SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1844 - Vendredi 5 janvier 2024

Actu P. 6

TOUT CE QUI CHANGE EN 2024

Assurance · Bonus-malus · Permis de conduire · Stationnement · Accès à l'électrique

Voitures neuves P. 52

Les prix actualisés DE PLUS DE 1 600 MODÈLES

Test lecteurs P. 38

Vos avis sur le nouveau **Renault Espace**

La première confrontation du **SUV Dacia**

NOUVEAU DUSTER

Il éclipse l'actuel ! P. 16

Dossier

E85, GPL, hybride simple ou rechargeable

Vraiment des bons choix? P. 24

Duel d'électriques BYD Dolphin, une menace pour la Megane? P. 34

Flash-back

Renault 5 Turbo

Elle a enflammé les années 80 P. 50

Occasion : guide d'achat

Citroën Xsara et C4 PICASSO — Les bonnes versions dès 3 000 € P. 42

P. 46

+ Mercedes CLA

Un coupé 4 portes chic pour 15 000 €

Nos experts P. 48

ASSURANCE
Les lettres types pour résoudre vos litiges

Les coachs *Auto Plus*

CARROSSERIE P. 41
Réparer les petits bobos à moindres frais

L 14629 - 1844 - F: 2,50 €

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

renault
RENOUVEAU
portes ouvertes 11-15 janv[1]

NOUVELLE
RENAULT CLIO
E-TECH FULL HYBRID
145 CH

jusqu'à 900 km d'autonomie[3]
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville[4]
jusqu'à 40% d'économie de carburant[5]
version esprit Alpine

E-Tech full hybrid
230€ à partir de /mois[6]

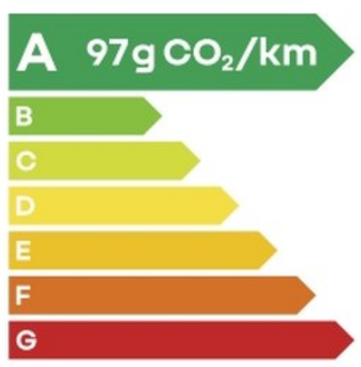
2 mois de loyer offerts[8]

LLD sur 37 mois. 1er loyer de 3 000€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[9]

essence
160€ à partir de /mois[7]

2 mois de loyer offerts[8]

LLD sur 37 mois. 1er loyer de 2 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[9]



prêt à partir (2)

existe aussi en motorisations diesel et GPL

modèle présenté : Renault clio esprit alpine e-tech full hybrid 145 avec option 298€/mois,(10) 1er loyer 3 000€, pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois!(9) (1) ouverture exceptionnelle 14/01/24 selon autorisation. (2) marque déposée. dans la limite des stocks disponibles. (3) avec un plein d'essence.* (4) en cycle urbain.* (5) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain.* (6) Clio evolution e-tech full hybrid 145 hors options. (7) Clio evolution sce 65 hors options. (6)(7)(10) locations longue durée, assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (8) 2e et 3e loyers offerts si contrat lld. (9) pack sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans contrat d'entretien. détail en points de vente et renault.fr. offres à particuliers, non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande d'une Clio neuve, toutes motorisations, **du 1er au 31/01/24. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,2/7. émissions co_2 min/max (g/km)*: 95/121. *selon norme wltp.** © m. leuvrey

Renault recommande Castrol

renault.fr

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

T-Roc.

Journées Portes (Vraiment) Ouvertes du 11 au 15 janvier.**

T-Roc
À partir de 239 €/mois*.

1er loyer de 3 500 €.

*** Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 3 500 €, suivi de 36 loyers de 239 €. Offre réservée aux particuliers valable du 01/01/2024 au 31/01/2024 et immatriculation avant le 31/03/2024, dans la limite des stocks disponibles.** ** Selon autorisation préfectorale.

Modèle présenté : T-Roc R-Line avec options peinture 'Gris Ascot' et toit noir. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1er loyer de 3 500 € suivi de 36 loyers de 490 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/01/2024 et le 31/01/2024 et immatriculation avant le 31/03/2024**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank Gmbh – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse dans le loyer du véhicule. Entretien souscrit auprès de Volkswagen Bank.

Cycles mixtes de la gamme T-Roc (l/100 km) WLTP : 4,7-9,4. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 122-213.
Valeurs au 01/03/2023, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

Numéro 1844 – Semaine du 5 au 11 janvier 2024

ACTU

6 **L'événement** Bonus/malus, permis, carburants, radars, assurance… : tout ce qui change en 2024 !
10 **Le courrier**
12 **La photo** de la semaine
14 **Les news**
16 **Nouveautés** Le nouveau Dacia Duster face à l'actuel
20 **Les voitures** de la semaine : à bord de la Lexus LF-ZC

ESSAIS

23 **Le labo**
24 **Dossier** E85, GPL, hybride simple ou rechargeable : vraiment des bons choix ?
30 **Panoramique** Le Volkswagen Touareg restylé 3.0 TSI eHybrid R 4Motion de 462 ch
34 **Match d'électriques** La BYD Dolphin face à la Renault Megane E-Tech
38 **Test lecteurs** Le Renault Espace
39 **On a tout essayé !** Le Mercedes-AMG GLC 63 S E Performance 4Matic+ 680 ch

GUIDE PRATIQUE

41 **Les coachs *Auto Plus*** Réparez les petits bobos sans vous ruiner
42 **Acheter une voiture d'occasion** Citroën Xsara et C4 Picasso : le bilan au bout de 25 ans
45 **Ça vous est arrivé**
46 **Les stars de l'occasion** Une Mercedes CLA diesel BVA à moins de 16 000 €

MAGAZINE

48 **Le coin des experts** Assurance : six lettres types pour régler vos litiges
50 **Auto Plus Classiques** La Renault 5 Turbo (1980)
52 **Le prix des voitures neuves**

AFP
Page 14

D. MEUNIER
Page 20

A. CORTESI
Page 30

M. MATOVIC / MERCEDES
Page 39

Trait d'humeur

Du changement, en ce début d'année, dans les bureaux du QG des radars…

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 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.

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec L'Auto-Journal.
Un encart Renault de 8 pages posé en 4e de couverture, sur la diffusion abonnés France en aléatoire. Un encart Linvosges de 20 pages posé en 4e de couverture, sur la diffusion abonnés France en aléatoire. Un flyer multi-titres Bonne année 2024 posé en 4e de couverture.

Edito

François Tarrain, Rédacteur en chef adjoint

Mea maxima culpa

J'aimerais profiter de cette tribune pour me confesser. Voilà : j'ai péché. Ça s'est passé début décembre à Nanterre (92), sur une 2x2 voies rectiligne avec séparateur central, limitée à 50 km/h. Vous me voyez venir ? Il est 13h, le trafic est fluide, la météo clémente. Aucun piéton à l'horizon, j'ai les yeux rivés sur la route. Bref, je ne suis un danger pour personne. Et pourtant, j'ai péché : j'ai oublié de me prosterner devant le saint radar ; de courber l'échine sur mon tableau de bord pour vérifier ma vitesse. Une grave erreur, sanctionnée par la lumière divine (que je n'ai pas vue). Mea culpa : contrôlé à 56 km/h, vitesse retenue 51 km/h. Vous me direz un Ave, trois Pater, vous préparerez 90 € et, avec un peu de chance, vous aurez droit au pardon de Darmanin si vous avez attendu 2024 pour les glisser dans le tronc. Amen.

Une fois passé à confesse, ma conscience devrait être soulagée. Mais non ! La Ligue contre la violence routière m'a appris, au détour d'une interview de son vice-président, Pierre Lagache, sur France Info, que *"les petits excès de vitesse tuent. Les études qui ont été menées montrent que les excès de vitesse de moins de 10 km/h sont impliqués dans la moitié – à peu près 46 % – des accidents graves avec des morts"*. Quoi, comment, la moitié !? Pour apaiser ma conscience, ou au contraire me flageller pour mes 51 km/h, je dois en avoir le cœur net…

Quelles sont ces "études" ? Après recherche, nous n'en voyons qu'une qui mentionne ces 46 %. Celle de l'Ifsttar* qui, en 2013, notait en gros ceci : sur la période 2001-2010, la proportion des grands excès de vitesse a chuté de façon spectaculaire, surtout entre 2003 et 2007, tandis que celle des petits excès de vitesse a diminué plus lentement. Et de conclure que, parmi les accidents mortels liés à la vitesse, *"la proportion […] imputable aux excès de vitesse à faible vitesse est passée de 16 % en 2001 à 46 % en 2010"*. Ah OK ! La nuance a son importance : il ne s'agit donc pas, comme le laisse entendre M. Lagache, de la moitié des accidents mortels, mais de 46 % de ceux liés à une vitesse excessive… Et il se garde bien de préciser que ces données ont près de quatorze ans. Sachant, enfin, que tout cela reste approximatif. Car, comme nous le confirme notre expert Antoine Jacquot, *"lors d'une expertise, l'incertitude sur la vitesse au moment du drame est d'environ 10 % (dans certains cas, c'est même une fourchette qui est indiquée)"*. Alors certes, ça ne ramènera pas les morts, mais cette mise au point a le mérite de remettre l'aiguille au milieu du compteur. Et de battre en brèche les raccourcis d'une ligue qui n'a d'autre but que de nous faire culpabiliser. A tort.

François

**Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.*

L'événement de la semaine Par Saïda Djerrada, Pascal Charles et François Tarrain

Tout ce qui chan

Nouvelles règles du bonus (et du malus), leasing social, contrôle technique des deux-roues, permis à 17 ans, tolérance sur les petits excès de vitesse : l'année démarre sur les chapeaux de roue, avec, rien qu'au premier trimestre, une palanquée de gros bouleversements. Et encore bien d'autres à suivre…

2024

Permis de conduire : merci pour le cadeau !

M. OLLIVIER / MAXPPP

Fin du retrait de point pour les excès de moins de 5 km/h. C'est la meilleure nouvelle de l'année : les petits dépassements de la limitation en vigueur, quelle qu'elle soit (qui représentent 58 % du total des infractions à la vitesse), ne sont plus sanctionnés par le retrait d'un point. Mais le PV à 68 ou 90 € (tarifs minorés) est maintenu.

Conduire dès 17 ans. Le décret est paru à temps : comme promis, les titulaires du permis B peuvent désormais prendre seul le volant un an avant leur majorité. Et ce, sans aucune "limitation" (puissance du véhicule, horaires de circulation…).

Le livret d'apprentissage dématérialisé. Depuis le 1er janvier, fini la version papier. Le livret devient obligatoirement numérique pour un renforcement du suivi de la formation, en particulier celle des élèves en conduite accompagnée ou d'auto-écoles en ligne. Cette collecte d'informations permettra un meilleur couplage avec RdvPermis, qui gère le passage à l'examen pratique.

Généralisation du permis numérique. Testée avec succès dans trois départements (Eure-et-Loir, Rhône et Hauts-de-Seine), la version numérique du permis sera généralisée dans l'année. Cette dématérialisation, qui concerne toute la chaîne du permis à points, restera facultative dans un premier temps.

Fin du délai pour passer d'un permis boîte auto. au permis B. Les nouveaux titulaires du permis BEA (embrayage automatique) ne sont plus obligés de patienter trois mois pour suivre la formation de 7 heures permettant d'obtenir le permis B normal, et donc de conduire une voiture à boîte manuelle.

