtes ou longues distances avec d'autres personnes, sur un trajet défini à une date donnée, et à en partager les frais (carburant, péage, etc.). Autre variante : se dépanner entre voisins ou collègues, chacun pouvant être covoitureur ou covoituré.

Comment se lancer ?

Pour démarrer, le plus simple est sans doute de s'inscrire sur une plate-forme spécialisée en tant que conducteur ou passager. C'est gratuit. Il existe une pléthore de sites internet et d'applications pour smartphone. BlaBlaCar.fr [2] (BlaBlaCar Daily pour les trajets quotidiens, version appli) est sans doute le plus populaire. Depuis, d'autres sont venus le concurrencer, tels Mobicoop.fr, Simoneverte.fr et pour les trajets quotidiens et urbains, Covoiturage-travail.fr, Citygo.io, IDVroom.com, Laroueverte.com, Roulezmalin.com, et les applis Karos, Klaxit et Ynstant… L'opérateur peut se rémunérer en prélevant une commission sur le tarif. Mais pas toujours (Mobicoop…). Une fois inscrit, le conducteur propose alors les trajets qu'il est prêt à partager. De son côté, le passager indique son lieu de départ et d'arrivée, la date du déplacement. Si ça "matche" avec un covoitureur, il procède au règlement en ligne du montant convenu. Les deux interlocuteurs sont alors mis en relation par la plate-forme de covoiturage. Il ne reste plus qu'à se donner rendez-vous en un point de rencontre défini et à s'organiser. La ponctualité est de règle.

Doit-on obligatoirement passer par un site spécialisé ?

Non. Le bouche-à-oreille fonctionne tout autant. Une étude parue en septembre affirme même que le covoiturage informel serait devenu largement majoritaire [3]. En effet, de plus en plus d'adeptes se donnent ainsi rendez-vous sur des points de rassemblement (parking, aire d'autoroute, près d'une frontière…) pour effectuer un trajet domicile-travail en toute convivialité. Une entreprise, association (ou la SNCF lors de grèves ou de problèmes de trafic) peut aussi mettre en lien

Le colis voiturage : on l'a testé et ça fonctionne !

L'autre astuce pour ne pas voyager à vide et réduire ses frais de déplacement est d'accepter de transporter des cartons, un objet, un bien fragile ou volumineux (pneus, tableau, meuble, etc.) et de le livrer à son destinataire. Côté "piéton", vous économiserez sur les frais d'envoi en confiant un colis à un particulier véhiculé qui souhaite rentabiliser son trajet. Et ce, en toute sécurité, l'argent n'étant versé au livreur qu'une fois le colis arrivé à destination.

- Les plates-formes de transport entre particuliers ne manquent pas : Cocolis.fr, Livreatonvoisin.fr, Waytome.com, Bring4You, etc.
- Comme le rappelle Cocolis, le plus populaire d'entre eux, *"C'est un service gagnant-gagnant"*. Les frais de route du chauffeur sont partagés et l'annonceur paie son envoi bien moins cher que s'il était passé par un transporteur professionnel ou Chronopost.
- Le tarif de ce service est établi en fonction du poids, du volume et de la distance. Ainsi, pour une boîte de vitesses de 33 kg récupérée à Nice, nous avons déboursé 77 € pour la faire rapatrier à Paris. Une aubaine, car les services de livraison classiques (Relais Colis, Mondial Relais, Colissimo) plafonnent le poids des envois à 30 kg. Au-delà, il faut passer par un "vrai" transporteur : et là, c'est vite deux fois plus cher !

ses employés (ou ses usagers) à la recherche d'un covoiturage.

Quel tarif peut-on réclamer au passager ?

Les plates-formes dédiées suggèrent un tarif pour une distance donnée. A charge à l'annonceur de l'augmenter ou de le diminuer selon l'offre et la demande, et ses calculs pour rentrer dans ses frais. Il peut prendre en considération l'usure du véhicule, l'entretien, les réparations, l'assurance, le carburant, les péages et le stationnement. Un barème forfaitaire mis en place par le code général des impôts recommande toutefois de facturer 0,20 €/km maximum par passager, au regard du barème fiscal limité à 0,60 €/km [4].

Est-on assuré lors d'un couac ?

Oui. La responsabilité civile (RC), l'assurance minimale obligatoire appelée aussi "au tiers", suffit à protéger les dommages et préjudices causés à un tiers et aux passagers, les vôtres y compris. Néanmoins mieux vaut avertir son assureur d'une telle pratique, et vérifier que l'on est bien couvert pour les trajets domicile/travail/université s'il y a lieu. Si l'on envisage de prêter son volant, il faudra aussi modifier son contrat en cas de conduite exclusive, sous peine de régler une franchise majorée lors d'un pépin responsable. Par ailleurs, des plates-formes renforcent la couverture auto par des garanties, tel le remboursement de la surprime lorsque le volant a été prêté, l'assistance dépannage, ou le "retour à la maison" chez Klaxit.

Des coups de pouce prévus ?

Oui. Il en existe plusieurs :

> **100 € de prime versée par l'Etat.** En vigueur depuis le 1er janvier 2023, elle vise les primo-conducteurs inscrits chez un opérateur éligible (BlaBlaCar Daily, Karos, Klaxit, Mobicoop) pour des petits parcours (80 km maxi). Dix trajets sont à réaliser en trois mois.

> **100 € d'aide pour les trajets longue distance.** Cela peut doubler la prime précédente Ici, trois covoiturages sont à effectuer en trois mois [5]. Dans les deux cas, 25 € sont versés au conducteur après le premier trajet via la plate-forme. Les 75 € supplémentaires le sont après les neuf (ou deux) suivants. Attention, mi-décembre on connaîtra la nouvelle donne pour 2024. A priori, les modalités pour y être éligible devraient évoluer.

> **Le forfait mobilités durables (FMD).** Cet autre dispositif, facultatif celui-là, prorogé jusqu'à fin 2024, a pour but d'encourager les salariés à trouver un mode de transport alternatif plus "vert" à la voiture solo pour aller bosser. L'employeur du secteur privé peut ainsi prendre en charge tout ou partie des covoiturages (conducteur ou passager) domicile-travail de leurs employés, à hauteur de 700 €/an maxi (300 €/an pour les agents de la fonction publique, sous condition de justifier d'au moins trente jours de covoiturage dans l'année). Dans tous les cas, le FMD est cumulable avec le remboursement de l'abonnement transport en commun. Le total des aides n'est pas imposable jusqu'à 800 €/an (500 € sinon). Seul le montant supérieur au plafond l'est.

P. GÉTIN

R. MOUILLAUD / LE PROGRÈS / MAXPPP

Des places matérialisées dédiées se multiplient près des gares (à gauche) et les voies de covoiturage (à droite) se renforcent dans les agglomérations.

> **Jusqu'à 400 €/an d'aide au carburant** (700 €/an pour des frais liés à la recharge d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou hydrogène) peuvent s'ajouter (jusqu'à fin 2024).

> **Certaines collectivités territoriales ou locales** encouragent cette pratique. Exemple, les Hauts-de-France et les Pays de la Loire octroient 20 €/mois aux salariés pendant la durée de leur contrat CDD, s'ils n'ont pas accès aux transports en commun, ainsi que la gratuité (ou presque) aux passagers. Ne pas hésiter à vous renseigner auprès de votre commune ou caisse régionale.

> **Enfin, ceux de quelques opérateurs**. BlaBlaCar Daily, Klaxit et Karos offrent respectivement les quatre et dix premiers trajets aux passagers afin de leur faire découvrir la pratique. C'est également gratuit chez Ynstant pour les Franciliens qui ont un passe Navigo, lors des pics de pollution ou des perturbations majeures dans les transports. Les conducteurs sont gratifiés, eux, d'au moins 2,25 € par trajet.

Faut-il déclarer ces revenus ?

Comme nous l'avons vu précédemment, il ne s'agit pas d'une activité professionnelle, ni d'un service à titre onéreux, mais d'un partage de frais entre les occupants d'un véhicule. A ce titre, les sommes perçues ne constituant pas un revenu, vous n'avez rien à déclarer aux impôts. En revanche, à partir de 3 000 € encaissés sur une même plate-forme, l'obligation est donnée à cette dernière de les déclarer à l'administration fiscale.

Bénéficie-t-on de la gratuité des péages d'autoroutes ?

Non, mais des remises sont possibles parfois sur vos trajets réguliers. Tel l'abonnement Bip&Go Fréquence+ dans le réseau Sanef SAPN qui prévoit - 40 %. Sinon, Vinci inclut dans son offre "Temps Libre Covoiturage" la gratuité des frais de gestion à partir d'un trajet "longue distance" mensuel réservé sur BlaBlaCar. Un partenariat qui donne aussi accès à BlaBlaLines, l'appli qui permet de trouver des conducteurs disponibles. ATMB, quant à lui, fait gagner jusqu'à 3 €/trajet au conducteur.

D'autres facilités ?

Oui ! A commencer par les voies dites "de covoiturage". A Annecy, Grenoble, Lille (A1), Lyon, Nantes, Paris (A4, A13, A14), Rennes (RN137), Strasbourg, elles sont réservées notamment aux véhicules "propres", et à ceux avec au moins deux personnes à bord. Pour l'heure, peu de sanctions tombent… Mais ça changera lorsque les radars de covoiturage entreront en scène. Par ailleurs, des emplacements matérialisés sont aussi proposés dans certains parkings à proximité d'une centaine de gares ou à l'entrée des autoroutes. Attention, selon l'endroit, l'accès à ces places ne dispense pas toujours de régler sa dîme.

Par Pascale Gétin

1. Article L3132-1 du code des transports. 2. BlaBlaCar a été fondé en 2006 sous le nom de Covoiturage.fr. 3. "Y a-t-il un passager dans l'auto ?" du Forum Vies Mobiles et La Fabrique écologique. 4. Voir l'article 6B de l'annexe IV sur Legifrance.gouv.fr. 5. Conditions sur Ecologie.gouv.fr/covoiturage.

ADOBE STOCK

Si la pratique du covoiturage contribue à réaliser des économies, elle permet aussi d'échanger avec des personnes de tous horizons. Certains adorent, d'autres y voient une contrainte barbante.

Le dossier de la semaine

Par Agnès Lasbarrères

CADEAUX DE NOËL

La sélection Auto Plus

Le temps est venu de faire plaisir aux autres… et à soi-même ! En ce début du mois de décembre, vous pouvez encore trouver le cadeau idéal en vous inspirant de notre sélection. Il y en a pour tous les goûts, tous les âges et tous les budgets afin de combler les passionnés d'automobile.

A. SAUNIER

1. Entre fiction et réalité, le journaliste Stéphane Barbé nous conte l'histoire des voitures mythiques Vaillante dans cet ouvrage de 256 pages riche en croquis et archives rares. Editions de La Martinière. • **39,90 €.** *En librairie.* **2.** Calendrier 2024 (15 x 17 cm) avec 12 illustrations automobiles originales, signées Thibaud Barillot. • **25 €.** *Sur Instagram*, *thibaud.barillot_illustrations* **3.** Ce grand sac de voyage Sparco Dakar (70 x 40 x 40 cm) peut se porter aussi en sac à dos. • **131 €.** *Oreca-store.com* **4.** *Le Grand Livre de la F1* retrace toutes les époques de la Formule 1, des pilotes aux évolutions de la technologie. Par Jean-Louis Moncet, Alain Pernot et Johnny Rives. Editions Marabout. • **42 €.** *En librairie.* **5.** Voiture télécommandée Hypercar 24 Heures du Mans (jusqu'à 20 km/h). Exost. • **49,99 €.** *Silverlit.com/fr* **6.** Affiche Land Rover (50 x 70 cm) réalisée par l'illustrateur Cirebox, dont vous retrouvez les dessins chaque semaine dans *Auto Plus.* • **39 €.** *Iconiccartoons.com* **7.** Miniatures au 1/18 : Renault 4 GTL gendarmerie (Solido), Renault 5 TL (Norev) et Twingo 1993 (Solido). • **de 44 à 59 €.** *Minicarweb.fr* **8.** *Le RoadTrip de mes 50 ans de F1,* souvenirs et rencontres du célèbre photographe Bernard Asset. • **29,50 €.** *Bernardasset.com* **9.** Sweat à capuche pour enfant. Suzuki • **47 €.** *Accessoires.suzuki.fr* **10.** Avec le jeu vidéo *The Crew Motorfest,* on pilote des voitures de course sur l'île d'Oahu (Hawaï). Ubisoft. • **44,99 €.** *Ubisoft.com* **11.** Bandes dessinées *Les Elégantes, les enquêtes auto de Margot* et *Le Grand Prix d'Angoulême, une aventure de Jacques Gipar*. Editions Paquet. • **14,50 € chaque.** *En librairie.*

N. SOLER

1. Douze magnifiques dessins réalisés par l'illustrateur Thibaud Barillot rassemblées dans un calendrier 2024 (30 x 42 cm). • **35 €.** *Sur Instagram, thibaud.barillot_illustrations* **2.** Pour les fans de la R5, blouson teddy célébrant les 50 ans de la Renault 5. • **135 €.** *Theoriginals-store.renault.com* **3.** La classe ultime avec ce coffret renfermant un chargeur de batterie Porsche Classic (tous véhicules, 6 V ou 12 V). • **130 €.** *Shop.porsche.com/fr* **4.** Sac Touring "60 ans de la 911", en cuir et tissu pied-de-poule inspiré de la première 911. Série limitée à 911 exemplaires. • **512 €.** *Shop.porsche.com/fr* **5.** En attendant la "vraie", la R5 E-Tech se décline en voiture à pédales (106 x 58 x 46 cm) avec siège réglable, phares et feux lumineux, Klaxon. • **295 €.** *Theoriginals-store.renault.com* **6.** Pour les fans de rallye, polo Sparco avec logo et sponsors officiels du team M-Sport. • **68 €.** *Oreca-store.com* **7.** Kit de couverts nomades (couteau, fourchette, cuillère, tire-bouchon, décapsuleur) avec sa housse. • **25 €.** *Dacia-eshop.com* **8.** Pyjama en coton "Infatigable 2CV". • **99 €.** *Lifestyle.citroen.fr* **9.** Voiture de course vintage radiocommandée (vitesse de pointe 15 km/h). • **59,90 €.** *Kidywolf.com*

Le dossier de la semaine

N. SOLER

1. Nounours tout doux Audi Sport (40 cm) en combinaison (amovible) de pilote de DTM. • **50 €.** *Audi-shop.fr* **2.** Jeu de Monopoly édition limitée "AMG", avec plateau "revisité" et pions spécifiques. • **130,95 €.** *Mercedes-accessoires.fr* **3.** Calendrier composé de 12 fiches cartonnées avec, pour chaque mois, les dates des Grands Prix F1 2024, et des photos du célèbre photographe Bernard Cahier. • **44,95 €.** *Boxboxbox.co* **4.** Puzzle en bois (30 x 21 x 25 cm) avec voitures Volkswagen. • **17 €.** *Volkswagen-shop.fr* **5.** Chariot de marche en bois 2CV (45 x 26 x 44 cm), roues silencieuses et système antibasculement. • **84,90 €.** *Lifestyle.citroen.fr* **6.** Coffret gamme Dacia avec six miniatures : Duster, Jogger, Sandero Stepway, Bigster, Spring et Logan. • **169 €.** *Dacia-eshop.com* **7.** Accessoire peu banal, une tétine avec le logo Suzuki pour les bébés, et pour les plus grands, une miniature du craquant Jimny (8,4 x 4,4 x 3,8 cm). • **14 € et 21,96 €.** *Accessoires.suzuki.fr* **8.** Sac banane "30 ans Twingo", en tissu moumoute, très tendance. • **25 €.** *Theoriginals-store.renault.com* **9.** Lot de deux gobelets en métal émaillé (250 ml), motifs Coccinelle et T1. • **30 €.** *Volkswagen-shop.fr* **10.** *Lunch box* écolo en matière recyclée, composée de deux boîtes gigognes et mug en acier inoxydable (250 ml) avec couvercle. • **29 € et 15 €.** *Dacia-eshop.com* **11.** Pochette pour smartphone (19 x 11,6 x 1 cm) avec bandoulière, en cuir grainé. • **60 €.** *Audi-shop.fr* **12.** Pour les collectionneurs, un lot de huit médailles en métal à l'effigie de différentes éditions du Mans Classic et du Spa Classic. • **20 €.** *Peterauto.fr* **13.** Tirelire en forme de Volkswagen Combi T1 (25 x 12 x 10 cm), design floral, en céramique, fabriquée à la main. • **25 €.** *Volkswagen-shop.fr*

A. SAUNIER

1. Sac à dos AMG avec compartiment ordinateur 15", bretelles et dos matelassés. • **109,95 €.** *Mercedes-accessoires.fr* **2.** Une muscle car Rodger Dodger à construire (700 pièces). A partir de 10 ans. Hot Wheels. • **73,99 €.** *Shopping.mattel.com* **3.** Circuit *L'Attaque du T-Rex,* avec lanceur de petites voitures (1 incluse). A partir de 4 ans. Hot Wheels. • **34,99 €.** *Shopping.mattel.com* **4.** Une Audi junior quattro en plastique (72 x 29 x 37 cm) pour les petits conducteurs de 1,5 à 3 ans. • **150 €.** *Audi-shop.fr* **5.** La version Playmobil de la Ferrari 308 GTS de la série culte *Magnum,* avec phares escamotables et toit amovible (4 figurines incluses). • **53 €.** *Playmobil.fr* **6.** Notre 2CV nationale chez les Playmobil, avec toit amovible et coffre qui s'ouvre (animaux et personnages inclus). • **39 €.** *Lifestyle.citroen.fr* **7.** Buggy Thunder Clap (40 cm) télécommandé (jusqu'à 20 km/h). Exost. • **59,99 €.** *Silverlit.com/fr*

A. SAUNIER

1. Affiche (50 x 70 cm) de Ferrari F40, signée par l'illustrateur Cirebox, dont les dessins ouvrent chaque numéro d'*Auto Plus*. • **39 €.** *Iconiccartoons.com*
2. En attendant le départ d'un Grand Prix, on peut essuyer la vaisselle avec ce torchon en coton (70 x 50 cm) représentant les circuits et les dates de la saison 2024. • **26,95 €.** *Boxboxbox.co* **3.** Tee-shirt imprimé (en France) avec l'illustration de votre choix, créée par Cirebox. • **30 €.** *Iconiccartoons.com*
4. Chaise pliante, structure en acier, accoudoirs avec porte-gobelet (97 x 17 cm, repliée), housse de transport. • **149,95 €.** *Mercedes-accessoires.fr*
5. Plaid (140 x 200 cm) élégant avec sa sangle de transport imitation cuir. • **99,95 €.** *Mercedes-accessoires.fr* **6.** Sac de voyage Le Mans Classic signé Paul Marius, chic et assez grand (50 x 53 x 21 cm) pour embarquer casque, combi, chaussures et gants. • **209,90 €.** *Peterauto.fr* **7.** Sac de voyage (55 x 32 x 20 cm) en polyester recyclé, avec monogramme "Combi T1" et compartiment rembourré pour ordinateur. • **92 €.** *Volkswagen-shop.fr*
8. Coussin d'assise (50 x 50 x 8,5 cm), housse amovible, avec sangle de transport, collection "T1 Héritage". • **32 €.** *Volkswagen-shop.fr*
9. Et enfin, pour emballer tous vos cadeaux, 11 feuilles (69 x 48 cm) aux motifs automobiles sont rassemblées dans ce livre. • **10 €.** *Peterauto.fr*

Par Jean-Louis Moncet

Ross Brawn. Trois mots pour le qualifier : calme, compétence et détermination.

E. VARGIOLU / DPPI

Au Grand Prix du Brésil en 2009, Jenson Button exulte, il est champion du monde, cinq victoires et des points sur tous les GP, Spa excepté.

FORMULE 1

Brawn GP : l'étoile filante de la F1

DISNEY

C'est l'histoire de cette petite écurie, qui a remporté deux titres mondiaux face aux stars de la F1, et qu'une série documentaire met en lumière. Revenons sur cette année 2009 et la carrière de Ross Brawn, l'ingénieur qui la propulsa au sommet avant son rachat par Mercedes.

Depuis le 15 novembre dernier, les abonnés de la plate-forme Disney+ peuvent découvrir une série documentaire présentée par la superstar Keanu Reeves, et consacrée à un ingénieur automobile : Ross Brawn. Quel autre de ses confrères, Enzo Ferrari excepté, pourrait se targuer de voir une série télévisée autour, non pas de la totalité de sa carrière, mais principalement d'une seule année, en l'occurrence 2009 ? Un court épisode, qui aujourd'hui encore fait figure d'ovni dans l'histoire de la Formule 1. L'épopée de l'écurie Brawn Grand Prix. Celle-ci n'a pas jeté Ross au centre de l'arène, il y était déjà. Mais elle aligne des résultats exceptionnels dans un laps de temps incroyablement court, imbriquée entre deux grands constructeurs, archi-célèbres dans le monde automobile comme dans celui de la course : Honda et Mercedes ni plus, ni moins. Qui est Ross Brawn ? Un grand type qui porte bien son poids, souriant mais rarement rieur, à l'humour très british et dont la passion est finalement la pêche… Jacques Laffite, fin pêcheur lui-même, parti en Norvège attraper le saumon avec Ross, dit qu'il sait manier les cannes à la perfection. D'ailleurs, lorsque Ross annoncera qu'il quitte l'écurie Benetton en 1996, après les deux premiers titres mondiaux de Michael Schumacher (1994 et 1995), Benetton affiche à l'entrée de son stand un gros poisson en papier sur lequel il est écrit : *"No more fish"*.

Cependant, la carrière de Ross ne débute pas chez Benetton. Il commence par bosser à l'AERE (Atomic Energy Research Establishment) que l'on pourrait comparer à notre CEA, mais ce qu'il aime avant tout, c'est la mécanique. Aux recherches feutrées, il préfère la course. Il devient mécanicien avant d'aborder la grande étape de sa carrière qui est l'aérodynamique. Du Royaume-Uni à l'Amérique, puis de l'Amérique au Royaume-Uni, il arrive à la direction technique des Jaguar qui gagnent le championnat du monde d'endurance en 1991. C'est l'excellent Tom Walkinshaw, pilote à ses heures et entrepreneur, qui est son fil conducteur. Car de Jaguar, Tom l'emmène dans ses bagages vers la Formule 1. C'est pour Ross le début de l'aventure Benetton, où il rencontre une sorte de professeur Tournesol nommé Rory Byrne. Ross, le technicien minutieux et Rory, le concepteur fou, font les beaux jours de Benetton, et de Michael Schumacher.

Au cours de l'année 1996, après ses deux titres mondiaux chez Benetton, Schumacher émigre chez Ferrari, et il convainc Jean Todt, le patron de la Scuderia, d'engager Ross et Byrne. On connaît la suite : la multiplication des titres mondiaux à partir de 1999 pour Schumacher et les Rouges.

2006 : dernière saison de Schumacher chez Ferrari, Ross Brawn prend sa retraite, ou plutôt des vacances de plusieurs mois. Que se passe-t-il alors en F1 ? Pour mémoire, Honda a arrêté ses moteurs en 1992 après l'épopée Ayrton Senna. Le constructeur nippon revient timidement avec ses moteurs en 2000 dans l'écurie BAR, cela jusqu'en 2005, puis il décide de frapper un grand coup : redevenir, comme à l'époque de Soichiro Honda, le fondateur de la marque, un constructeur de F1 à part entière. Rien n'est alors trop beau : construction d'une usine ultra-moderne à Brackley, à vingt minutes de Silverstone et, fin 2007, engagement d'un directeur technique ayant pignon sur rue, un nommé Ross Brawn.

Coup de théâtre dans le paddock

Mais en F1, il n'y a pas de baguette magique : en 2008, après la fondation de l'usine, la construction des super-structures, la mise

G. LEVENT / DPPI

E. VARGIOLU / DPPI

G. LEVENT / DPPI

Autour d'un bon moteur Mercedes, la Brawn montre une approche aéro globale non pas originale mais très soignée. Cependant, c'est l'arrière de la machine qui fait l'essentiel de l'effet de sol avec le double diffuseur. Les autres écuries mettront de longues semaines à installer ce dispositif qu'elles estimaient non réglementaire à l'inverse de la FIA.

en course d'un châssis auquel Ross Brawn n'a pas eu le temps de participer, la saison des Grands Prix se solde par une peu fringante 9e place au championnat des constructeurs, les deux pilotes Rubens Barrichello et Jenson Button s'affichent respectivement aux 14e et 18e places au classement mondial. De surcroît, la conjoncture économique reste médiocre, l'écologie fait son chemin chez les constructeurs et Honda, comme c'est souvent arrivé dans le passé, veut mettre fin immédiatement à ses activités. Annonce est faite le 5 décembre 2008. Une sorte de coup de tête que le paddock regarde, totalement ahuri. Que faire de tout ce qui a été construit ? De cette nouvelle machine dessinée par Ross Brawn ? Des ingénieurs, des techniciens ? De tout le matériel sophistiqué installé dans les murs de Brackley ? Finalement que faire de ce beau joujou ? C'est l'allumage du premier étage de la fusée…

Coup de pouce de la FIA

D'une part, Ross Brawn estime qu'il peut, étant donné sa réputation d'excellence et la confiance qu'on lui porte, tenter de reprendre l'équipe à son compte, le temps de trouver des investisseurs. D'autre part, Honda ne veut pas quitter la scène de la F1 en se faufilant par la petite porte, en laissant des centaines d'employés sur le carreau, et en ternissant une réputation jusque-là intègre. Un accord est trouvé en quelques semaines, un moteur aussi. Là encore, le meilleur moteur étant le Mercedes, la firme à l'étoile ne souhaite pas qu'on puisse médire sur son compte au cas où elle laisserait toute une équipe à terre. Ross Brawn ayant mené les négociations avec Honda puis Mercedes, le team s'appellera Brawn GP, et le châssis, désormais Brawn BGP001, aura un moteur Mercedes. L'auteur de ces lignes a assisté au baptême de la nouvelle équipe à Brackley, et c'est l'équipe de relations presse de Honda qui menait les opérations. Cependant, dans le ciel de la F1, les planètes n'ont pas tout à fait fini de s'aligner. Il en reste encore une, et non la moindre : la FIA. Le président de la Fédération internationale de l'automobile Max Mosley se remémore ses difficiles débuts de jeune constructeur de voitures de course, March notamment. Comme il a toujours aidé les jeunes équipes pour ne pas laisser tout le terrain de la F1 aux grands teams, il va donner lui aussi un coup de pouce à Brawn-Mercedes en autorisant, dans le concept aérodynamique de la machine, un double diffuseur. Et début janvier, la FIA donne son feu vert : le diffuseur, cette très grosse pièce aéro située sous l'aileron arrière, pourra utiliser des doubles canaux aménagés pour accroître l'effet de sol. Tous les autres teams savent bien qu'il leur faudra au moins les deux tiers de la saison pour adapter leur machine à un double diffuseur. Ils déposent une réclamation groupée sans succès. Tout est joué pour Brawn-Mercedes. Et pour ne pas ajouter un nouveau tintouin autour de cette naissance complexe, Ross choisit de conserver ses deux pilotes, Barrichello et Button. Sur dix-sept Grands Prix, Barrichello en remporte deux et Button fait le plein avec cinq victoires sur les sept premiers Grands Prix, il ne lâchera pas la première place du classement mondial d'un bout à l'autre de la saison.