Fonctions en plus pour MesPointsPermis*. Opérationnel depuis la mi-novembre, ce téléservice, qui permet aux titulaires de permis de consulter leur solde de points, élargira prochainement son offre (on attend ainsi la possibilité de télécharger son relevé d'information intégral). Il est aussi question d'instituer un délai maximal pour les autorités judiciaires à communiquer tout retrait de point.

2024

Electriques : objectif 150 000 bornes

Après avoir (enfin) atteint les 100 000 points de charge publics en mai dernier, le déploiement devrait s'accélérer. Objectif : 50 000 bornes en plus en 2024, et 400 000 en tout en 2030.

F. GROUT

Des tarifs enfin clairs ? Sur une même borne de recharge, les prix du kilowattheure peuvent varier de 0,39 à 2,12 €, selon une étude de l'UFC-Que Choisir. Pour mettre de l'ordre dans cette jungle, des députés prévoient de déposer une proposition de loi imposant aux opérateurs de garantir une transparence des prix, notamment via leur affichage sur des "totems".

Leasing social… limité. Les ménages modestes peuvent désormais prétendre à une électrique "à 100 €/mois" grâce à une location longue durée sur trois ans minimum. Pour en bénéficier, il faut justifier d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 15 400 € et d'allers-retours quotidiens domicile-travail d'au moins 30 km, ou de 8 000 km de déplacements par an dans le cadre professionnel. Dix modèles sont déjà éligibles *(voir n° 1843)*, moyennant des mensualités de 40 à 150 € (hors assurance et entretien), sans apport. Mais attention, seules 20 000 autos sont disponibles. Premier arrivé, premier servi sur Mon-leasing-electrique.gouv.fr

Quid du prêt à taux zéro mobilité ? Officiellement, le PTZ-m permet, depuis quelques mois, aux personnes justifiant d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 14 089 € et habitant dans l'une des onze ZFE* de bénéficier d'un crédit avantageux pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable. Le prêt sans intérêt peut être accordé sur sept ans pour un montant de 30 000 € (ou 10 000 € pour une location longue durée). Une aubaine, vu les taux d'intérêt actuels ! Sauf que, pour l'heure, la liste des établissements de crédit habilités à le proposer n'a pas encore été diffusée. Mais elle devrait l'être prochainement.

Coup de pouce pour installer une borne. Le crédit d'impôt dont bénéficient les particuliers lorsqu'ils dotent leur domicile d'une borne de recharge passe de 300 à 500 € (dans la limite de 75 % du coût de l'installation).

**Zones à faibles émissions.*

2024

Assurance : la fin d'une époque

Adieu la vignette ! Dès le 1er avril, il ne sera plus nécessaire d'apposer le macaron vert sur son pare-brise et de présenter une attestation d'assurance lors d'un contrôle. Les forces de l'ordre consulteront alors le fichier des véhicules assurés (FVA).

Primes en hausse. Si vous avez reçu votre échéancier annuel, vous l'avez sûrement constaté : la prime a grimpé ! Au motif que le prix des réparations et des pièces de rechange a flambé, les assureurs, qui avaient pourtant promis en 2022 de maintenir leurs tarifs pendant deux ans, les ont finalement augmentés de 4 % pour cette année. Du moins en moyenne, d'aucuns ayant eu la main plus lourde que d'autres ! Rappel utile : vous pouvez toujours faire jouer la concurrence étant donné que la loi Hamon permet de changer d'assureur après un an de contrat.

Exonération de taxe d'assurance pour les électriques. Le suspense a été maintenu jusqu'au bout. Pour mémoire, depuis 2021, les véhicules électriques bénéficient d'une exonération de la taxe spéciale sur les conventions d'assurances (TSCA), permettant d'économiser jusqu'à 18 % sur une formule tous risques. Désormais, seuls les véhicules immatriculés en 2024 bénéficient d'une exonération à hauteur de 75 % pendant deux ans.

**Mespoints.permisdeconduire.gouv.fr*

ge en 2024

SHUTTERSTOCK

2024

Carburant : la grande inconnue

C. CHOULOT

Difficile d'avancer un pronostic en ce qui concerne les prix des carburants, tant ils sont tributaires du contexte économique et géopolitique instable que l'on connaît. Voici cependant ce que l'on peut dire.

Une indemnité de 100 €… hypothétique. Le gouvernement avait promis un nouveau coup de pouce en 2024. Soit une nouvelle indemnité de 100 € accordée à 6 millions d'automobilistes. Las, il a précisé qu'elle ne sera versée que si les tarifs du gazole ou de l'essence dépassent 1,95 €/l. Ainsi, tant que les prix s'affichent aux alentours de 1,80 €/l, comme depuis plusieurs semaines, le dispositif n'est pas déclenché. Et il n'est pas dit qu'il le sera de sitôt.

L'E85, toujours une bonne alternative ? Après avoir durablement dépassé les 1 €/l en 2023, l'E85 devrait retrouver la raison. En effet, alors que le prix du gaz nécessaire à la production d'éthanol – et négocié une fois par an – avait flambé en 2023, il a été divisé par sept pour 2024 ! La perspective de renouer avec un litre à 80 cts est donc, sauf cas de force majeure, fort probable. En outre, certains coups de pouce existent. Notamment en Côte-d'Or, qui attribue depuis le 1er janvier une aide de 200 € à l'installation d'un boîtier de conversion, ou dans plusieurs communes de la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui proposent une prise en charge pouvant atteindre 50 %. Retrouvez toutes les aides sur Bioethanolcarburant.com

Tous Crit'Air 1 ? Convertir au GPL son auto roulant au gazole, c'est ce que promet Retrogaz avec un kit permettant à *"tous les diesels"* de bénéficier d'une double carburation diesel/GPL. L'objectif ? Pouvoir bénéficier d'une vignette Crit'Air 1 et déjouer ainsi les interdictions de circulation. Sauf qu'en 2024 (et même après), nombre de diesels n'auront pas à souffrir de restrictions, tant les échéances de mise en place des ZFE sont assouplies, voire repoussées. Quant à rentabiliser les 3000 € du kit…

2024

Radars : en route pour un record

L'Etat table sur 769 millions d'euros de recettes issus des PV réglés dans les temps, et 1 milliard en ajoutant les amendes forfaitaires majorées.

Parc maintenu à 4600 radars fixes et mobiles. Les modèles les plus anciens – dont 200 cabines Mesta 210C – seront remplacés par autant de radars discriminants dotés de "flashs" infrarouges invisibles.

Par ailleurs, les 1500 radars tourelles seront, a priori, tous actifs, alors qu'ils étaient prévus pour être "occupés" à tour de rôle. A voir, sachant que notre petit doigt nous dit que cette fonction "leurre" n'est pas totalement morte *(voir p. 15)*.

Deux fois plus d'autonomes. On comptera 800 radars "de chantier" fin 2024 ! Chacun flashant deux à cinq fois plus que les autres radars, les 10 millions de flashs sont à leur portée (contre 6,5 en 2022) !

Statu quo pour les mobiles. Parc des 500 hiboux maintenu en l'état, tout comme celui des 500 voitures radars, dont la privatisation dans les quatre dernières régions attendra.

Les radars urbains mis en route ? Prévue en mars 2023, la mise en service des "mini-tourelles" en test à Belfort, Marseille ou Toulouse a été reportée. A mi-janvier 2024, comme l'évoque la presse franc-comtoise ? Ou après les JO, sachant que leur gestion est désormais confiée aux collectivités locales ? Lorsque ce sera fait, les 400 radars de feu rouge céderont en tout cas leur place aux urbains.

Nouveauté : il se pourrait bien que ces cabines contrôlent simultanément les feux rouges et la vitesse.

Premiers PV par les "radars de covoiturage". 2024 devrait voir les grands débuts des

F. GROUT

dispositifs chargés de compter les passagers empruntant les voies "VR2+" (réservées aux véhicules transportant au moins deux personnes), mais aussi les voies olympiques parisiennes. Ces appareils déjà en test dans une dizaine d'agglomérations doivent – en principe – démarrer leurs verbalisations prochainement.

Et aussi…

Nouvelles restrictions de circulation… Quelques métropoles ont prévu de durcir les restrictions de circulation au sein de leurs zones à faibles émissions (ZFE). C'est le cas de Grenoble, Lyon, Nice et Strasbourg, qui bannissent les diesels Crit'Air 4 (de 2001 à 2005). Quant aux Crit'Air 3 (essence d'avant 2006, diesels d'avant 2011), ils ne devraient pas être inquiétés.

… mais pas de radar de ZFE Annoncés, puis repoussés, les *"équipements de contrôle automatisé pour l'accès aux zones à faibles émissions"* ne seront, comme nous vous l'annoncions, pas prêts pour 2024. Partie remise à plus tard, donc : on nous parle maintenant de 2025. De notre côté, on mettrait plutôt un billet sur… fin 2027, soit après la présidentielle.

Rétromobile Les amateurs d'anciennes devraient être gâtés lors de la 48e édition du salon, qui se tient du 31 janvier au 4 février à Paris Expo, Porte de Versailles. Autos, motos, blindés, 100 ans de MG et légendes du rallye Dakar seront à l'honneur. Prévente à 19 € sur Retromobile.com

Covoiturage La prime de 100 € est partiellement maintenue : elle n'est plus versée qu'aux nouveaux covoitureurs effectuant un minimum de trajets "courts", c'est-à-dire de moins de 80 km. Fini, donc, la seconde prime de 100 € accordée pour les parcours longs effectués à plusieurs.

Genève Du 26 février au 3 mars, le Salon automobile de Genève revient au Palexpo pour, notamment, célébrer son centenaire après quatre ans d'absence. Sous le leitmotiv "Future Now", l'événement promet un rendez-vous avec l'avenir. Pour l'heure, Renault, Dacia et MG ont confirmé leur présence. Ouverture de la billetterie mi-janvier.

L'événement de la semaine

Sécurité routière : priorité aux infractions les plus graves

Parmi les 38 nouvelles mesures annoncées au CISR* du 23 juillet 2023, celles concernant les infractions les plus graves devraient être promulguées dès cette année.

Alcool + stupéfiants : addition durcie. Conduire sous cette double emprise sera plus durement puni. Il est question de systématiser la confiscation (définitive) du véhicule et de porter à huit la perte de points en cas de condamnation.

Délit de grand excès de vitesse. Conduire 50 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée deviendra un délit dès la première fois (et non plus seulement en cas de récidive), passible de 2 mois d'emprisonnement, de 3 750 € d'amende et d'un retrait de 6 points. Mais deviendrait éligible à la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) à 600 ou 800 €.

Désignation frauduleuse. Fournir de fausses informations sur l'auteur d'une infraction (gratuitement ou contre rémunération) deviendra un délit. Encore faudra-t-il le prouver… Par ailleurs, en cas de désignation d'un conducteur étranger, le titulaire de la carte grise devra consigner le montant de l'amende, qui ne sera remboursé que si le désigné passe à la caisse.

Homicide routier. Rien de plus choquant pour les familles de victimes que d'entendre parler d'homicide ou de blessures "involontaires". D'où l'idée purement symbolique de requalifier ces actes en homicide routier ou blessures routières.