En observant le déroulement de cette année 2009, Mercedes n'a pas attendu : le très sérieux board de la firme à l'étoile s'est laissé convaincre, il faut que les Flèches d'argent reviennent à la F1 sous le nom de Mercedes, et non pas comme simple motoriste. Quelle meilleure opportunité que de racheter cette nouvelle équipe déjà championne du monde ? Le 14 mars 2010 à Bahreïn, deux Mercedes pilotées par un revenant célèbre, Michael Schumacher, et un jeune, prometteur, Nico Rosberg, prennent le départ de la course. L'équipe Brawn a vécu. Un petit tour d'une seule année et deux titres mondiaux en F1. Comme un ovni dans le ciel des Grands Prix. ■

MOTORSPORT IMAGES / PANORAMIC

Rubens Barrichello (à gauche), équipier fidèle, toujours apprécié pour son travail sérieux et sa mentalité par Ross Brawn. Il le connaissait et travaillait avec lui depuis l'ère Ferrari.

Par Jean-Rémy Macchia

Moteur : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 998 cm^3
Puissance : 90 puis 100 ch DIN
Vitesse maxi : 171/180 km/h
Production : 40 926 exemplaires (1966-1973)
Cote actuelle : de 11 000 à 17 000 €

Un look râblé et sportif, avec un côté rageur accentué par le généreux bossage sur le capot, rendu nécessaire par l'implantation aussi hardie qu'inattendue d'un six cylindres en ligne.

IL Y A 57 ANS, TRIUMPH SORT **LE COUPÉ GT6**

Un petit bien teigneux

Triumph propose déjà le roadster Spitfire, une mini deux places découvrable dont la silhouette dégage un charme immense. La marque anglaise dispose aussi dans sa gamme d'un modeste six cylindres. Elle va marier les deux…

En pente douce, la poupe paraît aussi très singulière avec sa longue lunette, qui n'offre toutefois pas une visibilité optimale en raison de son inclinaison. Les petits feux ronds seront l'apanage des Spitfire Mark I et II jusqu'en 1970.

Terriblement osé ! Qui aurait pensé que ce court capot pouvait accueillir un six cylindres ? D'autant plus que l'auto n'avait absolument pas été conçue pour cela. Mais de fait, avec le concours salvateur d'un chausse-pied, le "six en ligne" maison vu sur les grandes routières produites par Triumph va se glisser entre les ailes avant, en lieu et place du (petit) quatre cylindres de 1,1 à 1,3 litre qu'il abritait jusqu'alors. Vous parlez d'une mutation ! Par la même occasion, histoire de renforcer la rigidité – ce qui n'était pas un luxe –, le Spitfire abandonne sa carrosserie découvrable pour devenir un coupé doté d'une silhouette fastback plus ramassées… et des plus réussies. A bord, toujours deux places seulement, même si une micro-banquette est proposée en option. Mais le but n'est pas de transporter les familles mais de faire plaisir au conducteur. Accompagné éventuellement d'un passager, pas trop grand : cet habitacle se révèle, en effet, ultra-riquiqui !

Cocktail surprenant

A l'époque, Triumph est une marque de réputation sportive. Toutefois, les modèles qu'elle commercialise, empreints de caractère et dotés de performances supérieures à la moyenne, ne sont jamais d'absolus champions des chronos. Avec le coupé GT6, on a affaire à un modèle rapide et surtout nerveux, le poids plume (de 865 à 915 kg) semble particulièrement bien placé pour une voiture mue par un 2 litres. Titiller l'accélérateur engendre des poussées vigoureuses, accompagnées de sonorités rugueuses et rageuses très évocatrices, relayées par un échappement qui donne de la voix. Surprise : les quatre rapports passent avec douceur et le freinage mixte disques-tambours s'avère suffisant. Ce galopin de la route assure des vitesses étonnamment élevées, carrément inattendues dans les années 1960 de la part d'une petite auto, vendue alors au prix clément d'une Citroën DS de base. Son confort, qui ne fait rien pour adoucir des réactions rudement ressenties par votre postérieur, ajoute à son caractère teigneux. Le comportement reste bon tant

La planche de bord affiche un caractère sportif très plaisant : deux grands cadrans pour la vitesse et le régime moteur, deux autres plus petits pour la température et le carburant. Le tout sur fond de bois véritable.

Le long moteur hérité des vieilles berlines Standard Vanguard est né en 1960. Doté d'un arbre à cames latéral, il pèse lourd : bloc et culasse sont en fonte ! En revanche, ce n'est pas un foudre de guerre. Mais dans cette carrosserie ultra-légère, il officie avec bonheur.

PHOTOS : B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Une sorte de mini-Mustang Fastback offrant un délicieux côté "jouet". Avec ses 3,73 m, le GT6 est l'un des plus courts coupés en Europe et même dans le monde à sa sortie ! Les ailes arrière enflées accentuent son allure sportive.

1966, cette année-là

MAGIC CAR PICS / SHUTTERSTOCK

Le magazine *Salut les copains* publie la "photo du siècle", signée Jean-Marie Périer. Quarante-six chanteurs yé-yé français posent, dont Michel Berger, Christophe, Dave, Claude François, France Gall, Serge Gainsbourg, Johnny Hallyday, Françoise Hardy… La marque anglaise Jensen sort le coupé Interceptor, mû par un gros V8 Chrysler. C'est la première voiture dotée d'une bulle à l'arrière.

que l'on ne s'aventure pas sur des chaussées salement bosselées. Sinon, l'affreuse suspension arrière avec son ressort à lame transversal se rappelle à vous. Vous apprécierez davantage l'ambiance sportive de la planche de bord, à l'instrumentation claire et complète, sans oublier la délectable note typiquement *british* : le bois véritable qui l'habille sur toute sa largeur.

Méconnu du grand public, le GT6 a ses adeptes, qui l'ont souvent conservé avec soin car la production d'origine était limitée. Les cours assez bas offrent un rapport prix/performances très attrayant. Et sa relative rareté pare ce coupé d'un exotisme certain. ■

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

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

- Premier test : *Auto Plus* a déjà essayé la dernière génération du Renault Scénic.
- Dossier essais : quelles sont les voitures les plus confortables ?
- Nouveautés : toutes les hybrides attendues en 2024.

En kiosque le vendredi 8 décembre

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

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

Rédaction

Rédacteur en chef
Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction
Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints
Actualité : François Tarrain (5200)
Essais : Stéphane Dupré
Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique
Cédric Niel (5781)

Chefs de service
Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)
Photo : Anne Séchet (5222)
Secrétariat de rédaction : Laurence Combes

Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets
Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Stéphane Martin (5411)

Essais
Rédaction : David Bouillaux (5582), Clément Raoul-Réa (5780), Stéphane Martin (5411), Charles Thouluc (5588)
Coordination : Christophe Alba (5164)
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)
Convoyage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)
Correspondants particuliers : Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction
1ers secrétaires de rédaction : Dominique Carlier, Lydia Mas

Maquette
1re rédactrice-graphiste : Nathalie Barribaud (5018)
Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

Photo
Chef de service, responsable des photographes : Philippe Tissier/Pilou (5111)
Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)
Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Jean-Louis Moncet, J. Palaz, Thierry Réaubourg, François Stagnaro
En SR : Sylvie Karakostopoulos

Autoplus.fr
Responsable audience : Ricardo Trindade
Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy
Collaborateur : Benjamin Brillante (5568)

Hors-série
Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition
Co-directeur de la publication : Gautier Normand.
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice exécutive : Elodie Bretaudeau Fonteilles (5634)
Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès
Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921)
Planning : Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic : Véronique Alex (5056)

Marchés directs
Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication
Chefs de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur
Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)
Siège social : 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux

Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication
Gautier Normand

Actionnaires principaux
Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur
Burda-Druck, France
Numéro ISSN : 0992-8154 –
Commission paritaire : 1024 K 85544 –
Dépôt légal : décembre 2023
Tarif d'abonnement légal : 124,80 €

Affichage environnemental
Origine du papier : Belgique
Taux de fibres recyclées : 100 %
Certification : PEFC
Impact sur l'eau : Ptot 0,015 kg/tonne

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

REWORLD MEDIA LEADING MEDIA GROUP
Président : REWORLD MEDIA SA

axel springer
Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.
Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr
Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème 2023

Depuis le 1er janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 122 g/km de CO_2 sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO_2 homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant de 10 € par kilo au-delà de 1 800 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime octroyée aux autos hybrides rechargeables est supprimée, tout comme celle pour les électriques qui dépassent 47 000 €. Au-dessous de ce seuil, le bonus est maintenu, mais son montant est abaissé à 5 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

BONUS

Emissions de CO_2	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 €)	5 000 €

NEUTRE

Emissions de CO_2	Montant
- Thermiques de 1 à 122 g - Electriques au-delà de 47 000 € - Hybrides rechargeables	0 €

1. Dans la limite de 50 % du prix de vente.

MALUS (1)

Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus
123 g	50 €	175 g	7 462 €
124 g	75 €	176 g	7 851 €
125 g	100 €	177 g	8 254 €
126 g	125 €	178 g	8 671 €
127 g	150 €	179 g	9 103 €
128 g	170 €	180 g	9 550 €
129 g	190 €	181 g	10 011 €
130 g	210 €	182 g	10 488 €
131 g	230 €	183 g	10 980 €
132 g	240 €	184 g	11 488 €
133 g	260 €	185 g	12 012 €
134 g	280 €	186 g	12 552 €
135 g	310 €	187 g	13 109 €
136 g	330 €	188 g	13 682 €
137 g	360 €	189 g	14 273 €
138 g	400 €	190 g	14 881 €
139 g	450 €	191 g	15 506 €
140 g	540 €	192 g	16 149 €
141 g	650 €	193 g	16 810 €
142 g	740 €	194 g	17 490 €
143 g	818 €	195 g	18 188 €
144 g	898 €	196 g	18 905 €
145 g	983 €	197 g	19 641 €
146 g	1 074 €	198 g	20 396 €
147 g	1 172 €	199 g	21 171 €
148 g	1 276 €	200 g	21 966 €
149 g	1 386 €	201 g	22 781 €
150 g	1 504 €	202 g	23 616 €
151 g	1 629 €	203 g	24 472 €
152 g	1 761 €	204 g	25 349 €
153 g	1 901 €	205 g	26 247 €
154 g	2 049 €	206 g	27 166 €
155 g	2 205 €	207 g	28 107 €
156 g	2 370 €	208 g	29 070 €
157 g	2 544 €	209 g	30 056 €
158 g	2 726 €	210 g	31 063 €
159 g	2 918 €	211 g	32 094 €
160 g	3 119 €	212 g	33 147 €
161 g	3 331 €	213 g	34 224 €
162 g	3 552 €	214 g	35 324 €
163 g	3 784 €	215 g	36 447 €
164 g	4 026 €	216 g	37 595 €
165 g	4 279 €	217g	38 767 €
166 g	4 543 €	218 g	39 964 €
167 g	4 818 €	219 g	41 184 €
168 g	5 105 €	220 g	42 431 €
169 g	5 404 €	221 g	43 703 €
170 g	5 715 €	222 g	45 000 €
171 g	6 039 €	223 g	46 323 €
172 g	6 375 €	224 g	47 672 €
173 g	6 724 €	225 g	49 047 €
174 g	7 086 €	226 et +	50 000 €

ALFA ROMEO

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Super	38 000	+280	0%	FHEV
1.5T Hybrid 130 Sprint	40 500	+310	0%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Ti	45 000	+330	1%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	47 500	+310	0%	FHEV
PHEV 280 Speciale Q4	51 000	0	1%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	57 600	0	1%	PHEV
1.6T Diesel 130 Super	38 500	+1 074	0%	D
1.6T Diesel 130 Sprint	41 000	+1 172	0%	D
Giulia (nouvelle)				
2.0T 280 Super Q4	54 950	+6 724	5%	E
Quadrifoglio	93 500	+47 725	5%	E
2.2 Diesel 160 Super	47 450	+210	5%	D
2.2 Diesel 210 Ti Q4	57 450	+896	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59 950	+1 276	5%	D
Stelvio (nouveau)				
2.0T 280 Super Q4	60 450	+16 149	5%	E
Quadrifoglio	102 600	+50 000	5%	E
2.2 Diesel 160 Super	52 950	+1 761	5%	D
2.2 Diesel 210 Super Q4	57 950	+3 319	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 450	+3 319	2%	D

ALPINE

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A110	62 500	+1 761	0%	E
A110 GT	72 500	+1 901	0%	E
A110 S	74 500	+1 901	0%	E
A110 R	112 000	+ 2 049	0%	E
A110 R Fernando Alonso	148 000	nc	0%	E

ASTON MARTIN

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Vantage Coupé	148 840	nc	nc	E
Vantage F1 Coupé	172 840	nc	nc	E
Vantage Roadster	157 513	nc	nc	E
DB11 V8	195 529	+50 000	0%	E
DB11 V12	216 000	nc	nc	E
DB11 Volante V8	211 866	nc	nc	E
DBS Coupé	303 529	nc	nc	E
DBS Volante	320 067	nc	nc	E
DBX	194 420	+50 000	nc	E
DBX 707	240 504	nc	nc	E

AUDI

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A1 Sportback				
25 TFSI Advanced	26 190	+75	4%	E
30 TFSI Advanced	27 130	+50	4%	E
30 TFSI S line	30 130	+50	4%	E
35 TFSI S line S tronic	34 080	+450	4%	E
35 TFSI Avus S tronic	35 080	+450	2%	E
40 TFSI S line S tronic	35 870	+1 386	4%	E
A1 Allstreet				
25 TFSI Advanced	28 240	+190	3%	E
30 TFSI Advanced	27 180	+170	3%	E
30 TFSI Avus	32 630	+170	3%	E
35 TFSI Avus S tronic	36 580	+310	3%	E
Q2				
30 TFSI Design	32 080	+240	7%	E
35 TFSI Design	34 170	+260	7%	E
35 TFSI Advanced	36 670	+260	4%	E
SQ2	56 410	+13 682	6%	E
30 TDI Design	34 060	+100	7%	D
35 TDI Advanced S tronic	41 160	+240	4%	D
35 TDI Avus S tronic	45 610	+898	nc	D
A3 Sportback				
30 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	35 170	0	7%	E
30 TFSI Mild Hybrid S-Line S tronic	39 820	0	9%	E
35 TFSI Mild Hybrid S Line S tronic	40 870	+210	9%	E
40 TFSI Mild Hybrid S Line Quattro S tronic	44 640	+4 279	9%	E
S3	59 070	+10 980	8%	E
40 TFSI e S Line	48 110	0	8%	PHEV
45 TFSI e Compétition	51 500	0	8%	PHEV
35 TDI Design S tronic	39 110	0	7%	D
35 TDI S-Line S tronic	43 760	0	9%	D
40 TDI S-Line Quattro S tronic	47 590	+1 276	9%	D
A3 Berline				
30 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	35 735	0	9%	E
30 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	40 385	0	3%	E
35 TFSI Mild Hybrid S Line S tronic	41 435	+150	3%	E
40 TFSI Mild Hybrid S Line Quattro S tronic	45 205	+3 552	3%	E
S3	59 635	+8 671	1%	E
RS 3	72 010	+24 472	8%	E
35 TDI Design S-Tronic	39 675	0	9%	D
35 TDI S-Line S-Tronic	44 325	0	3%	D
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	48 155	+983	3%	D
TT Coupé				
40 TFSI S tronic	45 230	+1 629	7%	E
45 TFSI S tronic	50 750	+3 331	7%	E
45 TFSI S line S tronic	56 150	+3 331	5%	E
TTS	67 740	+13 109	7%	E
RS Iconic Edition	119 200	+23 616	6%	E
TT Roadster				
RS	85 890	+30 056	7%	E
Q3				
35 TFSI Design	40 070	+740	16%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	53 250	+6 724	5%	E
RS	73 870	+38 767	5%	E
45 TFSI e S line	53 080	0	7%	PHEV
35 TDI Design	43 140	+240	16%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	54 230	+4 026	10%	D
40 TDI Avus Quattro S tronic	55 630	+4 026	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	42 485	+1 504	5%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	54 585	+7 462	5%	E
RS	75 810	+39 964	5%	E
45 TFSI e S line	56 095	0	8%	PHEV
35 TDI Design	45 555	+260	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	56 645	+4 543	4%	D
40 TDI Avus Quattro S tronic	56 945	+4 279	5%	D
Q4 e-Tron				
45 Design	53 000	0	3%	Elec
55 S Line Quattro	68 900	0	3%	Elec
55 Avus Quattro	71 000	0	3%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45 Design	55 000	0	3%	Elec
55 S-Line Quattro	70 900	0	nc	Elec
55 Avus Quattro	73 000	0	3%	Elec
A4				
35 TFSI Design	41 280	+540	5%	E
40 TFSI Design	45 130	+450	5%	E
40 TFSI Avus	51 755	+450	5%	E
30 TDI S line	49 665	0	12%	D
35 TDI S line	51 345	0	12%	D
35 TDI Avus	52 745	0	5%	D
40 TDI Avus	55 285	+240	5%	D
40 TDI Compétition	57 865	+260	7%	D
S4 TDI	78 470	+11 680	5%	D
A4 Avant				
35 TFSI Design	42 980	+898	12%	E
40 TFSI Design	46 830	+898	12%	E
40 TFSI Avus	53 455	+898	5%	E
RS4	99 830	+42 631	10%	E
30 TDI S line	51 365	+100	4%	D
35 TDI S line	53 045	+125	4%	D
35 TDI Avus	54 445	+125	5%	D
40 TDI Avus	56 965	+330	5%	D
40 TDI Competition	59 565	+400	7%	D
S4 TDI	80 170	+15 981	5%	D
A5 Coupé				
35 TFSI Design S tronic	48 690	+540	7%	E
40 TFSI Design S tronic	52 500	+818	7%	E
40 TFSI S line S tronic	58 500	+818	5%	E
RS 5	101 990	+34 224	nc	E
35 TDI Design S tronic	50 970	+125	7%	D
40 TDI S-Line S tronic	59 980	+280	5%	D
40 TDI Avus S tronic	61 080	+280	7%	D
S5 TDI	83 870	+12 088	8%	D
A5 Sportback				
35 TFSI Design	48 690	+400	7%	E
40 TFSI Design	52 500	+818	7%	E
40 TFSI S line	58 500	+818	8%	E
RS 5	101 990	+38 937	5%	E
35 TDI Design	50 970	+75	7%	D
40 TDI Design	53 980	+330	7%	D
40 TDI S line	59 980	+330	8%	D
S5 TDI	83 870	+13 502	9%	D
A5 Cabriolet				
40 TFSI S line S tronic	63 900	+3 119	7%	E
45 TFSI S line Quattro S tronic	70 700	+10 450	7%	E
S5	89 270	+26 499	7%	E
35 TDI S line S tronic	62 370	+818	7%	D
40 TDI Avus S tronic	64 760	+1 761	9%	D
Q5				
45 TFSI Design	60 310	+16 399	4%	E
45 TFSI S line	65 210	+16 399	7%	E
50 TFSI e S line	70 220	0	2%	PHEV
50 TFSI e Avus	74 220	0	2%	PHEV
55 TFSI e S line	73 620	0	2%	PHEV
35 TDI Design	55 020	+1 376	4%	D
35 TDI S line	59 920	+1 376	7%	D
40 TDI S line	62 910	+5 343	7%	D
40 TDI Avus	66 910	+5 343	2%	D
SQ5 TDI	83 770	+38 174	7%	D
Q5 Sportback				
45 TFSI Design	63 510	+16 649	3%	E
45 TFSI S line	67 910	+16 649	2%	E
50 TFSI e S line	72 920	0	9%	PHEV
50 TFSI e Avus	76 920	0	9%	PHEV
55 TFSI e S line	76 320	0	9%	PHEV
35 TDI Design	58 220	+1 686	3%	D
35 TDI S line	62 620	+1 686	2%	D
40 TDI S line	65 610	+5 543	2%	D
40 TDI Avus	70 110	+5 543	1%	D
SQ5 TDI	86 470	+38 174	6%	D
A6 (nouvelle)				
45 TFSI S-Line	67 000	+3 552	7%	E
50 TFSI e S-Line	75 030	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	77 960	0	7%	PHEV
35 TDI S line	60 840	+450	7%	D
40 TDI S line	64 570	+450	7%	D
40 TDI Advanced	65 070	+450	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	72 690	+5 543	7%	D
45 TDI Avus Quattro	83 390	+5 543	7%	D
50 TDI Avus Quattro	86 800	+6 715	7%	D
S6	91 280	+14 312	7%	D
A6 Avant (nouvelle)				
45 TFSI S-Line	69 600	+5 404	7%	E
RS Performance	147 910	+50 000	7%	E
50 TFSI e S line	77 630	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	80 560	0	7%	PHEV
35 TDI S line	63 440	+818	7%	D
40 TDI S line	67 170	+1 074	7%	D
40 TDI Advanced	67 670	+1 074	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	75 290	+7 789	7%	D
45 TDI Avus Quattro	85 990	+7 789	7%	D
50 TDI Avus Quattro	89 400	+8 736	7%	D
S6	93 860	+17 831	7%	D
A6 Allroad (nouvelle)				
40 TDI Advanced	77 210	+3 049	7%	D
45 TDI Advanced	81 930	+10 251	7%	D
45 TDI Avus	92 230	+10 251	7%	D
50 TDI Avus	95 640	+10 454	7%	D
55 TDI Avus	100 940	+16 532	7%	D
A7 Sportback (nouvelle)				
45 TFSI S line	77 330	+3 331	7%	E
RS Performance	154 250	+50 000	7%	E
50 TFSI e S line	85 910	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	91 470	0	7%	PHEV
40 TDI S line	75 160	+450	7%	D
50 TDI S line Quattro	88 820	+9 401	7%	D
50 TDI Advanced Quattro	90 820	+9 401	7%	D
S7	100 470	+13 682	7%	D
e-Tron GT				
Quattro Design	107 420	0	5%	Elec
RS	148 840	0	8%	Elec
RS S Extended	161 340	0	4%	Elec
Q7				
55 TFSI S-Line	88 710	+50 000	7%	E
SQ7	130 490	+50 000	8%	E
50 TDI Avus	89 010	+29 997	4%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	135 000	+50 000	nc	E
Q8 e-Tron (nouveau)				
50 S- Line	88 600	0	9%	Elec
55 S-Line	98 290	0	9%	Elec
55 Avus	106 790	0	5%	Elec
S	110 610	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback (nouveau)				
50 S line	91 200	0	0%	Elec
55 S line	100 890	0	0%	Elec
55 Avus	109 390	0	0%	Elec
S	113 210	0	8%	Elec
A8				
S8	162 960	+50 000	8%	E
60 TFSI e Advanced	130 790	0	8%	PHEV
50 TDI Advanced	113 060	+14 881	8%	D
R8				
5.2 FSI RWD	160 250	+50 000	11%	E
V10 Performance Quattro	226 130	+50 000	11%	E
GT	245 000	+50 000	nc	E
R8 Spyder				
5.2 FSI RWD	174 650	+50 000	4%	E
V10 Performance Quattro	240 530	+50 000	4%	E

BENTLEY

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Flying Spur V8	212 773	+50 000	nc	E
Flying Spur Speed	260 975	+50 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+50 000	0%	E
Flying Super Hybrid	219 126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	226 992	+50 000	0%	E
Continental GT S	253 650	+50 000	nc	E
Continental GT Speed	282 454	+50 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+50 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+50 000	nc	E
Continental GTC S	279 873	+50 000	nc	E
Contintal GTC Speed	310 689	+50 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352 185	+50 000	nc	E
Bentayga V8	208 538	+50 000	0%	E
Bentayga S V8	238 790	+50 000	nc	E
Bentayga Hybrid	208 538	0	nc	PHEV