C. PETIT TESSON / MAXPPP

**Comité interministériel de la sécurité routière.*

Péages : un sursis très relatif

A. SAUNIER

Près de 3 % de hausse en moyenne sur les sept réseaux historiques concédés. Comme de triste coutume, les prix des péages augmenteront le 1er février. Consolation : c'est moins que l'an passé (4,75 %)… et que l'année prochaine, car les concessionnaires d'autoroutes vont tout faire pour se faire rembourser la nouvelle taxe de 4,6 % sur leurs bénéfices.

- APRR (A5, A6, A19, A31, A36, A39, A40, A77…) : + 3,02 %.
- Area (A41, A43, A48…) : + 3,04 %.
- Sanef (A1, A4, A26…) : + 2,79 %.
- SAPN (A13, A14, A29…) : + 3,08 %.
- Vinci Autoroutes/ASF-Cofiroute-Escota (A7, A8, A9, A10, A20 S, A51, A61, A62, A64, A71, A81, A83, A89…) : +2,71 %. Sachant que le Duplex A86 a, lui, augmenté dès le 1er janvier de manière considérable.

A côté de quelques rares baisses parmi les 1 104 (!) tarifs modulables, la traversée Rueil-A13-Vélizy peut flamber de 10 à 15 % les vendredis et dimanches en fin d'après-midi, et même jusqu'à 20 % de 17 à 18h, culminant à 14,50 € (pour 10 km) !

Pas de nouveaux tronçons. Après les toutes dernières mises en service (contournement de l'aéroport de Roissy par la Francilienne A104, création du diffuseur de Saran-Gidy sur l'A10 près d'Orléans et d'une 4e voie…), de rares projets d'amélioration s'achèveront en 2024, comme à Nantes (A11/périph), Tours (A10), Caradache (A51), tandis que les autoroutes A13 et A14 passeront progressivement en flux libre. Enfin terminés les bouchons aux abords des nombreuses barrières de ces deux autoroutes du réseau Paris-Normandie !

Futures autoroutes : rendez-vous en janvier. Hormis l'A69 Toulouse/Castres (prévue pour 2025), la liste des projets maintenus ou abandonnés sera dévoilée dans quelques jours.

Les moins en péril : les liaisons A31 bis Toul/Luxembourg, A154 Dreux/Orléans, A412 Machilly/Thonon-les-Bains ; les grands contournements A133/134 à Rouen, A54 à Arles, LEO Avignon.

Les plus menacés : le contournement de Lyon, l'A45 Lyon/Saint-Etienne, l'A51 Grenoble/La Saulce, l'A56 Fos-sur-Mer/Salon, l'A147 Poitiers/Limoges, l'A319 Langres/Vesoul…

Cartes grises : à vot' bon cœur

Tarif du cheval fiscal : au galop. Quatre régions viennent d'augmenter leurs taxes à l'immatriculation. Certaines dans des proportions rarement atteintes *(voir tableau)*. Résultat, le prix moyen du cheval fiscal en France métropolitaine passe de 44,90 € à 47,36 €.

By-bye l'exonération. L'an dernier, sept régions ont partiellement ou totalement mis fin à l'exonération dont bénéficient les véhicules "dits propres". Cette année, trois de plus leur emboîtent le pas. Résultat : elles ne sont plus que quatre, et bientôt trois, à faire un geste… Ce qui, n'en doutons pas, ne durera pas éternellement.

Région	Tarif 2024 du cheval fiscal	Exonération pour les véhicules hybrides, GPL ou E85
Auvergne-Rhône-Alpes	43 €	100 %
Bourgogne-Franche-Comté	51 €	0 %
Bretagne	55 €	0 %
Centre-Val de Loire	55 € (+ 5,20 €)	0 % (50 % auparavant)
Corse	27 €	100 %
Grand Est	48 €	0 %
Hauts-de-France	36,20 € (+ 1,70 €)	50 %
Île-de-France	54,95 € (+ 8,80 €)	0 %
Normandie	46 € (+ 11 €)	0 % (100 % auparavant)
Nouvelle-Aquitaine	45 €	0 %
Occitanie	47 €	0 %
Pays de la Loire	51 €	0 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	51,20 €	100 % (0 % à partir du 1er mars 2024)
Guadeloupe	41 €	0 %
Guyane	42,50 €	0 %
La Réunion	51 €	0 %
Martinique	30 €	0 %
Mayotte	30 €	0 %

2024

Bonus/malus : baisse de l'un, hausse de l'autre

Le score environnemental rebat les cartes. Fini de subventionner les usines asiatiques de voitures électriques, le bonus est désormais décerné en fonction d'un score environnemental qui reflète la quantité de CO_2 émise pour produire la voiture ou les éléments qui la composent, et pour son transport. Au-dessous de 60 sur 100, exit le bonus. C'est le cas pour les voitures produites en Chine (y compris la Dacia Spring), au Japon, en Corée ou sur le continent américain *(voir* Auto Plus *n° 1842)*. Selon AAA-Data, si cette nouvelle donne avait été appliquée en 2023, seules 41 % des électriques auraient été éligibles au bonus (contre 80 % dans les faits). Ainsi, 100 000 des 290 000 électriques vendues n'y auraient pas eu droit !

MG MOTOR

Le bonus tombe à 4 000 €. Coup de rabot de 1 000 € sur le bonus à l'achat d'une électrique, qui passe de 5 000 à 4 000 €. Et le "super bonus" destiné aux personnes justifiant d'un revenu fiscal de référence par part de 14 089 € maximum n'est finalement pas porté à 8 000 € : il reste à 7 000 €.

Les occasions ne sont plus concernées. Le bonus de 1 000 € accordé pour l'achat d'une électrique d'occasion passe à la trappe.

Prime à la conversion rognée. Mauvaise nouvelle : les véhicules Crit'Air 1 (essence, y compris hybrides rechargeables) n'ont plus droit à l'aide de 1 500 ou 4 000 € (selon les profils). Quid de la prime à la conversion pour l'achat d'une électrique neuve ou d'occasion, qui pouvait atteindre 6 000 € en 2023 ? A l'heure où nous bouclons, une éventuelle réduction de 1 000 € n'est pas confirmée. Mais pourrait bien l'être en ce début d'année.

Malus : toujours plus délirant. Le seuil de déclenchement est abaissé de 5 g, à 118 g/km de CO_2, et les modèles les plus émetteurs (à partir de 194 g/km) sont plombés par une taxe culminant désormais à 60 000 € (soit 10 000 € de plus). A cela s'ajoute le malus au poids, lui aussi réévalué, avec un seuil de déclenchement abaissé à 1 600 kg (contre 1 800 kg auparavant), pour une taxe progressive de 10 à 30 €/kg selon le poids. Notez que les véhicules électriques et hybrides rechargeables en sont toujours exonérés. Enfin, dernier point notable : le cumul des deux malus n'est plus plafonné à 50 % du prix d'achat du véhicule.

2024

Stationnement : ça va sulfater !

X. DE FENOYL / MAXPPP

Contrôles automatisés dans 50 villes. On y est déjà presque ! La plupart des grandes métropoles chargent déjà des "sulfateuses à PV" – ces voitures dotées de lecteurs de plaques d'immatriculation – de repérer ceux qui ont snobé l'horodateur. En ajoutant les nouvelles agglomérations engagées sur cette voie (Beauvais, Fontainebleau, Le Havre, Nancy, Nantes, Perpignan, Rennes…), elles seront bientôt cinquante à industrialiser leurs contrôles !

Les places gratuites reculent, les prix augmentent. Plusieurs villes étendent le périmètre du stationnement payant. C'est d'ores et déjà le cas dans le centre-ville de La Rochelle (17), ça le sera à partir de février à Dijon (21), et de juin à Strasbourg (67) sur 8 100 places (secteurs du Neudorf, de l'Orangerie, des quais Zorn et Mullenheim…). A Caen (14), ce sont les tarifs qui viennent de grimper, tout comme à Lourdes (65), où le FPS passe à 40 € et où la durée du stationnement payant s'allonge (jusqu'à 22h15 contre 18h15 auparavant). Enfin, à Boulogne-Billancourt, les deux-roues motorisés sont désormais priés de passer à… la caisse !

Paiement "au poids". C'est l'une des "tendances" 2024 : frapper au portefeuille les conducteurs de véhicules jugés trop encombrants. Ainsi, à Lyon l'abonnement résidentiel doit être majoré à 45 € pour les modèles thermiques de plus de 1 725 kg, les hybrides rechargeables de plus de 1,9 tonne et les électriques de plus de 2,2 tonnes. Quant à Paris, c'est le résultat de la votation "anti-SUV" du 4 février qui donnera le ton : pour ou contre le triplement du prix du stationnement pour les thermiques et hybrides rechargeables de plus de 1,6 tonne et les véhicules électriques de plus de 2 tonnes ?

M. ROCHE / MAXPPP

START

Et aussi…

Contrôle technique. Le baptême du feu débutera le 15 avril pour les véhicules de la catégorie "L" immatriculés avant 2017, des scooters de moins de 50 cm^3 aux motos en passant par les tricycles et quadricycles à moteur, voitures sans permis comprises. Selon nos informations, environ la moitié des centres de contrôle technique, soit un peu plus de 3 000, pourraient être habilités, à terme, à leur délivrer le précieux macaron.

Voies olympiques… La mairie de Paris veut conserver le principe de la voie réservée sur le périphérique après les JO. Concrètement, avant, pendant et après la compétition, soit du 1er juillet au 14 septembre, les "voies olympiques" ne pourront être empruntées que par les usagers accrédités. Puis, à compter du 15 septembre, seules certaines catégories de véhicules pourront y circuler : ceux avec au moins deux occupants, les taxis, transports en commun, voitures électriques… A voir si cette pérennisation de la file de gauche sera bien effective.

… et 50 km/h sur le périph
Anne Hidalgo veut passer en force pour abaisser, à partir de la mi-septembre, la limitation de vitesse de 70 à 50 km/h sur le périphérique parisien. Le gouvernement a martelé qu'il opposerait son véto à cette décision unilatérale. Bras de fer en vue.

Mondial de Paris La 90e édition ouvrira ses portes du 14 au 20 octobre à la Porte de Versailles. Si la liste des constructeurs présents n'est pas encore finalisée, on sait d'ores et déjà que le groupe Renault (avec Dacia et Alpine) y participera.

Loi montagne L'obligation d'équiper sa voiture de dispositifs hivernaux (pneus hiver, toutes saisons, chaussettes ou chaînes) est en vigueur jusqu'au 31 mars dans 34 départements, mais aucune sanction n'est prévue. Qu'en sera-t-il le 1er novembre prochain ? Mystère. En revanche, ce qui est sûr, c'est que les pneus M+S (boue et neige) ne seront plus considérés comme des "dispositifs hivernaux"… Ce qui ne veut pas dire qu'ils ne seront plus autorisés ailleurs et le reste du temps !

Le courrier des lecteurs

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

VOUS NE SAISISSEZ PAS BIEN LE SENS DE CE PANNEAU ? VOUS N'ÊTES PAS LE SEUL !

C. GROC/SUD OUEST/MAXPPP

Chaussées à voie centrale banalisée

Insupportables "chaucidou" !

Coup de gueule contre ces routes étroites à double sens et leurs pistes cyclables de part et d'autre. Entre les conducteurs qui ne pigent pas les règles (on m'a accusé de rouler à contresens !) et les marquages qui font biper l'alerte de franchissement de ligne, c'est l'enfer !