BMW

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Série 1				
116i	32 550	+210	6%	E
118i	34 000	+190	6%	E
118i Edition Sport	36 500	+190	5%	E
120i Edition Sport Auto.	40 800	+360	5%	E
128ti	49 850	+2 370	4%	E
M135i xDrive M Sport	56 500	+4 818	9%	E
M135i xDrive M Sport Pro	60 300	+4 818	1%	E
116d	34 850	0	6%	D
118d	36 500	0	6%	D
118d Edition Sport	39 000	0	5%	D
120d Edition Sport xDrive Auto.	47 700	+310	5%	D
X1 (nouveau)				
sDrive18i	42 600	+818	2%	E
sDrive18i xLine	45 250	+818	0%	E
sDrive20i xLine	47 250	+260	0%	E
sDrive20i M Sport	48 500	+260	0%	E
xDrive23i M Sport	54 100	+1 074	0%	E
xDrive25e	54 800	0	0%	PHEV
xDrive25e xLine	57 450	0	0%	PHEV
xDrive30e xLine	60 450	0	0%	PHEV
xDrive30e M Sport	61 700	0	0%	PHEV
sDrive18d	45 300	+190	2%	D
sDrive18d xLine	47 950	+190	0%	D
xDrive23d xLine	54 250	+100	0%	D
xDrive23d M Sport	55 500	+100	0%	D
iX1 (nouveau)				
xDrive30	57 150	0	8%	Elec
xDrive30 xLine	59 800	0	0%	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	46 600	nc	nc	E
M35i	64 000	nc	nc	E
sDrive18d	47 300	nc	nc	D
iX2 (nouveau)				
xDrive30	59 150	0	nc	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	37 550	+540	4%	E
220i	39 550	+230	4%	E
220i Luxury	41 650	+230	2%	E
225e xDrive	49 300	0	8%	PHEV
225e xDrive Luxury	51 400	0	8%	PHEV
230e xDrive Luxury	54 400	0	8%	PHEV
230e xDrive M Sport	56 450	0	8%	PHEV
218d	40 050	+100	4%	D
Série 2 Coupé				
218i	41 450	+1 074	6%	E
218i M Sport	45 850	+1 074	13%	E
220i M Sport	49 850	+740	13%	E
M240i	61 850	+8 254	2%	E
M2	81 100	+39 964	11%	E
220d	48 350	0	6%	D
Série 2 Gran Coupé				
218i	37 300	+190	7%	E
220i Auto.	41 600	+330	7%	E
220i M Sport Auto.	46 400	+330	11%	E
M235i xDrive	59 800	+3 552	7%	E
216d Auto.	40 450	0	7%	D
218d	39 800	0	7%	D
218d M Sport	44 600	0	11%	D
220d M Sport Auto.	51 300	+190	11%	D
220d Edition M Sport Pro Auto.	55 500	+190	1%	D
Série 3				
318i	45 000	+983	2%	E
320i xDrive	50 500	+1 901	2%	E
320i M Sport xDrive	54 850	+1 901	8%	E
M340i xDrive	72 800	+8 254	7%	E
M3 Competition	109 950	+46 323	6%	E
M3 CS	157 000	nc	nc	E
320e	54 550	0	9%	PHEV
330e	58 600	0	9%	PHEV
330e M Sport	62 450	0	9%	PHEV
316d	46 300	+150	2%	D
318d	48 450	+150	2%	D
318d M Sport	52 800	+150	8%	D
320d M Sport	56 650	+150	8%	D
330d M Sport xDrive	65 200	+650	8%	D
M340d xDrive	74 750	+1 901	7%	D
Série 3 Touring				
318i	47 000	+1 629	6%	E
M340i xDrive	74 800	+10 488	5%	E
M3 Competition M xDrive	117 000	+50 000	0%	E
320e	56 550	0	17%	PHEV
330e	60 600	0	17%	PHEV
330e M Sport	64 450	0	17%	PHEV
316d	48 300	+260	6%	D
318d	50 450	+240	6%	D
318d M Sport	54 800	+240	6%	D
320d M Sport	58 850	+240	6%	D
330d M Sport xDrive	67 200	+1 526	6%	D
M340d xDrive	76 750	+2 329	7%	D
Série 4 Coupé				
420i	54 650	+818	7%	E
M440i xDrive	74 150	+5 865	6%	E
M4 Compétition	112 500	+46 323	5%	E
M4 CSL	178 000	nc	nc	E
420d	57 200	0	7%	D
430d xDrive	64 350	+910	7%	D
430d M Sport xDrive	67 350	+910	9%	D
M440d xDrive	75 250	+2 554	7%	D
Série 4 Gran Coupé				
420i	54 650	+1 504	9%	E
M440i xDrive	74 150	+11 011	4%	E
420d	57 200	+125	9%	D
430d xDrive	64 350	+1 650	8%	D
430d M Sport xDrive	68 000	+1 650	3%	D
Série 4 Cabriolet				
420i	61 150	+1 761	7%	E
M440i xDrive	80 850	+9 904	6%	E
M4 Compétition xDrive	123 700	+50 000	7%	E
420d	63 700	+670	7%	D
430d	68 450	+2 000	7%	D
430d M Sport	72 450	+2 000	9%	D
M440d xDrive	81 750	+5 094	5%	D
i4				
eDrive35	57 550	0	1%	Elec
eDrive40	63 950	0	1%	Elec
eDrive40 M Sport	67 600	0	3%	Elec
M50	77 200	0	6%	Elec
Z4				
sDrive20i	55 000	+3 331	6%	E
M40i	70 300	+10 980	2%	E
X3				
xDrive20i xLine	54 700	+7 125	8%	E
M40i	82 400	+23 021	7%	E
M Competition	116 900	+50 000	7%	E
xDrive30e xLine	64 950	0	7%	PHEV
xDrive30e M Sport	70 950	0	7%	PHEV
sDrive18d xLine	54 900	+2 022	8%	D
xDrive20d xLine	59 000	+2 779	8%	D
xDrive20d M Sport	65 000	+2 779	11%	D
xDrive30d M Sport	71 800	+5 652	11%	D
M40d	81 400	+9 524	7%	D
iX3				
iX3 Inspiring	74 200	0	0%	Elec
iX3 Impressive	82 300	0	19%	Elec
X4				
xDrive30i xLine	63 650	+6 939	4%	E
M40i	84 150	+22 346	7%	E
M Competition	119 200	+50 000	7%	E
xDrive20d xLine	61 850	+2 536	4%	D
xDrive30d xLine	68 650	+5 431	4%	D
xDrive30d M Sport	74 450	+5 431	11%	D
M40d	83 150	+9 325	7%	D
Série 5 (nouvelle)				
520i	62 800	nc	0%	E
530e	71 600	0	0%	PHEV
550e xDrive	83 600	0	0%	PHEV
520d	65 100	nc	0%	D
i5 (nouvelle)				
eDrive40	76 200	0	nc	Elec
M60 xDrive	107 500	0	nc	Elec
Série 8 Coupé				
840i xDrive	114 400	+18 888	2%	E
M850i xDrive	137 100	+50 000	0%	E
M8 Compétition	182 100	+50 000	0%	E
840d xDrive	116 800	+7 615	2%	D
Série 8 Gran Coupé				
840i xDrive	111 400	+22 671	nc	E
M850i xDrive	134 100	+50 000	0%	E
M8 Compétition	179 100	+50 000	0%	E
840d xDrive	113 800	+9 786	nc	D
Série 8 Cabriolet				
840i xDrive	122 400	+23 866	nc	E
M850i xDrive	145 100	+50 000	0%	E
M8 Compétition	190 100	+50 000	0%	E
840d xDrive	124 800	+10 462	nc	D
X5 (nouveau)				
M Competition	159 300	+50 000	nc	E
xDrive50e xLine	99 900	0	4%	PHEV
xDrive30d xLine	88 500	+18 252	nc	D
X6 (nouveau)				
M60i xDrive	113 800	+50 000	nc	E
M Competition	163 300	+50 000	nc	E
xDrive30d M Sport	96 850	+15 688	nc	D
iX				
xDrive40	84 200	0	9%	Elec
xDrive50	111 200	0	9%	Elec
M60	143 050	0	5%	Elec
XM (nouveau)				
V8 4.4	178 000	0	0%	PHEV
Label Red	203 000	0	nc	PHEV
Série 7				
750e xDrive	133 300	0	nc	PHEV
M760e xDrive	158 200	0	nc	PHEV
740d xDrive	121 150	+7 669	nc	D
i7				
xDrive50	128 500	0	2%	Elec
xDrive60	151 800	0	2%	Elec
xDrive60 M Sport	158 750	0	nc	Elec
M70 xDrive	191 700	0	nc	Elec
X7 (nouveau)				
M60i	139 000	+50 000	6%	E
xDrive40d	107 000	+31 372	6%	D
xDrive40d M Sport	111 850	+31 372	6%	D

BYD

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Atto 3 (nouveau)				
Active	43 690	-5 000	nc	Elec
Tang (nouveau)				
AWD Flagship	70 800	0	nc	Elec
Han (nouvelle)				
AWD Executive	71 160	0	nc	Elec

CHEVROLET

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Corvette Stingray 2LT	88 620	+44 310	nc	E
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	95 170	+47 585	nc	E

CITROËN

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
C3				
1.2 PureTech 83 You!	16 590	+50	6%	E
1.2 PureTech 83 Plus	20 100	+50	10%	E
1.2 PureTech 110 Plus	21 750	0	10%	E
1.2 PureTech 110 Max	23 350	0	9%	E
1.5 BlueHDi 100 You!	19 540	0	6%	D
1.5 BlueHDi 100 Plus	22 900	0	10%	D
C3 Aircross				
1.2 PureTech 110 You	24 400	+260	10%	E
1.2 PureTech 110 Plus	25 850	+240	10%	E
1.2 PureTech 130 Plus Auto.	28 250	+740	10%	E
1.2 PureTech 130 Max Auto.	30 150	+1 074	10%	E
1.5 BlueHDi 110 You	25 950	+150	10%	D
1.5 BlueHDi 110 Plus	27 300	+125	10%	D
C4				
1.2 PureTech 100 You	27 250	0	nc	E
1.2 PureTech 130 You	28 750	0	nc	E
1.2 PureTech 130 Plus	29 700	0	nc	E
1.2 PureTech 130 Max	31 750	0	nc	E
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	33 500	+190	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	35 550	+190	nc	D
ë-C4 136 You	35 990	-5 000	nc	Elec
ë-C4 136 Plus	42 050	-5 000	nc	Elec
ë-C4 156 You	42 600	-5 000	nc

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TSI 245 VZ DSG	48200	+6375	nc	E
2.0 TSI 310 VZ DSG 4Drive	53250	+15506	nc	E
e-Hybrid 204 V	48900	0	nc	PHEV
e-Hybride 245 VZ	53250	0	nc	PHEV
2.0 TDI 150 V	42990	+125	nc	D
DACIA				
Spring				
45 Essential	20800	-5000	1%	Elec
65 Extreme	22300	-5000	0%	Elec
Sandero				
1.0 SCe 65 Essential	11990	0	3%	E
1.0 SCe 65 Expression	13600	0	0%	E
1.0 TCe 90 Expression	14900	0	0%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	15650	0	1%	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCe 90 Essential	15100	+170	2%	E
1.0 TCe 90 Expression	16400	+170	0%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17150	0	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18150	0	0%	GPL
1.0 TCe 110 Extreme	18150	+100	0%	E
1.0 TCe 110 Extreme+	18850	+100	0%	E
Jogger				
1.0 TCe 110 Essential	18200	150	0%	E
1.0 TCe 110 Expression	19900	+170	0%	E
Hybrid 140 Expression	24900	0	0%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	26200	0	0%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21200	0	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	21700	0	1%	GPL
Duster				
1.0 Eco-G 100 Essential	17990	0	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	19250	0	0%	GPL
1.3 TCe 130 Expression	20950	+650	0%	E
1.3 TCe 130 Journey	22300	+650	1%	E
1.3 TCe 150 Journey EDC	24600	+650	1%	E
1.3 TCe 150 Extreme EDC	25300	+650	0%	E
1.5 dCi 115 Expression	21450	0	0%	D
1.5 dCi 115 Journey	22800	+150	1%	D
DS AUTOMOBILES				
DS 3 (nouveau)				
1.2 PureTech 100 Bastille	30000	+100	1%	E
1.2 PureTech 100 Performance Line	30500	+100	1%	E
1.2 PureTech 130 Performance Line Auto.	33500	+310	1%	E
1.2 PureTech 130 Esprit de Voyage Auto.	36450	+310	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	39450	+310	nc	E
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	34600	+260	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line Auto.	35100	+260	1%	D
E-Tense Bastille	41600	-5000	4%	Elec
E-Tense Performance Line	42200	-5000	4%	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Trocadero	37950	+400	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line+	39850	+400	nc	E
E-Tense 225 Rivoli	49500	0	9%	PHEV
E-Tense 225 Esprit de Voyage	52600	0	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Trocadero	38900	+400	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line+	40800	+400	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	53900	0	5%	PHEV
E-Tense 225 Performance Line	55100	0	5%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line	61400	0	5%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line+	63500	0	5%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli	64600	0	5%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli	69800	0	5%	PHEV
E-Tense 360 Opera	74800	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	44700	+818	5%	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line	46300	+818	5%	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	67000	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	75800	0	nc	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	76850	0	4%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	85450	0	nc	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	87000	0	nc	PHEV
FERRARI				
Roma	202187	+50000	nc	E
Portofino M	207424	+50000	nc	E
812 GTS	336269	+50000	nc	E
812 Competizione	491443	+50000	nc	E
SF90 Stradale	423514	+3552	nc	PHEV
SF90 Spider	485714	+3552	nc	PHEV
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13800	0	14%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15800	0	17%	E
500				
1.0 BSG 70	18700	nc	1%	E
695 Abarth	32000	+4543	7%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	nc	nc	E
695 C Abarth	35000	+4453	6%	E
500e				
23,8 kWh	30400	-5000	1%	Elec
42 kWh	33900	-5000	1%	Elec
42 kWh La Prima	39400	-5000	3%	Elec
Abarth	36900	-5000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-5000	0%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32400	-5000	3%	Elec
42 kWh	35900	-5000	3%	Elec
42 kWh La Prima	41400	-5000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh	33800	-5000	2%	Elec
42 kWh	37300	-5000	2%	Elec
42 kWh La Prima	42800	-5000	2%	Elec
Abarth Pack	42300	-5000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-5000	3%	Elec
500X				
1.5 Turbo T4 130 Hybrid	32000	+170	5%	E
500X Dolcevita				
1.5 Turbo T4 130 Hybrid	35000	+170	2%	E
600 (nouveau)				
e (RED)	35900	-5000	nc	Elec
Tipo				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	28900	0	2%	E
Tipo Cross				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	33900	0	12%	E
Tipo SW				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	29900	0	2%	E
Tipo Cross SW				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	34900	0	5%	E
FORD				
Ecosport				
1.0 EcoBoost 125 Titanium	24150	+650	10%	E
Puma				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 Titanium	26500	0	10%	E85
1.0 EcoBoost Hyb. 125 Titanium Powershift	27900	+210	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 125 ST-Line Powershift	29400	+210	6%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powersh.	32650	+150	7%	E
1.0 E. Hyb. 155 ST-L. X Vivid Ruby Ed. Pw.	36250	nc	3%	E
1.0 EcoBoost 170 ST Powershift	35950	nc	7%	E
1.5 EcoBoost 200 ST	35950	+1276	7%	E
Focus				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	6%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	34350	0	6%	E
ST	41700	+10980	4%	E
Focus Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	33150	0	6%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	0	6%	E
Focus SW				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	34350	0	3%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	0	3%	E
ST	42900	+10980	3%	E
Focus SW Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	34350	+75	9%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	0	9%	E
Kuga				
2.5 Duratec 190 Hybrid i-AWD Titanium	43100	+210	15%	FHEV
2.5 Duratec 190 Hybrid i-AWD ST-Line	45100	+210	15%	FHEV
2.5 Duratec 225 PHEV ST-Line	45900	0	9%	PHEV
2.5 Duratec 225 PHEV ST-Line X	49900	0	9%	PHEV
2.5 Duratec 190 Hybrid FlexiFuel ST-Line X	45800	0	15%	E85
2.5 Dur. 190 Hyb. Flex. Graphite Tech Ed.	49300	0	nc	E85
Bronco (nouveau)				
Outer Banks	78500	+38250	0%	E
S-Max				
2.5 Duratec 190 Hybrid ST-Line	49950	+1202	7%	FHEV
Galaxy				
2.5 Duratec 190 Hybrid Titanium Business	51950	+2076	15%	FHEV
Explorer				
ST-Line	89000	0	7%	PHEV
Mustang				
V8 GT Auto.	58400	+27100	5%	E
Mach 1	68400	+32100	0%	E
Mustang Cabriolet				
V8 GT Auto.	62400	+29100	5%	E
Mustang Mach-E				
Standard Range	58990	0	6%	Elec
Extended Range Premium	66950	0	2%	Elec
GT	81990	0	2%	Elec
Tourneo Connect (nouveau)				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1074	4%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+170	4%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+170	4%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+190	8%	D
HONDA				
e				
153 Advance 16"	42100	-5000	4%	Elec
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	29620	0	nc	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	30900	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	0	3%	FHEV
e:Ny1 (nouvel)				
Advance	47700	0	nc	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	39220	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	40520	0	7%	FHEV
Type R	57220	+12552	7%	E
Type R S	65800	+12012	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	47450	+230	nc	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+280	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	nc	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 67 Eco Intuitive	16900	0	10%	E
1.0 67 Intuitive BVR	17800	0	10%	E
1.0 67 Creative BVR	19000	0	9%	E
1.2 84 N-Line	19150	0	15%	E
1.0 T-GDi 100 N-Line	19900	0	15%	E
i20				
1.2 84 Initia	17600	0	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Intuitive	21100	0	6%	E
1.0 T-GDi 100 hyb. 48V Creative	23400	0	13%	E
N	28400	+2726	6%	E
Bayon				
1.2 84 Initia	18950	+125	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Intuitive	23400	0	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Creative	25700	0	13%	E
Kona (nouveau)				
Hybrid 141 Intuitive	33400	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-5000	nc	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-5000	nc	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-5000	nc	Elec
i30				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27700	0	12%	E
i30 Fastback				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+400	11%	E
i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28700	0	15%	E
Ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec
229 Creative	54200	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	6%	Elec
Tucson				
1.6 T-GDi 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1276	5%	E
Hybrid 230 Intuitive	35550	+150	7%	FHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+150	7%	FHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	45850	0	8%	PHEV
Plug-in 265 Executive HTrac	51850	0	8%	PHEV
1.6 CRDi 136 Hybrid 48V Creative	38050	+190	6%	D
Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65400	0	6%	Elec
Nexo				
Executive	80600	-2000	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 230 Intuitive	44050	+1898	12%	FHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	57350	0	9%	PHEV
Plug-in 265 Executive HTrac	61850	0	9%	PHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD	54900	0	0%	E85
P300e S R-Dynamic AWD	63600	0	3%	PHEV
D200 MHEV S R-Dynamic AWD	58400	+5799	0%	D
XE				
P250 HSE R-Dynamic	62000	+9103	nc	E
D200 MHEV HSE R-Dynamic Auto.	60800	+150	nc	D
XF				
D200 MHEV HSE R-Dynamic	70800	+290	4%	D
XF Sportbrake				
D200 MHEV SE R-Dynamic	72400	+1060	nc	D
F-Type Coupé				
P300 R-Dynamic	72400	nc	nc	E
P450 75	106200	+50000	nc	E
R75	135300	+50000	nc	E
F-Type Cabriolet				
P300 R-Dynamic	80000	nc	nc	E
P450 75	113800	+50000	nc	E
R75	142900	+50000	nc	E
F-Pace				
SVR	115100	+50000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+5294	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+20320	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
JEEP				
Avenger (nouvelle)				
"base"	39000	-5000	1%	Elec
Longitude	40000	-5000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130 Longitude	30950	+210	nc	FHEV
e-Hybrid 130 Limited	33000	+210	nc	FHEV
4xe 190 Limited	42100	0	11%	PHEV
4xe 190 S	47900	0	11%	PHEV
4xe 240 Upland	41990	0	nc	PHEV
4xe 240 Trailhawk	46100	0	11%	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Longitude	37450	+170	5%	FHEV
e-Hybrid 130 Night Eagle	39450	+170	5%	FHEV
4xe 190 Night Eagle	47500	0	9%	PHEV
4xe 190 Limited	48750	0	9%	PHEV
4xe 240 Upland	47490	0	9%	PHEV
4xe 240 Trailhawk	52250	0	9%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	79700	0	2%	PHEV
2.0 T 4xe 380 Overland	80700	0	8%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	0	nc	PHEV
KIA				
Picanto				
1.0 67 Motion	13240	0	6%	E
1.2 84 GT Line	17140	0	10%	E
1.2 84 GT Line Premium	18640	0	6%	E
Rio				
1.2 84 Motion	17240	+75	7%	E
1.0 T-GDi 100 Active	20340	0	7%	E
1.0 T-GDi 120 mHEV GT Line Premium	25240	+125	12%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	21140	+75	10%	E
1.0 T-GDi 120 MHEV GT Line	25840	0	11%	E
e-Soul				
136 Motion	41840	-5000	11%	Elec
204 Active	47540	0	11%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	24440	+230	11%	E
1.0 T-GDi 120 Motion	24940	0	11%	E
1.0 T-GDi 120 Active	27040	0	19%	E
1.5 T-GDi 160 Active	28040	+150	19%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line	30040	+150	10%	E
1.6 CRDi 136 MHEV Motion	29040	0	11%	D
1.6 CRDi 136 MHEV Active	31140	0	19%	D
Cee'd SW				
1.0 T-GDi 100 Motion	25440	+260	12%	E
1.0 T-GDi 120 Motion	25940	+170	12%	E
1.0 T-GDi 120 Active	28040	+170	10%	E
1.5 T-GDi 160 Active	29040	+230	10%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line	31040	+230	10%	E
Hybride Rechargeable Premium	44340	0	8%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion	30040	0	12%	D
1.6 CRDi 136 MHEV Active	32140	0	10%	D
ProCeed				
1.0 T-GDi 120 GT Line	31040	+150	8%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line	32040	+230	8%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line Premium	35740	+230	8%	E
GT	39240	+2049	8%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 120 Motion	26740	+310	8%	E
1.0 T-GDi 120 Active	29340	+310	8%	E
1.5 T-GDi 160 Active	30340	+650	8%	E
1.5 T-GDi 160 GT-Line Premium	33140	+650	8%	E
Hybride Rechargeable Lounge	40640	0	5%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion	30740	+190	8%	D
1.6 CRDi 136 MHEV Active	33340	+190	8%	D
Niro				
Hybride Motion	32340	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	39240	0	6%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41440	0	6%	PHEV
EV Active	46640	-5000	3%	Elec
EV Premium	48240	0	3%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDI 150 MHEV Motion	31340	+1276	2%	E
1.6 T-GDI 230 Hybride Active	39350	+125	3%	FHEV
1.6 T-GDI 230 Hybride Design	42640	+125	3%	FHEV
1.6 T-GDI 265 Hybride Rech. Design 4x4	48740	0	2%	PHEV
1.6 T-GDI 265 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	52540	0	2%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	35440	+230	2%	D
EV6				
170 Air Active	49690	0	6%	Elec
229 Air Active	53690	0	6%	Elec
229 Air Design	57490	0	6%	Elec
325 Air Design 4x4	61490	0	6%	Elec
325 GT-Line 4x4	65490	0	6%	Elec
GT	74690	0	6%	Elec
Sorento				
Hybride Motion	44140	+1143	9%	FHEV
Hybride Rechargeable Premium	64590	0	0%	PHEV
EV9 (nouveau)				
204	73000	0	0%	Elec
385	80000	0	0%	Elec
385 GT-Line	86000	0	0%	Elec
LAMBORGHINI				
Huracan EVO RWD Spyder	211008	+50000	nc	E
Huracan EVO	221382	+50000	nc	E
Huracan STO	299295	+50000	nc	E
Aventador LP 780-4 Roadster Ultimae	369889	+50000	nc	E
Countach LPI 800-4	2400000	+50000	nc	E
Urus Performante	282184	+50000	nc	E
LAND ROVER				
Range Rover Evoque (nouveau)				
P200 Flexfuel S	54800	0	nc	E85
P300e S	61200	0	nc	PHEV
D200 S	57100	nc	nc	D
Discovery Sport				
P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD	56450	0	7%	E
P300e S R-Dynamic	61700	0	6%	PHEV
D200 S R-Dynamic AWD	58320	+8952	7%	D
Discovery				
P360 Metropolitan Edition R-Dynamic	100700	+44150	nc	E
D300 HSE R-Dynamic	100900	+44627	nc	D
Range Rover Velar (nouveau)				
P400e S	82200	0	nc	PHEV
D200 S	70500	nc	nc	D
Defender 90				
P400 SE	81000	+40250	nc	E
P525 Carpathian X-Dynamic	144300	+50000	nc	E
D200 SE X-Dynamic	72600	+36350	nc	D
D250 HSE X-Dynamic	84200	+41750	nc	D
D300 SE X-Dynamic	82000	+40700	nc	D
Defender 110				
P400 HSE X-Dynamic	97600	+48500	nc	E
P525 Carpathian X-Dynamic	147900	+50000	nc	E
P400e X X-Dynamic	116700	0	6%	PHEV
D250 SE X-Dynamic	84000	+42000	nc	D
D300 HSE X-Dynamic	94600	+46900	nc	D
Range Rover Sport (nouveau)				
P530 First Edition Dynamic	144300	+50000	nc	E
P440e S	101500	0	nc	PHEV
P510e Autobiography Dynamic	140100	0	nc	PHEV
P510e First Edition Dynamic	143900	0	nc	PHEV
D250 SE	94200	+23390	nc	D
D350 Autobiography Dynamic	123600	+24538	nc	D
D350 First Edition Dynamic	127200	+24538	nc	D
Range Rover				
P530 Autobiography	186700	+50000	0%	E
P615 SV	231700	nc	nc	E
P460e SE	142900	0	0%	PHEV
P550e HSE	162200	0	0%	PHEV
P550e Autobiography	179400	0	0%	PHEV
D350 HSE	148900	+27446	0%	D
LEXUS				
LBX (nouveau)				
Hybride	34300	0	0%	FHEV
UX				
250h	41990	0	5%	FHEV
250h Pack	44290	0	5%	FHEV
300e Pack	56900	0	14%	Elec
NX				
350h Pack	57000	+983	9%	FHEV
450h+ Luxe 4WD	70000	0	7%	PHEV
450h+ Executive 4WD	78500	0	7%	PHEV
ES				
300h	56800	0	2%	FHEV
RX (nouveau)				
450h+ Luxe	93400	0	1%	FHEV
500h F Sport Executive	99200	0	0%	PHEV
RZ (nouveau)				
450e Luxe	75600	0	0%	Elec
LM (nouveau)				
350h 7 places	123700	+11018	nc	FHEV
LS				
500h	119900	+15506	nc	FHEV
LC Coupé				
500 Sport+	137700	+50000	nc	E
500h Executive	127700	+14038	nc	FHEV
LC Cabriolet				
500 Sport+	143700	+50000	nc	E
LOTUS				
Eletre (nouvel)				
603	97890	0	nc	Elec
R 905	153090	0	nc	Elec
LYNK & CO				
01 (nouveau)				
base	41500	0	0%	PHEV
MASERATI				
Grecale (nouveau)				
GT	77000	+21096	nc	E
Modena	87800	+22121	nc	E
Trofeo	117900	+50000	nc	E
Ghibli				
Modena	128000	+41850	nc	E
Trofeo	156300	+50000	nc	E
GT	92300	+13332	nc	FHEV
Levante				
Modena	132700	+50000	nc	E
Trofeo	178750	+50000	nc	E
GT	98000	+44431	nc	FHEV
Quattroporte				
Modena	153550	+50000	nc	E
Trofeo	191400	+50000	nc	E
Gran Turismo				
Modena	181350	+50000	nc	E
Trofeo	225650	+50000	nc	E
MC20				
630	235200	+50000	nc	E
MC20 Cielo (nouvelle)				
630	266650	+50000	nc	E
MAZDA				
Mazda 2				
1.5 e-SkyActiv-G M Hybrid 90 Centre-Line	20250	0	3%	E
1.5 SkyActiv-G 90 Exclusive-Line Auto.	26100	0	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Exclusive-Line	25550	0	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Homura Aka	28450	0	3%	E
Mazda 2 Hybrid				
Pure	25250	0	2%	FHEV
Mazda 3 5p.				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+75	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+100	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Homura	30500	+100	4%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Homura	31800	0	4%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Nagisa	33100	0	4%	E
Mazda 3 Berline				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	0	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	0	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Exclusive-Line	30300	0	4%	E
2.0 e-SkyActiv-X 186 Exclusive-Line	31600	0	4%	E
CX-30				
2.0 e-SkyActiv G 122 M Hybrid Prime-Line	29600	+280	4%	E
2.0 e-SkyActiv G 150 M Hybrid Prime-Line	30600	+280	4%	E
2.0 e-SkyActiv G 150 M Hyb. Exclus.-Line	32850	+280	4%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 M Hyb. Exclusive-Line	34150	+150	4%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 M Hybrid Homura	34750	+150	4%	E
MX-30				
e-SkyActiv 145 Prime-Line	38250	-5000	3%	Elec
e-SkyActiv R-4V 170 Prime-Line	38950	nc	3%	PHEV
e-SkyActiv R-4V 170 Exclusive-Line	39250	nc	3%	PHEV
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 Prime-Line	36200	+1074	4%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Homura Auto.	48700	+3784	6%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Takumi Auto.	49500	+3784	6%	E
2.2 SkyActiv-D 150 Centre-Line	41100	+1172	4%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Exclusive-Line Auto.	48200	+3119	4%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Homura Auto.	51200	+3119	6%	D
CX-60				
2.5 eSkyActiv PHEV 327 Prime-Line	57450	0	3%	PHEV
2.5 eSkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	59000	0	3%	PHEV
3.3 e-SkyActiv D 200 Prime-Line	53150	+150	3%	D
3.3 e-SkyActiv D 200 Exclusive-Line	54700	+150	3%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Exclusive-Line	58300	+330	3%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura	62350	+330	3%	D
MX-5 ST				
1.5 SkyActiv-G 132 Elégance	30850	+740	5%	E
1.5 SkyActiv-G 132 Dynamique	32950	+740	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Sélection	37550	+2049	5%	E
MX-5 RF				
1.5 SkyActiv-G 132 Elégance	33350	+740	5%	E
1.5 SkyActiv-G 132 Dynamique	35450	+740	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Sélection	40050	+2049	5%	E
MERCEDES				
Classe A (nouvelle)				
180 Progressive Line	37950	+260	0%	E
180 AMG Line	41400	+260	9%	E
200 AMG Line	43400	+260	9%	E
35 AMG 4Matic	62350	+13682	0%	E
45 S AMG 4Matic+	77900	+21966	0%	E
250 e AMG Line	51850	0	4%	PHEV
180 d Progressive Line	39250	+240	0%	D
180 d AMG line	42700	+240	9%	D
200 d AMG Line	44700	+170	9%	D
Classe A Berline (nouvelle)				
180 Progressive Line	38600	+210	0%	E
200 Progressive Line	40600	+210	0%	E
200 AMG Line	44050	+210	0%	E
35 AMG 4Matic	63000	+11488	0%	E
250 e AMG Line	52500	0	0%	PHEV
180 d Progressive Line	39900	+210	0%	D
200 d Progressive Line	41900	+150	0%	D
200 d AMG Line	45350	+150	0%	D
Classe B (nouveau)				
180 Progressive Line	39550	+330	nc	E
180 AMG Line	43200	+330	nc	E
200 AMG Line	45200	+330	nc	E
250 e AMG Line	53100	0	nc	PHEV
180 d Progressive Line	40850	+330	nc	D
180 d AMG Line	44500	+330	nc	D
200 d AMG Line	45300	+260	nc	D
CLA Coupé (nouveau)				
180 Progressive Line	42950	+280	4%	E
200 Progressive Line	45500	+280	4%	E
200 AMG Line	48700	+330	4%	E
35 AMG 4Matic	69000	+12552	4%	E
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	82250	+24472	4%	E
250 e AMG Line	57200	0	4%	PHEV
200 d Progressive Line	46800	+210	4%	D
200 d AMG Line	50000	+240	4%	D
220 d AMG Line	54800	+260	4%	D
CLA Shooting Brake (nouveau)				
180 Progressive Line	44150	+360	nc	E
200 Progressive Line	46700	+360	nc	E
200 AMG Line	49800	+400	nc	E
35 AMG 4Matic	70100	+14881	nc	E
45 S AMG 4Matic+	83350	+28107	nc	E
250 e Progressive Line	55200	0	nc	PHEV
180 d Progressive Line	45450