Jérôme Haubry, Bois-d'Arcy (78)

Pascale Gétin. Pour sûr, les chaussées pour les circulations douces (chau-ci-dou, donc) agacent. Et pas qu'un peu : selon la Ligue de défense des conducteurs, elles font même partie des aménagements qui font le plus pester les automobilistes (derrière les ralentisseurs et les chicanes)[1] ! Censées sécuriser les cyclistes et faire ralentir les conducteurs, ces routes possèdent une voie unique à double sens bordée de pistes cyclables. Le principe ? Les engins motorisés roulent au centre et les vélos sur des accotements… que les voitures peuvent chevaucher lorsqu'elles se croisent. Sachant que si des cyclistes y circulent en même temps, ils sont alors prioritaires. Le hic, c'est que ces chaucidous provoquent incompréhension et manœuvres hasardeuses. Au point que les pouvoirs publics s'y sont intéressés : lors du CISR[2] de juillet 2023, il a été décidé de *"préciser le contexte d'emploi de cet aménagement"*, afin de limiter les *"risques entre les cyclistes et les véhicules motorisés"*. C'est dire !

Voies de gauche sous surveillance

Autour de Lyon, on a vu dernièrement arriver des nouveaux "radars de covoiturage"… A votre avis, à partir de quand va-t-on commencer à se faire allumer si on circule seul sur la file de gauche des voies rapides surveillées ?

Emile U., Meximieux (01)

François Tarrain. La Ville des lumières commence en effet à être quadrillée de systèmes de comptage du nombre d'occupants : trois nouveaux appareils ont rejoint les deux déjà présents sur la M6 au nord et sur l'A7/M7 au sud ! Soit en tout cinq radars : quatre du fabricant Pryntec et un de la société Cyclope.ai *(voir photo),* utilisé dans le cadre d'un observatoire des voies réservées voulu par le gouvernement. Donc oui, ça commence à faire du monde. Et, aux dernières nouvelles, le début de la vidéoverbalisation via ces radars pourrait intervenir dans le courant du premier trimestre. A confirmer, sachant qu'en même temps l'Etat a lancé, pour deux ans, une expérimentation nationale, en parallèle des initiatives locales. Bref, c'est un peu le Bronx ! Seule certitude : rien ne débutera tant que la Cnil[3] n'aura pas rendu son avis.

REPORTER AUTO PLUS

Qu'attendent les pouvoirs publics pour mettre systématiquement des bandes blanches le long des routes ? Ce serait un vrai plus pour la sécurité, surtout la nuit, et ça ne coûterait pas si cher.

Christian Masson, Aussonne (31)

Pascale Gétin. Pour commencer, le gouvernement veut inciter les collectivités à équiper les routes accidentogènes de bandes sonores. C'est un début…

Fumeuse, cette "scan-car"

A Montpellier, cette Peugeot 208 qui contrôle le stationnement payant possède des vitres très, mais alors très teintées ? Est-ce bien légal ?

Bruno, Baillargues (34)

François Tarrain. Difficile d'être catégorique, mais les vitres latérales avant semblent bien teintées au-delà de ce que la loi autorise. A savoir 70 % de transmission de la lumière visible au minimum, soit une légère opacité qui doit permettre de voir ce qui se passe à bord. Ce qui n'est manifestement pas le cas ici. Le risque pour le conducteur de cette "scan-car" : un PV à 135 € et 3 points en moins !

REPORTER AUTO PLUS

Faut pas pousser !

Après restauration de mon Solex, je m'étonne de devoir l'immatriculer et d'être soumis au contrôle technique. En effet, à son guidon, je me fais doubler par des vélos électriques qui ne nécessitent ni plaques, ni assurance, ni casque ! Pourtant, quelle est la différence entre les deux : moi aussi, je pédale dans les côtes ?

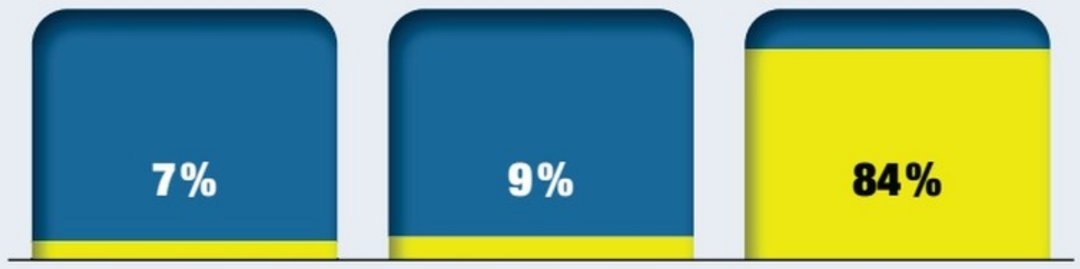
Alain Goulon, Le Havre (76)

Pierre-Louis Champeaux. Pour l'administration, un vélo à assistance électrique et un Solex, c'est différent. Les deux imposent bien de pédaler (chacun à leur façon), mais le premier est classé dans une catégorie (L1e-A) non concernée par le contrôle technique, tandis que le second l'est (cyclo ne dépassant pas 50 cm³). Bref, les Solex seront bien soumis à l'épreuve dès 2024. Une échéance (dont sont exonérés ceux d'avant 1960 immatriculés en collection), qui pourrait cependant changer. Déjà parce que la FFVE milite pour que les deux-roues motorisés de collection jusqu'à 1980 soient exemptés. D'autre part parce que l'association Tavelosolex a décidé de déposer un recours auprès du Conseil d'Etat. En clair, la messe n'est pas encore dite…

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Leasing social : une électrique à moins de 100 €/mois, selon vous, c'est :



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

Que redoutez-vous le plus en 2024 :
- Etre flashé à tout-va.
- Prendre cher au péage.
- Une remontée des prix de l'essence.
- Ne plus pouvoir rouler en ville.

(Et bonne année quand même)

1. Les trophées "Trop c'est trop" sont à découvrir sur Liguedesconducteurs.org. 2. Comité interministériel de la sécurité routière. 3. Commission nationale de l'informatique et des libertés.

DS AUTOMOBILES
Voyager est un Art

LES ESSAIS CONFORT & ÉLÉGANCE DS

DU VENDREDI 12 AU DIMANCHE 14 JANVIER*

Profitez des conditions exceptionnelles sur nos véhicules disponibles immédiatement.

Prenez rendez-vous sur DSautomobiles.fr ou via ce QR code.

DS 7 E-TENSE HYBRIDE RECHARGEABLE

DS *préfère* **TotalEnergies** – DSautomobiles.fr – CONSOMMATIONS MIXTES DE DS 7 E-TENSE : DE 1,3 À 1,9 L/100 KM. DS Automobiles RCS Paris 642 050 199.
*Ouverture le dimanche selon points de vente participants.

Pensez à covoiturer. **#SeDéplacerMoinsPolluer**

La photo de la semaine

Ça sent le sapin pour ce Cybertruck

L'énorme pick-up de Tesla (5,68 m de long et 2,20 m de large !) est crânement présenté par son créateur, Elon Musk, comme le baroudeur ultime, capable de passer là où aucun autre 4x4 ne peut aller… Sauf, manifestement, ce jour-là, sur le sentier de Corral Hollow, en Californie : cet exemplaire de présérie (RC signifiant "release candidate") en fâcheuse posture sur une pente enneigée a dû être remorqué par un bon vieux Ford F-150. Soit l'exemple type du pick-up que Tesla aime moquer ! Circonstances atténuantes pour le Cybertruck : il n'était peut-être pas équipé de tous les dispositifs de traction qui seront présents sur la version définitive, ni des bons pneus. N'empêche, l'image n'est pas très flatteuse…

INSTAGRAM/M CHAMBERS_22

Vos images

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

C'est l'histoire d'un modeste petit compacteur à main qui n'aimait pas voyager à l'étroit… Croisé à Bailleul (59).

Par Francis Lhuillier

Si c'est fait exprès, c'est au millimètre. Si c'est involontaire, alors c'est un coup de bol. Vu sur le port de Tréhiguier, à Pénestin (56).

Par Daniel Gachelin

Montage d'attelage pas très académique qui devait à coup sûr attirer l'attention des forces de l'ordre.

Par Pascal Piérart

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

Vous choisirez votre salon comme destination

Promee vous accompagne dans vos travaux de rénovation énergétique, de l'audit aux solutions pour financer vos travaux.

promee

Transformons votre énergie en positif

Les news de la semaine

VOISIN / PHANIE / AFP

NORME DE POLLUTION EURO 7

Le tour de vis attendra

Le Parlement européen vient d'entériner pour de bon les nouvelles normes antipollution, applicables aux voitures neuves dès 2026. Mais, contrairement au projet initial, la version définitive ne devrait pas changer grand-chose.

Depuis un peu plus de trente ans, les normes européennes d'émissions, dites "Euro" (aujourd'hui Euro 6d), imposent aux véhicules neufs de se conformer à des limites strictes de rejets polluants. Dans leur ligne de mire, point de gaz à effet de serre (CO_2), mais des polluants directement nocifs, tels les NOx, les hydrocarbures non brûlés, les particules fines et autres "joyusetés" dégradant la qualité de l'air. Le 1er juillet 1992 entrait ainsi en vigueur Euro 1, qui contraignait les voiture essence à adopter un pot catalytique.

Objectif Euro 7

Régulièrement sévérisées par la suite, ces normes ont, par exemple, imposé aux diesels de s'équiper de filtres à particules puis de systèmes AdBlue afin de rester dans les clous. Mais ces évolutions ne se font pas sans heurts. A chaque annonce d'une nouvelle étape, nous assistons aux mêmes joutes verbales. Les écologistes regrettent que les seuils de rejets polluants ne baissent pas plus vite, tandis que les constructeurs arguent que satisfaire à ces nouvelles normes engendrerait de tels surcoûts de fabrication que les tarifs des voitures neuves exploseraient. La baisse des ventes qui en découlerait provoquerait alors des vagues de licenciements. Lors des discussions concernant Euro 7, ces arguments ont visiblement fait mouche. En effet, dans sa communication, le Parlement européen insiste sur l'équilibre trouvé *"entre les objectifs environnementaux et les intérêts vitaux des constructeurs"*.

Rien (ou presque) ne change

Selon l'Acea*, l'association qui défend les intérêts des constructeurs automobiles en Europe, atteindre les niveaux initialement envisagés aurait en effet entraîné une hausse du coût de production supérieur à 2000 € par véhicule, et aurait également nécessité de lourds investissements. Impensable en cette période où toutes leurs ressources sont consacrées au développement des véhicules 100% électriques. Résultat ? Alors que la première mouture du texte prévoyait une diminution drastique des émissions de particules fines et, sur les diesels, des oxydes d'azote, les seuils restent finalement inchangés ! L'unique modification relative aux rejets à l'échappement ne concerne plus que la taille des particules, Euro 7 prenant en compte des éléments deux fois plus petits qu'Euro 6… mais toujours quatre fois plus gros que ceux majoritairement produits par les moteurs actuels. Seule évolution contraignante : les mesures ne

**European Automobile Manufacturers' Association.*

CARBURANT

Des prix en légère hausse

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 20/12/2023.
Cours du baril de Brent: 73,03 € (+ 0,22 €).

GAZOLE 1,784 € — + 3,3 cts en une semaine — + 1,7 cts en un an	SP95-E10 1,795 € — + 1,8 ct en une semaine — + 15,3 cts en un an
SP95 1,798 € — - 0,1 ct en une semaine — + 11,9 cts en un an	SP98 1,883 € — + 2,2 cts en une semaine — + 14,6 cts en un an
E85 1,014 € — + 1,5 ct en une semaine — + 14,3 cts en un an	GPL 0,989 € — - 0,2 ct en une semaine — + 9,7 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

OCCASIONS MISES EN VENTE SUR LEBONCOIN

Les modèles les plus convoités

Le célèbre site de petites annonces Leboncoin.fr a réalisé une étude portant sur les offres de voitures d'occasion les plus consultées, entre septembre 2022 et septembre 2023. Résultat, la Renault Clio est, sans surprise, la voiture la plus recherchée, avec 12 % des vues. La VW Golf occupe la seconde marche du podium avec 11 % des requêtes et la Citroën C3 arrive troisième avec 9,5 %. L'analyse a en outre révélé des variations en fonction de l'âge des utilisateurs. La Clio garde sa première place, tous âges confondus. En revanche, la VW Golf n'occupe la seconde position du classement que pour les 18-64 ans. Au-delà de cet âge, c'est la Citroën C3 qui lui chipe la deuxième place. Enfin, le modèle qui se classe troisième diffère encore plus selon les tranches d'âge. Pour les 18-24 ans, c'est la BMW Série 3 ; pour les 25-49 ans, c'est la Renault Megane ; les 50-64 ans, eux, plébiscitent la Peugeot 308, alors que les 65 ans et plus élisent la VW Golf. Autre enseignement : le prix moyen d'une Renault – tous modèles confondus – mise en vente sur Leboncoin se situe autour de 10630 €, contre 23356 € pour une Audi et 21440 € pour une BMW.

Saïda Djerrada

TÉLEX

Droits de douane. A la suite du Brexit, l'UE et le Royaume-Uni prévoyaient de taxer de 10%, dès 2024, les véhicules électriques traversant la Manche (de part et d'autre). Mais face à la concurrence chinoise, cette règle est reportée à 2027. **Garagistes.** Le syndicat Mobilians indique dans son baromètre relatif aux activités des garagistes que le chiffre d'affaires généré en 2023 par les garages a augmenté de 7%

Place aux contrôles aléatoires

DAIMLER AG

Pour la première fois, l'Europe va lutter contre ce qu'elle appelle les *"stratégies artificielles"*. Comprenez par là qu'afin d'éviter un nouvel épisode du type dieselgate, elle s'assurera que les véhicules satisfont dans le temps, et non plus seulement lors de leur homologation, aux normes Euro 7. Pour cela, au moins un véhicule de chaque "famille d'interpolation" (modèle, moteur et boîte de vitesses identiques), âgé de moins de 2 ans et affichant entre 3000 et 40000 km, sera testé sur banc à rouleaux mais aussi sur route. N'ayez crainte, ce n'est pas votre voiture qu'on ira réquisitionner, mais probablement celles de loueurs ou de flottes.

seront plus seulement effectuées lors de l'homologation du véhicule, mais aussi au cours de son cycle de vie *(voir encadré)*.
Autre nouveauté, les particules émises lors du freinage et au contact des pneus avec la chaussée seront désormais prises en considération. Concernant les premières, cela imposera d'utiliser des composants (disques, tambours et plaquettes) moins sensibles à l'abrasion et fabriqués avec des matériaux plus "verts" (et sûrement plus coûteux). Certains modèles pourraient également se doter d'"aspirateurs à particules", comme celui mis au point par la société française Tallano. Un dispositif annoncé très efficace et peu coûteux (une vingtaine d'euros). Les manufacturiers devront aussi ''verdir'' le processus de fabrication de leurs pneus, notamment en réduisant la part de caoutchouc synthétique. Hélas, dans tous les cas, c'est l'automobiliste qui devra payer l'addition finale.

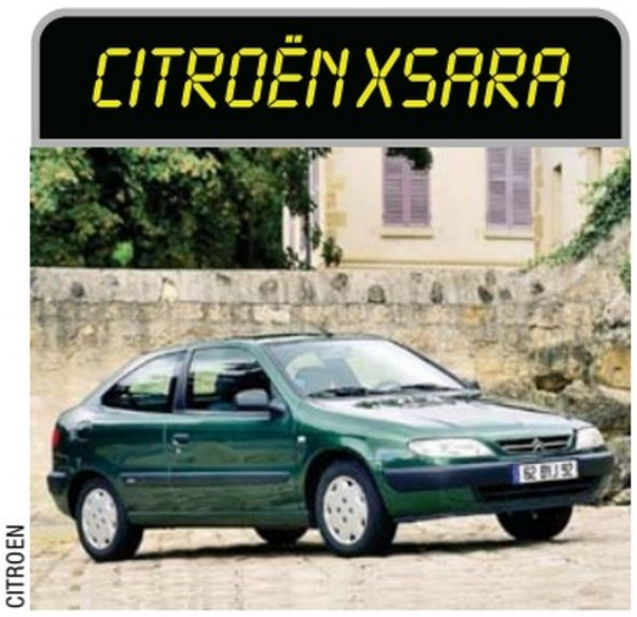
L'électrique impactée

Jusque-là épargnées par les normes Euro, les voitures électriques seront, pour la première fois, soumises à certaines règles. Celles concernant les particules de freinage et de pneus, bien sûr, mais également une exigence inédite visant à s'assurer de la durabilité de leur batterie de traction. Celle-ci devra ainsi conserver, au minimum, 80 % de sa capacité après 5 ans/100000 km, et 72 % à 8 ans/160000 km. Une condition qui s'appliquera également aux hybrides et hybrides rechargeables.

Pierre Audemar

LA QUESTION INATTENDUE

Sur quel modèle la couleur verte est-elle la plus populaire ?



CITROEN

Bouteille, pomme, kaki… Beaucoup de nuances, mais peu de voitures sont en réalité choisies en vert. Ainsi, seulement 2 % du parc roulant arbore cette couleur. Et parmi les 50 modèles les plus présents sur nos routes, c'est la Citroën Xsara qui l'a le plus adoptée : 7,4 % des exemplaires en circulation sont verts. Viennent ensuite les Renault Laguna (7 %), Peugeot 206 (4,8 %) et 307 (4,7 %), puis Renault Twingo (4,5 %).

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

FLASH INFO

Radars & compagnie

Les petits secrets d'un marché public sur les radars

Les marchés publics liés au fonctionnement des contrôles routiers sont parfois l'occasion de dénicher des informations cachées ou insolites. C'est le cas avec le dernier en date, qui concerne la fourniture et le maintien des liens de télécommunications sécurisés entre les radars et les serveurs du ministère de l'Intérieur. Voici ce qu'il nous a appris…

Pour transférer les messages d'infractions (MIF) au centre de traitement de Rennes, trois technologies sont utilisées : les liaisons sans fil 3G/4G/5G, désormais majoritaires ; l'ADSL, devenu l'exception (sur 1300 radars tourelles, un seul l'utilise !) ; et les stations de transfert. Ces dernières servent à transmettre les données d'infractions stockées sur des clés USB issues des radars mobiles et de certains radars autonomes, lorsqu'ils sont installés dans des zones blanches.

V. VOEGTLIN / MAXPPP

Détail intéressant : alors que la fonction "leurre" des radars tourelles semble remise en question *(voir* Auto Plus *n° 1833)*, le marché public sur les télécommunications l'évoque clairement. On apprend en effet que le déplacement du système radar d'une cabine à l'autre est chronométré : 25 minutes maxi pour la dépose et 40 minutes pour l'installation ! Et pour accélérer la mise en service du module, les données de paramétrage du radar, qui varient d'une cabine à l'autre, sont stockées dans une carte mémoire qui est attachée dans la cabine !

Tous les radars n'ont pas la même activité. On découvre ainsi qu'ils disposent de petits surnoms issus de l'acronyme MIF. Celui qui flashe peu sera un petit "mifeur" et celui qui flashe beaucoup un gros "mifeur" !

Pour terminer, parmi les 63 pages de description technique du marché, apparaît un tableau indiquant le volume des données transférées chaque mois. Sans grande surprise, ce sont les radars autonomes et les radars tourelles qui consomment le plus de bande passante avec en moyenne plus d'un téraoctet mensuel de transfert chacun, sur un total de 4 To mensuels pour l'ensemble des radars automatiques.

Pourtant, les plus bavardes sont de loin les voitures radars privatisées puisqu'elles envoient pas moins de 9 To de données chaque mois ! Une infime partie de celles-ci concerne les clichés d'infractions. Tout le reste sert à la gestion de flotte, au logiciel de navigation et au système de gestion des vitesses maximales autorisées. ***Nicolas Lourdin***

CABINES La fournée de la semaine

DOUBS (25)
RN57, PR 61+760, Vuillecin (dans les deux sens), 80 km/h.
Le nouveau radar tourelle contrôle votre vitesse au niveau de l'hôtel-restaurant *La Vrine*.
46°58'34.8"N 6°20'28.9"E

NORD (59)
Boulevard Victor Hugo, Lille (dans les deux sens), 50 km/h.
Le radar tourelle se trouve devant le magasin Tryba, au niveau du carrefour feu rouge avec la rue Arago.
50°37'17.5"N 3°03'34.5"E

OISE (60)
RD105, PR 8+990, Hénonville (dans les deux sens), 50 km/h.
Le radar tourelle a pris place juste après le panneau d'entrée d'agglomération sur la route d'Ivry-le-Temple.
49°12'42.9"N 2°03'07.1"E

SOMME (80)
RD4901, PR 1+600, Abbeville (dans les deux sens), 80 km/h.
Le radar tourelle est installé entre le rond-point d'Epagnette et celui du parc d'activités des Deux Vallées.
50°05'38.2"N 1°51'42.9"E

par rapport à 2022. **Production.** Après avoir envisagé la France, c'est finalement en Hongrie que le constructeur chinois BYD implantera son usine de production de voitures électriques à destination du marché européen. A priori de quoi les rendre éligibles au bonus en France.

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

Les nouveautés de la semaine

Par Agnès Lasbarrères

En Bref

Lancement: juin 2024

Moteur essence: 130 ch (micro-hybride 48 V)

Hybride simple: 140 ch

Moteur GPL: 100 ch

Tarif: à partir de 19900 €*

PREMIÈRE CONFRONTATION STATIQUE

Le nouveau Dacia D

Il y a quelques semaines, *Auto Plus* vous a présenté en détail la troisième génération du Duster. Et, il n'y a aucun doute, c'est un VRAI nouveau modèle. Mais pour encore mieux se rendre compte des changements, quoi de mieux que de le confronter à son prédécesseur ? Pour ce faire, nous avons organisé un face-à-face qui met encore plus en évidence les nombreuses évolutions du Duster 3.

Septembre 2017, Dacia lève le voile sur le remplaçant de son modèle star, le premier Duster, commercialisé depuis 2010 et vendu alors à un million d'exemplaires dans le monde. Le changement est flagrant : son style s'affirme, se modernise (aucune pièce de carrosserie en commun avec son prédécesseur). C'est un vrai SUV, que l'on n'achète plus seulement pour son tarif ultra-compétitif (à partir de 11990 €, à l'époque…), mais aussi pour son look. Passé par la case restylage en 2021, le Duster 2 a, en prime, gagné en élégance à l'été 2022 en adoptant la nouvelle identité visuelle de la marque (calandre, logo), et s'est enrichi de quelques équipements supplémentaires. Fort de ces différentes évolutions, le Duster a rencontré un succès qui ne s'est jamais démenti. Il a même été le SUV le plus vendu en Europe en 2022. Mais son cycle de vie touchant à sa fin, le moment est venu de céder la place à une nouvelle génération. Un enjeu important pour la marque, qui peut se targuer d'avoir écoulé, depuis 2010, plus de 2,2 millions d'exemplaires de Duster dans le monde, dont plus de 500000 en France. Pas question donc de se rater avec ce Duster 3, qui devra faire aussi bien, sinon mieux. Alors justement, de quelles armes dispose-t-il pour réussir cette mission ?