Le prix des voitures neuves

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Cabrio				
Cooper Essential	35500	+280	nc	E
Cooper S Essential	40100	+1276	nc	E
Cooper S PremiumPlus	42200	+1276	2%	E
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	2%	E
Clubman				
Cooper Essential	37700	+330	nc	E
Cooper S Essential	40900	+1761	nc	E
Cooper S Premium Plus	43900	+1761	nc	E
John Cooper Works Premium Plus	51500	+6039	nc	E
John Cooper Works Edition Untold Plus	53200	+6039	nc	E
Cooper D Essential	40700	+100	nc	D
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+400	nc	E
John Cooper Works	61350	+8254	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	15990	0	17%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 65 Invite	17990	nc	nc	E
1.0 MPI-T 90 Intense	22690	nc	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	28990	nc	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	29990	nc	nc	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	24990	+450	8%	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31490	+400	8%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	34790	0	8%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	37990	0	8%	FHEV
1.6 MPI PHEV 159 Instyle	42990	0	8%	PHEV
Eclipse Cross				
2.0 Mive PHEV 188 Invite 4WD	42490	0	9%	PHEV
NISSAN				
Juke				
1.0 DIG-T 114 Visia	22650	+240	9%	E
Hybrid 143 N-Connecta	32350	0	7%	FHEV
Hybrid 143 Tekna	34450	0	7%	FHEV
Leaf				
150 Acenta	36900	-5000	12%	Elec
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid 140 Visia	32200	+818	31%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Acenta Xtronic	37800	+650	15%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	39800	+818	16%	E
e-Power 190 N-Connecta	41600	0	5%	FHEV
e-Power 190 Tekna	44700	0	5%	FHEV
Ariya (nouveau)				
63 kWh 218 Advance	45800	-5000	2%	Elec
87 kWh 242 Evolve	56800	0	6%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	59800	0	2%	Elec
87 kWh e-4orce 396 Evolve+	65800	0	nc	Elec
X-Trail (nouveau)				
e-Power 204 Acenta	43700	+240	2%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46000	+818	2%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48000	+898	5%	FHEV
Townstar Combi				
1.3 TCe 130 Acenta	28380	+1761	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39600	-5000	nc	Elec
OPEL				
Corsa (nouvelle)				
1.2 75	19200	0	nc	E
1.2 Turbo 100	20700	0	nc	E
1.2 Turbo 100 GS	22400	0	nc	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	26000	0	nc	E
Electrique 136	36050	-5000	4%	Elec
Electrique 156 GS	37600	-5000	4%	Elec
Crossland				
1.2 Turbo 110 Elegance	26350	+230	7%	E
1.2 Turbo 130 Elegance Auto.	29600	+650	7%	E
1.2 Turbo 130 Ultimate Auto.	31300	+650	nc	E
1.5 Diesel 110 Elegance	28700	+150	7%	D
Mokka				
1.2 Turbo 100 Elegance	25600	+75	13%	E
1.2 Turbo 130 Elegance Auto.	30250	+240	13%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	31100	+240	12%	E
1.2 Turbo 136 GS	28950	+50	12%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	32500	+50	10%	E
e 136 Elegance	42000	-5000	8%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 110	28100	+50	nc	E
1.2 Turbo 130 GS	32600	+100	6%	E
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	PHEV
GSe	49150	0	5%	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33100	+125	nc	D
Electric 156	40990	-5000	4%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29750	+50	nc	E
1.2 Turbo 130 GS	34250	+100	7%	E
Hybride Rechargeable 180 GS	45700	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38450	+230	7%	D
Grandland				
1.2 Turbo 130 Design & Tech	38000	+400	6%	E
Hybride 225 Design & Tech	48650	0	5%	PHEV
Hybride 225 GS	49450	0	5%	PHEV
GSe	59700	0	3%	PHEV
1.5 Diesel 130 Design & Tech Auto.	37900	+983	6%	D
Combo Life				
e Edition	36750	-5000	4%	Elec
PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19200	0	2%	E
1.2 PureTech 100 Active	20500	0	2%	E
1.2 PureTech 100 Allure	22500	0	2%	E
1.2 PureTech 100 GT	24400	0	2%	E
1.2 Hybrid 100 Active	23200	0	2%	E
1.2 Hybrid 100 Allure	25200	0	2%	E
1.2 Hybrid 100 GT	27100	0	2%	E
1.2 Hybrid 136 GT	28300	0	2%	E
électrique 136 E-Style	35900	-5000	2%	Elec
électrique 156 Active	35300	-5000	2%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-5000	2%	Elec
électrique 156 GT	39300	-5000	2%	Elec
2008 (nouveau)				
1.2 PureTech 100 Active	28400	+50	4%	E
1.2 PureTech 100 Allure	28200	+50	1%	E
1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31700	+260	1%	E
1.2 PureTech 130 GT Auto.	33400	+260	3%	E
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	33400	+230	1%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	35100	+230	3%	D
Electrique 136 Active	38950	-5000	3%	Elec
Electrique 136 Allure	40750	-5000	3%	Elec
Electrique 156 Active	40400	-5000	3%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-5000	3%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-5000	3%	Elec
308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29420	+100	12%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31270	+100	11%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	32170	+100	11%	E
PHEV 180 Allure	42520	0	10%	PHEV
PHEV 180 Allure Pack	43420	0	10%	PHEV
PHEV 225 GT	47470	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	33920	+170	12%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	35770	+170	11%	D
e-308 156 Allure	43900	-5000	3%	Elec
e-308 156 GT	46400	-5000	3%	Elec
308 SW				
1.2 PureTech 130 Active Pack	30420	+150	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure	32270	+150	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	33170	+150	11%	E
PHEV 180 Allure	43520	0	5%	PHEV
PHEV 180 Allure Pack	44420	0	5%	PHEV
PHEV 225 GT	48470	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34920	+190	7%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36770	+190	7%	D
3008				
1.2 PureTech 130 Active Pack	35320	+450	11%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37620	+450	8%	E
Hybrid 136 Active Pack e-DCS6	38870	+125	11%	E
Hybrid 136 Allure Pack e-DCS6	41170	+125	8%	E
Hybrid 136 GT e-DCS6	43570	+125	16%	E
Plug-in Hybrid 180 Active Pack	46520	0	12%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 Allure Pack	48270	0	12%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Active Pack	48420	0	12%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure Pack	50170	0	12%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	52420	0	12%	PHEV
Plug-in Hybrid4 300 Allure Pack	55670	0	12%	PHEV
Plug-in Hybrid4 300 GT	57920	0	12%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	40270	+740	11%	D
1.5 BlueHDi 130 GT Auto.	44970	+740	16%	D
408				
1.2 PureTech 130 Allure	37350	+650	3%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	38700	+650	3%	E
PHEV 180 Allure	45450	0	4%	PHEV
PHEV 180 Allure Pack	46400	0	4%	PHEV
PHEV 225 Allure Pack	48300	0	4%	PHEV
PHEV 225 GT	51400	0	4%	PHEV
508 (nouvelle)				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	54400	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+230	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+230	3%	D
508 SW (nouvelle)				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	53800	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	55700	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+310	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+310	3%	D
5008				
1.2 PureTech 130 Active Pack	38120	+650	8%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	40820	+650	3%	E
Hybrid 136 Active Pack e-DCS6	41670	+170	8%	E
Hybrid 136 Allure Pack e-DCS6	44370	+170	3%	E
Hybrid 136 GT e-DCS6	47170	+170	3%	E
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	43070	+1074	8%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	45770	+1074	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT Auto.	48570	+1074	3%	D
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67886	+22781	0%	E
S	81067	+40534	0%	E
GTS 4.0	95110	+47555	0%	E
Spyder RS	159052	+50000	nc	E
718 Cayman				
2.0	65847	+22781	0%	E
S	79017	+36431	0%	E
GTS 4.0	93070	+46535	0%	E
GT4 RS	159052	+50000	0%	E
911 Coupé				
Carrera	124885	+50000	0%	E
Carrera T	135559	+50000	0%	E
Carrera S	140496	+50000	0%	E
Carrera GTS	158716	+50000	0%	E
Turbo	217386	+50000	0%	E
Turbo S	250880	+50000	0%	E
GT3	196554	+50000	0%	E
S/T	308976	nc	nc	E
Dakar	226689	+50000	0%	E
911 Targa				
4	147205	+50000	0%	E
4S	162995	+50000	0%	E
4 GTS	166635	+50000	0%	E
911 Cabriolet				
Carrera	139295	+50000	0%	E
Carrera S	154965	+50000	0%	E
GTS	173115	+50000	0%	E
Turbo	231066	+50000	0%	E
Turbo S	263960	+50000	0%	E
Taycan				
Propulsion	96080	0	0%	Elec
4S	117581	0	0%	Elec
GTS	143826	0	0%	Elec
Turbo	167840	0	0%	Elec
Turbo S	201440	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo				
Propulsion	97040	0	0%	Elec
4S	118541	0	0%	Elec
GTS	144786	0	0%	Elec
Turbo	168900	0	0%	Elec
Turbo S	202400	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo				
4	106290	0	0%	Elec
4S	122981	0	0%	Elec
Turbo	169280	0	0%	Elec
Turbo S	202680	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	99783	+48896	0%	E
4S	125456	+50000	0%	E
GTS	147896	+50000	0%	E
Turbo S	194977	+50000	0%	E
4 E-Hybrid	119433	0	0%	PHEV
4S E-Hybrid	137456	0	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	200977	0	0%	PHEV
Panamera Sport Turismo				
4	106713	+50000	0%	E
4S	128816	+50000	0%	E
GTS	150776	+50000	0%	E
Turbo S	199297	+50000	0%	E
4 E-Hybrid	122313	0	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140816	0	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	205297	0	0%	PHEV
Macan				
2.0	72086	+36043	0%	E
T	77276	+38636	0%	E
S	81873	+40837	0%	E
GTS	98626	+49313	0%	E
Cayenne (nouveau)				
3.0	91350	+50000	nc	E
S	109933	+50000	nc	E
E-Hybrid	106712	0	nc	PHEV
S E-Hybrid	119799	0	nc	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	95430	+50000	nc	E
S	115213	+50000	nc	E
E-Hybrid	108712	0	nc	PHEV
S E-Hybrid	123999	0	nc	PHEV
RENAULT				
Twingo				
1.0 SCe 65 Equilibre	16750	0	6%	E
1.0 SCe 65 Urban Night	19050	0	5%	E
E-Tech Authentic	25250	-5000	1%	Elec
E-Tech Equilibre	28550	-5000	1%	Elec
Clio (nouvelle)				
1.0 SCe 65 Evolution	18500	0	0%	E
1.0 TCe 90 Evolution	19600	0	0%	E
1.0 TCe 90 Techno	20900	0	0%	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	23400	0	0%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23600	0	0%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	24900	0	0%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27400	0	0%	FHEV
1.0 TCe 100 GPL Evolution	20300	0	0%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22000	0	0%	D
Zoe				
R110 Equilibre	35100	-5000	6%	Elec
R110 Evolution	36300	-5000	4%	Elec
R135 Iconic	38300	-5000	2%	Elec
Captur				
1.0 TCe 90 Evolution	25550	+240	4%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno	28500	+210	4%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno Fast Track	30500	+210	14%	E
1.3 Mild Hybrid 160 R.S. Line	33000	+230	9%	E
E-Tech Hybride 145 E-Tech Engineered	33450	0	3%	FHEV
E-Tech Hybride 145 Iconic	34400	0	3%	FHEV
Megane				
1.3 TCe 140 Evolution	31300	+260	16%	E
1.5 Blue dCi 115 Evolution	33300	0	16%	D
Megane Estate				
1.3 TCe 140 Evolution	32300	+280	15%	E
1.5 Blue dCi 115 Evolution	34300	+50	15%	D
Megane E-Tech				
EV40 130 Standard Charge Equilibre	38000	-5000	1%	Elec
EV60 130 Super Charge Evolution ER	43000	-5000	1%	Elec
EV60 220 Super Charge Equilibre	42000	-5000	1%	Elec
EV60 220 Super Charge Techno	44500	-5000	6%	Elec
EV60 220 Optimum Charge Techno	46500	-5000	6%	Elec
EV60 220 Optimum Charge Iconic	48500	0	1%	Elec
Austral				
1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution	35000	0	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Techno Auto.	38000	+650	2%	E
1.3 M. Hyb. 160 Techno Esprit Alpine Auto.	39400	+650	3%	E
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	41500	0	1%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Techno Esprit Alpine	42900	0	1%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	43900	0	1%	FHEV
Arkana (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Evolution	31000	+210	3%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno	32600	+240	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	35800	+310	3%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	33000	0	3%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34600	0	3%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	37600	0	3%	FHEV
Espace (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	44500	0	1%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	47500	0	1%	FHEV
Kangoo				
1.3 TCe 130 Techno	29400	+2049	7%	E
1.5 Blue dCi 95 Techno	28800	+400	7%	D
1.5 Blue dCi 115 Techno	29800	+1386	7%	D
E-Tech EV45 11kW Equilibre	37500	-5000	2%	Elec
E-Tech EV45 11kW Techno	40800	-5000	2%	Elec
ROLLS-ROYCE				
Ghost	319800	+50000	0%	E
Ghost Black Badge	376200	+50000	nc	E
Phantom	486000	+50000	nc	E
Cullinan	361800	+50000	nc	E
Cullinan Black Badge	417000	+50000	nc	E
SEAT				
Ibiza				
1.0 TSI 95 Style	21600	0	5%	E
1.0 TSI 95 Copa	22970	0	10%	E
1.0 TSI 110 Copa	23520	0	10%	E
1.0 TSI 110 FR	27550	0	16%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	30500	+210	16%	E
1.5 TSI 150 FR Xclusive DSG	33035	+210	21%	E
Arona				
1.0 TSI 95 Style	23540	+50	nc	E
1.0 TSI 110 Copa	25570	0	15%	E
1.0 TSI 110 Xperience	28740	0	17%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	31740	+190	17%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	32840	+190	19%	E
León				
1.0 TSI 110 Urban	29095	+150	9%	E
1.0 eTSI 110 Urban DSG	31495	+170	9%	E
2.0 TDI 115 Urban	33345	0	9%	D
León Sportstourer				
1.0 TSI 110 Urban	30215	+170	5%	E
1.0 eTSI 110 Urban DSG	32615	+190	5%	E
2.0 TDI 115 Urban	34465	0	5%	D
Ateca				
1.0 TSI 110 Style	32500	+400	17%	E
1.5 TSI 150 Style DSG	36600	+898	17%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	42500	+898	15%	E
2.0 TDI 115 Style	37300	+170	17%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	40800	+190	17%	D
2.0 TDI 150 Xperience DSG	46700	+190	15%	D
Tarraco				
2.0 TDI 150 FR	53090	+818	11%	D
SERES				
3 Confort	33990	-5000	1%	Elec
SKODA				
Fabia				
1.0 MPI 80 Active	19200	0	13%	E
1.0 MPI 80 Ambition	20830	0	14%	E
1.0 TSI 95 Ambition	22760	0	14%	E
1.0 TSI 110 Ambition DSG	24460	nc	14%	E
1.0 TSI 110 Monte Carlo DSG	27900	nc	9%	E
1.5 TSI 150 Monte Carlo DSG	28700	+75	9%	E
Kamiq				
1.0 TSI 95 Active	24780	0	22%	E
1.0 TSI Evo 110 Ambition	28200	0	16%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	29100	+190	16%	E
Scala				
1.0 TSI 95 Active	25160	0	26%	E
1.0 TSI 110 Ambition	28410	0	19%	E
1.5 TSI 150 Ambition	29220	+50	19%	E
Karoq				
1.0 TSI 110 Ambition	31980	+240	5%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	34270	+400	5%	E
2.0 TDI 116 Ambition	35680	+75	5%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	46950	+1504	13%	D
2.0 TDI 150 Style DSG 4x4	47675	+1504	10%	D
Enyaq iV				
60	46150	-5000	12%	Elec
60 Sportline	54030	0	13%	Elec
85 Sportline	60710	0	13%	Elec
85 L&K	63700	0	nc	Elec
85x L&K	65970	0	nc	Elec
RS	63420	0	nc	Elec
Enyaq Coupé iV				
60	50320	0	23%	Elec
60 Sportline	57420	0	11%	Elec
80 Sportline	62560	0	11%	Elec
80x Sportline	64830	0	11%	Elec
RS	64310	0	5%	Elec
Octavia				
1.0 TSI 110 Ambition	29710	0	10%	E
1.0 TSI 110 mHEV e-Tec Ambition DSG	32200	0	10%	E
1.0 TSI 110 mHEV e-Tec Style DSG	36720	0	5%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	31830	0	10%	E
1.5 TSI ACT mHEV e-Tec Style DSG	38800	0	5%	E
2.0 TSI 245 RS DSG	46500	+1901	9%	E
2.0 TDI 116 Ambition	32980	0	10%	D
2.0 TDI 150 Ambition DSG	36230	0	10%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	40750	0	5%	D
Octavia Combi				
1.0 TSI 110 Ambition	30830	0	12%	E
1.0 TSI 110 mHEV e-Tec Ambition DSG	33300	0	12%	E
1.0 TSI 110 mHEV e-Tec Style DSG	37820	0	9%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	32910	+50	12%	E
1.5 TSI ACT mHEV e-Tec 150 Style DSG	39910	+50	9%	E
2.0 TSI 245 RS DSG	47610	+2370	5%	E
2.0 TDI 116 Ambition	34080	0	12%	D
2.0 TDI 150 Ambition DSG	37330	0	12%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	41850	0	9%	D
Kodiaq				
1.5 TSI ACT 150 Ambition	37900	+1386	8%	E
RS	55510	+18188	10%	E
2.0 TDI 150 Ambition DSG	44640	+450	8%	D
2.0 TDI 200 Style DSG 4x4	52410	+4279	9%	D
2.0 TDI 200 Sportline DSG 4x4	54020	+4279	9%	D
Superb				
1.5 TSI ACT 150 Style DSG	43540	+540	7%	E
iV Laurin & Klement	57240	0	18%	PHEV
2.0 TDI 150 Style DSG	47310	+150	7%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	51230	+150	10%	D
2.0 TDI 200 Sportline DSG	53240	+650	10%	D
2.0 TDI 200 Laurin & Klement DSG	56400	+650	10%	D
Superb Combi				
1.5 TSI ACT 150 Style DSG	44640	+983	9%	E
iV Laurin & Klement	58340	0	24%	PHEV
2.0 TDI 150 Style DSG	48410	+240	9%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	52370	+240	13%	D
2.0 TDI 200 Sportline DSG	54380	+983	13%	D
2.0 TDI 200 Laurin & Klement DSG	57510	+983	10%	D
SMART				
#1 (nouvelle)				
Pro	36315	-5000	nc	Elec
Brabus	47815	0	0%	Elec
SUBARU				
Impreza				
e-Boxer Confort	34990	+7086	5%	FHEV
e-Boxer Premium	36990	+7086	nc	FHEV
XV				
e-Boxer Confort	38990	+9550	nc	FHEV
e-Boxer Premium	38990	+9550	nc	FHEV
Forester				
e-Boxer Confort	39990	+12012	6%	FHEV
Outback				
2.5 Boxer 169 Onyx Field	49990	+16810	nc	E
SUZUKI				
Ignis				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	16890	0	13%	E
Swift				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	17590	0	10%	E
Sport	24350	+100	8%	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	24990	0	13%	E
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	29190	0	11%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style Auto.	31140	0	11%	E
Swace (nouvelle)				
1.8 Hybrid Privilège	33750	0	9%	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	28390	0	7%	E
1.4 Boosterjet Hybrid Style	31990	0	8%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	34790	0	8%	FHEV
Across				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	59290	0	7%	PHEV
TESLA				
Model 3 (nouvelle)				
Propulsion	42990	-5000	nc	Elec
Grande Autonomie	50990	0	nc	Elec
Model Y				
"base"	45990	-5000	5%	Elec
Grande Autonomie	52990	0	0%	Elec
Performance	59990	0	0%	Elec
Model S				
"base"	94990	0	4%	Elec
Plaid	109990	0	0%	Elec
Model X				
"base"	101990	0	4%	Elec
Plaid	116990	0	0%	Elec
TOYOTA				
Aygo X				
1.0 VVT-i 72 Dynamic	18900	0	13%	E
Yaris				
1.0 VVT-i 70 Dynamic	20200	+150	6%	E
1.5 VVT-i 120 Dynamic	21400	0	6%	E
1.5 VVT-i 120 Design	22900	0	8%	E
GR Pack Premium	37400	+12550	3%	E
GR Track	39400	+12552	3%	E
116h Design	25450	0	5%	FHEV
116h Iconic	28450	0	5%	FHEV
130h GR Sport	30450	0	5%	FHEV
130h Première	31450	0	5%	FHEV
Yaris Cross				
116h Dynamic	27400	0	3%	FHEV
C-HR (nouveau)				
1.8 Hybride 140 Dynamic	34900	nc	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Design	38900	nc	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Collection	43400	nc	0%	FHEV
Hybride rechargeable 225 Collection	49400	nc	0%	PHEV
Hybride rechargeable 225 GR Sport	49400	nc	0%	PHEV
Corolla (nouvelle)				
1.8 Hybride 140 Dynamic	33400	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	38700	0	11%	FHEV
Corolla Touring Sports (nouvelle)				
1.8 Hybride 140 Dynamic	35850	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 Design	38950	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	40250	0	11%	FHEV
Rav4				
Hybride Dynamic	44500	+125	5%	FHEV
Hybride Rechargeable AWD Design	52950	0	3%	PHEV
Hybride Rech. AWD Collection	61050	0	3%	PHEV
Prius (nouvelle)				
Hybride Rechargeable 223 Dynamic	43900	0	nc	PHEV
GR 86				
2.4	33900	+21966	2%	E
bZ4X (nouveau)				
11 kW Origin	55000	0	5%	Elec
Camry				
Hybride 218 Dynamic Pack Confort	45800	0	nc	FHEV
Mirai				
Lounge	72250	-2000	nc	Hyd
Highlander				
Hybride 248 Lounge	71000	+5976	5%	FHEV
Land Cruiser 3P				
204 D-4D Life	54850	+25675	10%	D
Land Cruiser 5P				
204 D-4D Life	57650	+27075	10%	D
GR Supra				
2.0	57600	+6375	2%	E
3.0	69600	+13682	2%	E
3.0 Pack Premium	71600	+13682	6%	E
Proace City Verso				
Electric 50 kWh Dynamic	38920	-5000	5%	Elec
VOLKSWAGEN				
e-Up!				
"base"	28030	-5000	7%	Elec
Polo				
1.0 MPI 80	21170	+50	9%	E
1.0 TSI 95	22105	0	9%	E
1.0 TSI 95 Life	24505	0	23%	E
1.0 TSI 110 Life DSG	27080	+100	23%	E
1.0 TSI 110 Life Plus DSG	27715	+100	16%	E
GTI	34440	+1074	3%	E
GTI "Edition 25"	38380	+1074	8%	E
**

Retro+

4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

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

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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Ilyade - 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350094848. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designet.fr. *Au 19/09/2023

ŠKODA

Škoda Fabia
La citadine qui n'a pas peur
des grandes distances.

À partir de

159 €/mois(1)

LLD 37 mois / avec apport

Modèle présenté : Fabia Monte Carlo 1.0 TSI 95 ch BVM à 290 €/mois sur 37 mois avec options, 1er loyer de 3 000 €, remise de 3 500 € déduite.

Offre valable jusqu'au 31/12/2023. Tarif au 05/10/2023. (1) **Exemple pour pour une Škoda Fabia Ambition 1.0 MPI 80 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 1er loyer de 2 500 €, remise de 3 500 € déduite** hors assurances facultatives. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne)- RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : BâtimentEllipse, 15 avenue de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Monte-Carlo est une marque déposée par Monaco Brands.

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

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**