Une autre dimension

Esthétiquement, son prédécesseur avait su avancer avec son temps, mais il est un point important sur lequel il n'avait pas progressé : sa base technique, qui était la même que pour le premier modèle, c'est-à-dire une plate-forme dérivée de celle de la… Renault Clio 2 ! Le nouveau Duster, lui, fait un véritable bond en avant technologique en adoptant la plate-forme CMF-B, celle de l'actuelle Clio, dont profitent déjà la Sandero et le Jogger. Cela va lui permettre d'offrir, d'après Dacia, un meilleur confort de conduite, une réduction des bruits et des vibrations, mais aussi de nouvelles aides à la conduite. Et notamment celles désormais obligatoires, comme le freinage d'urgence avec détection des piétons et des cyclistes, la reconnaissance des panneaux de signalisation, les alertes de changement de voie et de somnolence du conducteur, etc.

Cette plate-forme rend également possible une évolution des motorisations. Elle ouvre en effet la voie à l'électrification du Duster avec l'adoption de technologies mild hybrid et full hybrid. Ainsi, il »»»

**Estimation* Auto Plus.

En Bref

Lancement: modèle actuel

Moteurs essence: 130 et 150 ch

Moteur diesel: 115 ch

Moteur GPL: 100 ch

Tarif: à partir de 19250 €

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

uster face à l'actuel

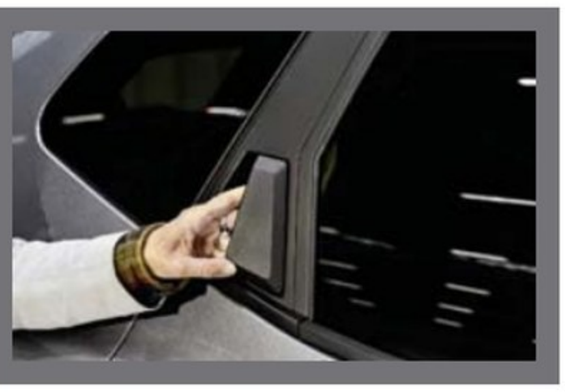
Longueur: 4,34 m - Largeur: 1,81 m - Hauteur: 1,66 m

Longueur: 4,34 m - Largeur: 1,81 m - Hauteur: 1,69 m

Si les dimensions des deux générations sont identiques (à quelques centimètres près en hauteur), le nouveau modèle fait beaucoup plus imposant. Une impression due à son design, qui se caractérise par un capot plus horizontal, désormais aligné sur la ceinture de caisse, et des formes anguleuses.

C'EST NOUVEAU!

Dacia accentue l'élément vertical propre au Duster, qui fait la jonction entre l'aile et la portière avant. S'il accueillait jusqu'ici le répétiteur de clignotant (placé désormais sur le rétroviseur), il renforce aujourd'hui le côté baroudeur. Parmi les détails qui font évoluer la silhouette figure aussi la poignée de porte arrière, dissimulée à présent dans le montant.



Les nouveautés de la semaine

C'EST NOUVEAU !

Le gros levier de boîte auto. a été remplacé par ce sélecteur plus moderne et ergonomique. Parmi les accessoires malins figure le YouClip, un ensemble de fixations réparties dans l'habitacle qui permettent d'accrocher un sac, une lampe nomade ou un porte-gobelet.

Dès le deuxième niveau de finition Expression, le Duster 3 s'équipera, de série, de compteurs numériques et d'un écran tactile 10,1"/25,7 cm enfin positionné en hauteur. L'ensemble est flatteur à l'œil et témoigne d'une montée en gamme.

Volume : 472 dm³*

Dacia prétend que la plate-forme CMF-B permet au Duster d'offrir un volume supérieur à celui du précédent modèle… Si nous ne l'avons pas vraiment ressenti aux places arrière, cela profite plutôt à la soute, qui progresse de 22 dm³.

»» sera le premier de la marque à s'équiper d'un 1.2 TCe 130 à hybridation légère 48 V (apparu sur le Renault Austral), et il reprendra également l'Hybrid 140 (avec boîte auto. électrifiée) déjà présent sur le Jogger. Enfin, s'il conservera le bloc Eco-G 100 à bicarburation essence/GPL, il ne sera plus proposé en diesel.

Voici donc pour la partie la moins visible, qui fait clairement franchir un cap au Duster et qui va le repositionner différemment par rapport à ses rivaux. D'autant plus que, côté look, il n'est pas non plus en reste.

Métamorphose esthétique

C'est en le découvrant aux côtés de son prédécesseur que l'on prend réellement conscience du travail effectué par l'équipe du design. Tout d'abord, il fait beaucoup plus massif, alors que les dimensions sont identiques. Doté de lignes tendues, il affiche plus de prestance avec son capot

*Donnée constructeur.

Sous cet angle, les différences affichées par les deux générations (en finition identique Journey) sont assez flagrantes. Le Duster 3 s'habille désormais d'une ceinture de protection qui fait tout le tour du véhicule et affiche une poupe au design robuste, agrémentée de feux inédits en "Y", qui augmente l'impression de largeur du véhicule.

PHOTOS : Y. LEFEBVRE

La planche de bord du Duster 2 ne brillait pas vraiment par son raffinement. Avec ses compteurs analogiques, son écran de 8"/20,3 cm positionné trop bas et ses plastiques trop brillants, elle fait désormais d'un autre âge à côté de celle du nouveau modèle.

Le Duster péchait un peu en termes d'habitabilité, notamment en espace aux jambes, et les dossiers de banquette, une fois rabattus, ne permettaient pas d'obtenir un plancher plat. Deux inconvénients que ne corrige pas le nouveau modèle, malheureusement…

Volume : 450 dm³ *

horizontal, son bouclier agressif et sa ceinture de protection très marquée. Sans parler de ses optiques retravaillées, affinées, et du dessin des feux réinventé. En comparaison, le Duster 2 fait tout d'un coup bien timide.

A bord, on peut clairement parler d'une petite révolution. Même si, comme sur le modèle actuel, on retrouve des plastiques durs. Mais franchement, le traitement des matières offre un rendu visuel de bien meilleure tenue. Une impression accentuée par le design de la planche de bord, son ergonomie et ses équipements. Le volant à double méplat et les compteurs numériques (7"/17,8 cm) font leur effet ! La belle tablette tactile (10,1"/25,7 cm) aussi, excepté sur la version d'entrée de gamme, qui conserve des compteurs à aiguille et n'offre qu'un support de smartphone intégré en guise d'écran. Le soin apporté aux détails (dessin des aérateurs, habillage des sièges et des contre-portes, etc.) façonnent également la nouvelle personnalité du SUV Dacia, créant une vraie rupture avec le modèle actuel.

La gamme du Duster s'articulera sur trois niveaux : Essential, Expression et un haut de gamme. Ce dernier sera proposé en deux finitions, qui offriront des contenus différents pour un prix équivalent : Journey, qui privilégiera un aspect "chic", et Extreme, qui misera davantage sur le côté baroudeur. Le Duster sera toujours proposé en versions 4x2 et 4x4, et cette dernière, qui n'était jusqu'ici disponible qu'avec le diesel de 115 ch, sera désormais associée au TCe 130 micro-hybride. Notons aussi qu'il disposera de cinq modes de conduite (Auto, Snow, Mud&Sand, Off-Road et Eco). Enfin, pour évaluer les progrès dynamiques, il faudra patienter jusqu'aux premiers essais, prévus en avril prochain. Le Duster 3 arrivera en concession en juin, avec un ticket d'entrée promis par Dacia sous les 20 000 €, un de ses rares points en commun avec l'actuel… ■

Les voitures de la semaine

Par Stéphane Martin

Ce concept annonce la prochaine génération de modèles 100 % électriques de Lexus. Ils profiteront d'une plate-forme inédite, d'un habitacle moderne et de batteries hautes performances.

PHOTOS : D. MEUNIER/LEXUS

À BORD DE LA LEXUS LF-ZC

Le courant va passer !

Spécialiste de l'hybride, le japonais se prépare au tout électrique. Et c'est avec le concept LF-ZC que la marque présente les technologies choisies pour ses futurs modèles à brancher.

Lexus oblige, la LF-ZC multiplie les angles et affiche un design très entrecoupé. Mais le toit plongeant et la poupe sculptée donnent de la fluidité à l'ensemble.

Comme sa maison mère Toyota, Lexus – créée en 1989 – s'est surtout spécialisée dans l'hybridation, tardant à proposer des modèles totalement électrifiés [1]. Mais les temps vont changer : la marque a annoncé son passage au tout électrique dès 2030 en Europe. Pour prouver que tout est déjà en marche, Lexus présente le concept LF-ZC (pour Lexus Future Zero- emission Catalyst). Ce modèle de salon, qui annonce une prochaine grande berline à venir en 2026, en impose avec ses 4,70 m de long (environ) et son style typique du constructeur, acéré et anguleux. Toutefois, le toit plongeant et la poupe lissée apportent de la fluidité et du dynamisme.

Limousine à la découpe

Basée sur une toute nouvelle plate-forme et alimentée par des batteries lithium-ion hautes performances, la LF-ZC profite aussi d'une inédite structure modulaire en trois parties (l'avant, le centre et l'arrière), façon Tesla. De quoi faciliter l'industrialisation (les modules avant et arrière peuvent être produits en moins de 2 mn) tout en permettant d'augmenter la rigidité et d'abaisser le poids.

A bord, la Lexus mise sur une présentation cossue et futuriste, à grand renfort d'écrans avec pour interface le système d'exploitation Arene qui, via une intelligence artificielle développée, jouera le rôle d'un véritable assistant personnel. ■

La Lexus fait le pari d'un habitacle immersif et ultra-connecté, utilisant notamment l'intelligence artificielle. A l'arrière, deux passagers profitent d'un bel espace et d'écrans dédiés.

Et aussi…

Un record pour l'A110

La 20 000e A110 vient de sortir de l'usine Alpine de Dieppe. Produite depuis le 1er décembre 2017, la berlinette moderne devient ainsi le modèle le plus diffusé de l'histoire de la marque, loin devant la précédente A110 (7 176 exemplaires entre 1961 et 1977). Pour info, sachez qu'il s'agit d'une très exclusive A110 R Le Mans (100 unités seulement) de 300 ch, facturée 140 000 €.

ALPINE

Le Range va passer au vert

Rare constructeur à ne pas encore proposer d'auto 100 % électrique, Land Rover prépare l'arrivée d'un Range Rover à pile. Lancé en 2021, l'opus 5 du célèbre SUV ultra-chic sera décliné courant 2024 en variante "zéro émission", assemblée en Grande-Bretagne. A part quelques photos de détails, Land Rover n'a encore rien communiqué sur ce modèle inédit. On sait juste qu'il sera au moins aussi performant que les V8 thermiques.

LAND ROVER

L'ID.2 à toutes les sauces

Volkswagen vient de révéler un premier aperçu d'une version SUV de l'ID.2, sa future citadine 100 % électrique. Attendue en 2025, cette dernière, qui existera aussi en variante vitaminée (préfigurée par l'ID.GTI Concept), sera donc également déclinée en petit baroudeur d'ici à 2026 et ce, pour moins de 30 000 € [2].

VOLKSWAGEN

1. Aujourd'hui, Lexus ne propose que deux modèles 100 % électriques, uniquement des SUV : l'UX 300e (depuis 2020) et le RZ (depuis 2023).
2. Estimation Auto Plus.

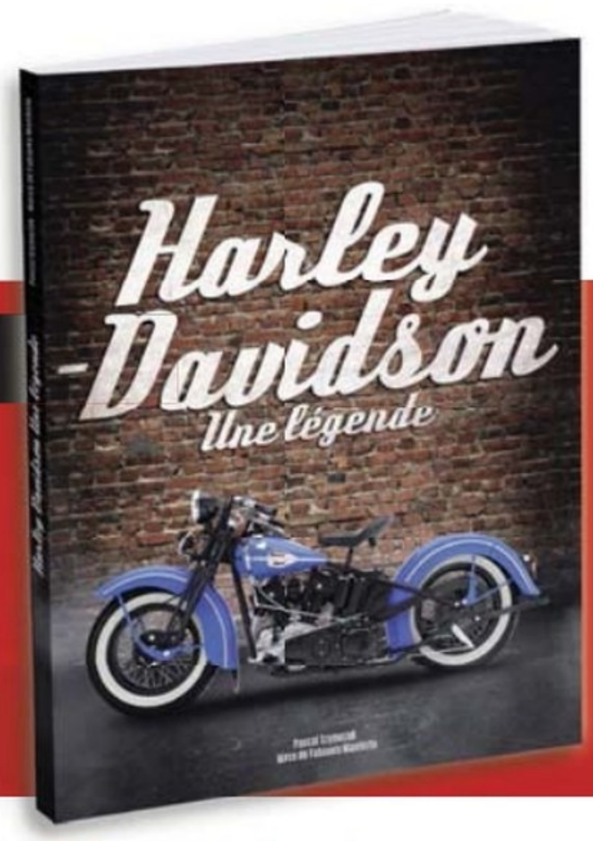
LE CLUB Auto Plus

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

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

Photo non contractuelle

Adhérez au club dès maintenant !



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 #D1556901

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 mars 2024. 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 | reezocar | STAGES points.fr

Pour cette nouvelle année 2024

-50%

SUR VOTRE ABONNEMENT

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

Visuels non contractuels

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 # D1552199**

❑ **OFFRE MENSUELLE** **-50%**

résiliable sans frais à tout moment

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 7,50 €**/mois pendant 6 mois puis 8 €/mois au lieu de ~~15,25€~~*.

Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB(1).

(1)

❑ **OFFRE ANNUELLE** **-50%**

52 n° + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 91 €** au lieu de ~~182,91€~~*.

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Auto Plus.

(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/bonne-annee-abo-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 (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) 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 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com 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 31/01/2024. 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

M. MATOVIC / MERCEDES

P. 24, E85, GPL, HYBRIDE : VRAIMENT UN BON CHOIX ? L'état des lieux et nos essais avec, notamment, les stars des ventes dans chaque type d'énergie : le **Ford Puma Flexifuel**, la **Dacia Sandero Eco-G**, le **Toyota Yaris Cross Hybride** et la **Peugeot 308 Plug-in Hybrid**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : le **Volkswagen Touareg** restylé.

P. 34, MATCH ÉLECTRIQUES : la **BYD Dolphin** face à la **Renault Megane E-Tech**.

P. 38, TEST LECTEURS : ils ont essayé le nouveau **Renault Espace**.

P. 39, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Mercedes-AMG GLC 63 S E 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.

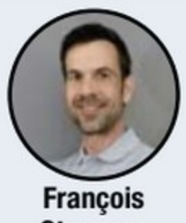
Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

320 km
autonomie moyenne

BYD Dolphin 60 kWh (204 ch)

N. SOLER

Le nouveau venu chinois BYD se lance sur le marché des compactes électriques avec sa Dolphin. En attendant de découvrir si elle est capable de détrôner la Renault Megane E-Tech *(voir notre match p. 34)*, que vaut-elle en matière d'autonomie moyenne ? Selon les mesures de notre labo, la Dolphin 60 kWh est capable de parcourir 320 km avec une seule charge. Parmi l'ensemble des berlines électriques (d'une puissance inférieure à 300 ch), elle se classe au 18e rang. Bien, mais pas top, surtout pour un spécialiste mondial de la batterie ! Notons tout de même que nos mesures ont été effectuées par une température extérieure de 7 °C, forcément peu favorable. Reste que la Hyundai Ioniq 6 a réalisé un très beau 465 km dans des conditions comparables, ce qui lui vaut la première place de notre classement, à égalité avec la Volkswagen ID.3 Pro S 77 kWh. Première française, la Renault Megane E-Tech se classe 7e dans sa version EV60 de 130 ch, avec 390 km.

Vincent Desmonts

N. SOLER

Les Hyundai Ioniq 6 et Volkswagen ID.3 Pro S 77 kWh sont les championnes de l'autonomie parmi les berlines électriques de moins de 300 ch.

TOP 20 La BYD Dolphin 60 kWh face aux autres berlines électriques

Autonomie moyenne (en km)		
1re	**Hyundai Ioniq 6 (229 ch)**	**465**
1re ex ae	Volkswagen ID.3 Pro S 77 kWh (204 ch)	**465**
3e	Cupra Born 77 kWh (230 ch)	**420**
3e ex ae	Mercedes EQE 350 (292 ch)	**420**
3e ex ae	Volkswagen ID.7 Pro (286 ch)	**420**
6e	Tesla Model 3 (283 ch)	**400**
7e	Renault Megane E-Tech EV60 (130 ch)	**390**
8e	BMW i4 eDrive35 (286 ch)	**385**
9e	Cupra Born 58 kWh (204 ch)	**365**
9e ex ae	MG4 64 kWh (204 ch)	**365**
11e	Volkswagen ID.3 Pro Perf. 58 kWh (204 ch)	**355**
12e	Renault Megane E-Tech EV60 (220 ch)	**350**
13e	Citroën ë-C4 54 kWh (156 ch)	**345**
14e	Cupra Born 58 kWh (230 ch)	**340**
15e	Peugeot E-308 54 kWh (156 ch)	**330**
16e	Nissan Leaf e+ 62 kWh (217 ch)	**325**
16e ex ae	Opel Astra Electric 54 kWh (156 ch)	**325**
18e	**BYD Dolphin 60 kWh (204 ch)**	**320**
19e	Peugeot E-208 (136 ch)	**305**
20e	Renault Zoe R110 (110 ch)/R135 (135 ch)	**290**

Dossier

Par Thierry Réaubourg

Vraiment des bo

PHOTOS : A. SAUNIER

ns choix ?

Impossible de trouver moins cher qu'une voiture électrique en coût à l'usage. Mais à l'achat, malgré les généreuses aides gouvernementales, il s'agit évidemment d'une autre paire de manches… Alors, en attendant 2035 et la fin du moteur thermique en concession, faisons le point sur les quelques solutions qui nous permettent, pour l'heure, de ménager au mieux nos modestes Livrets A.

Face à la flambée du prix des énergies depuis près de deux ans, se montrer attentif au coût d'utilisation est devenu, par la force des choses, le premier réflexe des automobilistes souhaitant s'offrir une voiture neuve. Avant d'être disqualifié depuis 2015 [1], le diesel sortait son épingle du jeu. Très représenté dans les gammes, ultra-sobre, longtemps récompensé d'un bonus écologique pour ses faibles émissions de CO_2, il était en outre facile à revendre d'occasion. Mais depuis le "dieselgate", les pouvoirs publics ont retourné leur veste et ce carburant n'alimente plus, aujourd'hui, qu'une poignée de modèles. En attendant le passage forcé au tout électrique, ce sont désormais les versions essence ayant recours à l'hybridation, classique ou rechargeable (afin de rouler quelques dizaines de kilomètres en électrique), qui disposent des meilleurs atouts pour adoucir la facture à la pompe.

Peser le pour et le contre…

N'oublions pas non plus les carburants détaxés, le GPL et le superéthanol (E85), dont le prix au litre (même si la hausse ne les a pas non plus épargnés) reste quasiment inférieur de moitié à celui du sans-plomb. Malheureusement, les marques proposant ces types de motorisation se comptent sur les doigts d'une main. Le succès insolent des Dacia Eco-G et Ford Flexifuel devrait pourtant inciter d'autres constructeurs à franchir le pas ! En tout état de cause, pour savoir si ces solutions empruntent le bon chemin, tant pour préserver nos finances personnelles que la santé de la planète, nous avons réuni à l'essai les modèles les plus vendus dans leur domaine respectif : l'hybridation simple, l'hybridation "plug-in", l'E85 et le GPL. Avantages et inconvénients : voici notre verdict. ■

Au sommaire

E85	P. 26
GPL	P. 27
Hybride simple	P. 28
Hybride rechargeable	P. 29

1. Par le scandale des émissions polluantes baissées fictivement pour faciliter l'homologation.

Dossier

E85

Bien moins taxé que le sans-plomb, le superéthanol s'affiche au tarif alléchant de 0,99 €/litre à la pompe. Bonus, certaines régions (hélas moins nombreuses en 2024) offrent la carte grise ou, au moins, une remise de 50 % sur celle-ci. Les véhicules conçus pour accepter ce carburant échappent surtout au malus, l'Etat appliquant un abattement de 40 % sur leurs émissions de CO_2, malgré la surconsommation inhérente à l'E85 (+ 20 à 25 %). Alors pourquoi ce coup de pouce ? Parce que, comparée à l'essence, cette solution dégage 72 % de gaz à effet de serre (en prenant en compte l'intégralité de la chaîne de production) et 90 % de particules fines en moins. Une équation d'autant plus intéressante que le bioéthanol entrant dans sa composition (entre 65 et 85 %) n'est plus issu de la culture intensive de céréales ou de betteraves sucrières, comme au début des années 2000, mais de la fermentation de déchets forestiers ou agricoles. Malgré tous ces avantages, seuls Ford, Jaguar et Land Rover proposent actuellement des modèles "flexfuel" ! C'est pourquoi certaines sociétés offrent d'adapter un calculateur sur le véhicule essence de votre choix [1] pour rouler au superéthanol. Mais en cas de problème, le constructeur risque de se défausser. Il faut en effet savoir que, sur un véhicule conçu dès l'origine pour fonctionner à l'E85, les ingénieurs adaptent aussi les injecteurs, les sièges de soupapes et le circuit de carburant… ■

1. Celui-ci doit répondre au minimum à la norme Euro 3 pour être homologué.

Ford Puma

1.0 Flexifuel mHEV Titanium X - 125 ch - 28 000 € / 24 000 €*

Conso moyenne : 7,7 l/100 km

A. SAUNIER

Chat sauvage accro à la gnôle…

Ce SUV citadin est sans doute l'un des plus recommandables du moment. Il s'avère en effet très sympathique à conduire grâce à son agilité de petite sportive, mais aussi fort pratique avec son grand coffre à double fond (475 dm^3 au total). Le Puma se classe surtout parmi les moins onéreux de sa catégorie, Ford ayant pour habitude d'accorder de généreuses remises (pas moins de 4 000 €, à l'heure où nous écrivions ces lignes, sur les modèles disponibles en stock). Le Puma Flexifuel a surtout la bonne idée, comme son nom l'indique, de fonctionner indifféremment à l'essence ou au superéthanol, bien plus économique à la pompe (même réservoir, les deux carburants pouvant se mélanger). Environ 40 € le plein à l'E85 ! Le coût au kilomètre de ce crossover devient alors l'un des plus faibles du marché pour un modèle thermique. Autre bonne nouvelle, même en le ravitaillant exclusivement au sans-plomb, le budget d'utilisation reste raisonnable : le trois cylindres de 999 cm^3 ne réclame que 6,3 l/100 km avec ce carburant (7,7 l/100 km à l'E85) grâce à l'appui d'une hybridation légère (alterno-démarreur). Quelques petits défauts à relever toutefois, à commencer par les places arrière, pas très accueillantes. L'équipement, peu généreux quant à lui, oblige à recourir aux packs et options pour se mettre au goût du jour. Finition perfectible enfin, les plastiques rigides restant majoritaires à bord…

LES PLUS
- Coût à l'usage
- Super châssis !

LES MOINS
- Finition moyenne
- Places AR limitées

Le verdict — Une référence ! ■

NOS MESURES (à l'E85)

LABO Auto Plus LABO

Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	9s6/12s3/16s6
Consommation moyenne	7,7 l/100 km [1]
Route/Autoroute/Ville	7,5/7,8/7,8 l/100 km
Poids	1 267 kg
Diamètre de braquage	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/E85	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm^3
Puissance maxi	125 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	210 Nm à 1 750 tr/mn
Puissance fiscale	6 CV
CO_2/Bonus ou malus	119 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/50 R18
Réservoir	42 litres
Dim. L x l x h, en m	4,19 x 1,81 x 1,55
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Consommation moyenne en essence : 6,3 l/100 km.

LE PUMA 1.0 FLEXIFUEL À LA LOUPE

Comportement routier	
Equipement de sécurité	
Agréments/performances	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/finition	
Consommation/coût à l'usage	
Prix	

ET AUSSI

Ford Kuga 2.5 Hybrid Flexifuel Titanium

190 ch - 41 400 € / 35 200 €*

Conso moyenne E85 : 7,9 l/100 km

F. GROUT

En combinant la sobriété d'une motorisation hybride autorechargeable et la faculté de rouler à l'E85, le Kuga Flexifuel permet de réaliser de belles économies à l'usage. Avec de l'espace pour toute la famille en sus. Comportement assez pataud en contrepartie…

Range Rover Evoque P200 MHEV Flexfuel S

200 ch - 54 800 € / 55 400 €*

Conso moyenne E85 : 12,2 l/100 km

N. SOLER

Le chic, mais lourd et gourmand Evoque P200 devrait, en théorie, écoper en 2024 du malus de 60 000 € ! Mais comme ce SUV accepte l'E85, il parvient à y échapper… Grâce au coût réduit de ce carburant à la pompe, son budget à l'usage est aussi 45 % moins élevé qu'avec le SP95-E10.

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

Le gaz de pétrole liquéfié a connu un bel essor dans les années 1990. Notamment grâce aux installations adaptées en seconde monte qui permettaient aux propriétaires de grosses cylindrées de diviser pratiquement par deux leur budget carburant. Las, cet enthousiasme a vite cédé place à la panique suite à quelques explosions lors d'incendies. De l'histoire ancienne désormais, les réservoirs de GPL ne pouvant plus, depuis 2001, obtenir d'homologation sans clapet antiretour, limiteur de débit et autres soupapes de sécurité. Pour autant, un seul groupe automobile propose cette solution aujourd'hui : Renault, avec son trois cylindres de 90/100 ch [1]. Celui-ci équipe la Clio ainsi que tous les modèles de la gamme Dacia. De véritables best-sellers, car accessibles et très économiques à l'usage, le GPL coûtant toujours de 40 à 45 % moins cher (1 €/litre environ) que l'essence. Bien des conducteurs soucieux de leurs finances ont ainsi remplacé leur vieux diesel par un GPL, malgré le nombre limité de stations distribuant ce carburant (une sur sept environ). Un faux problème, puisque ce moteur à bicarburation fonctionne également au sans-plomb via un second réservoir. Un simple bouton permet ainsi de basculer de GPL à essence, sans incidence sur la conduite, exception faite d'un brio supérieur en reprises en roulant au gaz. La consommation est aussi plus élevée, mais pas assez pour tourner le dos au GPL, tant l'écart de prix lui est favorable à la pompe… ■

1. 90 ch en carburant au sans-plomb, 100 ch au GPL.

Dacia Sandero Stepway

1.0 Eco-G Extreme - 100 ch - 18 150 € / 18 150 €*

Conso moyenne : 8,6 l/100 km

A. SAUNIER

Ça gaze pour la roumaine !

Voiture la plus vendue en France en 2023, la Sandero, plébiscitée en version Stepway (look de baroudeuse), cartonne surtout grâce à sa motorisation Eco-G qui lui permet de faire le plein pour un peu moins de 40 €. Ce modèle dispose en effet d'un réservoir de 40 litres de GPL lui offrant la possibilité de rouler 465 km au gaz (8,6 l/100 km), auquel s'ajoute le réservoir d'essence de 50 litres, sur lequel on peut basculer d'un bouton pour profiter d'un supplément d'autonomie de 760 km (6,5 l/100 km). De quoi traverser la France sans ravitailler ! Mais l'intérêt, évidemment, consiste à rouler exclusivement au GPL, le sans-plomb ne servant qu'en dépannage. Cette Dacia se montre d'autant plus économique que son prix n'excède pas 18 150 € en finition haut de gamme Extreme, incluant phares à leds, régulateur de vitesse, capteurs de pluie/luminosité, clé mains libres, clim' auto., réplication de smartphone, volant réglable en hauteur/profondeur et caméra de recul. Tout sauf du "low cost", donc. Les options sont en outre abordables : 400 € le GPS, 500 € le toit ouvrant vitré électrique, 200 € les sièges avant chauffants et 400 € le pack Confort (surveillance des angles morts, aide au stationnement avant/arrière). Le tout concentré dans un habitacle plutôt logeable, avenant et correctement fini. Au volant, le trois cylindres de 100 ch s'adapte à tous les profils de routes, mais manque un peu de discrétion et de brio en reprises, en 6e.

LES PLUS
- Prix du plein de GPL
- Confort/habitabilité

LES MOINS
- Reprises en 6e
- Moteur un brin sonore

Le verdict — Une référence ! ■

NOS MESURES (au GPL)

Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	9s2/13s6/21s7
Consommation moyenne	8,6 l/100 km [1]
Route/Autoroute/Ville	8,4/8,9/8,6 l/100 km
Poids	1 190 kg
Diamètre de braquage	10,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance maxi	100 ch à 4 600 tr/mn [2]
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn [2]
Puissance fiscale	5 CV
CO_2/Bonus ou malus	108 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	205/60 R16
Réservoirs GPL/essence	40/50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,10 x 1,85 x 1,59
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

1. Consommation moyenne en essence : 6,5 l/100 km. 2. Ou 90 ch à 4 800 tr/mn et 160 Nm à 2 100 tr/mn en carburant au sans-plomb.

LA SANDERO STEPWAY ECO-G À LA LOUPE

Comportement routier	Bien
Equipement de sécurité	Bien
Agréments/performances	Moyen
Confort/insonorisation	Bien
Equipements de confort/garantie	Bien
Habitabilité/coffre	Très bien
Aspects pratiques	Moyen
Présentation/finition	Moyen
Consommation/coût à l'usage	Très bien
Prix	Très bien

ET AUSSI

Renault Clio 1.0 TCe GPL Evolution

100 ch - 20 300 € / 20 300 €*

Conso moyenne GPL : 8,4 l/100 km

Y. LEFEBVRE

Cette Clio partage son moteur GPL avec la Dacia Sandero essayée ci-dessus. Mêmes avantages côté autonomie et finances donc, mais avec plus de confort et de soin porté à la finition. Moins d'équipements aussi (car uniquement en entrée de gamme) et un tarif plus élevé.

Dacia Jogger 1.0 Eco-G Extreme

100 ch - 21 500 € / 21 500 €*

Conso moyenne GPL : 9,9 l/100 km

N. SOLER

Au même tarif que le TCe de 110 ch, mais 30 % plus économique en mode GPL, le 1.0 Eco-G convient très bien au Jogger. Certes, ses relances manquent de brio, surtout en charge, mais c'est le seul break à offrir autant d'espace et de confort pour le prix d'une simple citadine.

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

Dossier

Hybride simple

Nés chez Toyota/Lexus puis Honda dans les années 1990, les modèles FHEV (*Full Hybrid Electric Vehicle*), ou hybrides classiques, sont longtemps restés la spécialité des constructeurs asiatiques. Renault, Dacia et Ford ne les ont rejoints que récemment. Il s'agit de modèles dont le moteur thermique est épaulé par un bloc électrique, alimenté par une petite batterie de moins de 2 kWh qui se recharge seule lors des phases de décélération et de freinage (récupération de l'énergie cinétique). Ce moteur électrique sert à assister le moteur à explosion, pour en réduire l'appétit. Mais il peut aussi assurer seul la propulsion, parfois jusqu'à 80 km/h. Jamais bien longtemps, cela dit : 2 ou 3 km au plus, avant que le moteur à pistons se réveille. Attention d'ailleurs aux appellations trompeuses, certaines marques abusant du terme "hybride" pour désigner des voitures qui ne proposent en fait qu'une électrification "légère" ou micro-hybride (MHEV, *Mild Hybrid Electric Vehicle*). Celles-ci font simplement appel à un alterno-démarreur, alimenté par une petite batterie de 12, 24 ou 48 V, qui soulage le moteur thermique au démarrage et à l'accélération, mais ne permet pas de rouler 100 % électrique. Le groupe Stellantis a, lui, choisi une solution intermédiaire avec son nouveau 1.2 Hybrid, dont la boîte ë-DCS6 intègre un minimoteur électrique 48 V pouvant fonctionner seul de façon intermittente. ■

Toyota Yaris Cross

Hybride 116h 2WD Design - 116 ch - 29 400 € / 26 900 €*

Conso moyenne : 5,7 l/100 km

A. SAUNIER

Le meilleur pour la ville

Le Yaris Cross a la lourde tâche de représenter Toyota dans la catégorie des SUV urbains. Son arme secrète pour sortir de la mêlée ? Sa motorisation hybride, bien sûr, réputée pour sa grande sobriété. Seulement 4,7 l en ville, où son moteur électrique est largement mis à contribution. Ce qui lui vaut de se montrer particulièrement plaisant dans cet environnement, grâce à son remarquable silence de fonctionnement et à la fluidité de sa transmission à variation continue, dont le côté sombre reprend hélas le dessus sur les axes secondaires et l'autoroute. Celle-ci oblige en effet le modeste trois cylindres, dépourvu de turbo, à s'époumoner bruyamment à haut régime quand le "Cross" a besoin de ses 116 ch pour gravir une côte ou doubler un camion… C'est d'ailleurs peu par rapport aux 131 ch du Honda HR-V ou aux 145 ch du Renault Captur E-Tech, aux reprises plus toniques. Bonne nouvelle, Toyota s'apprête à commercialiser une nouvelle variante de 130 ch. Qui risque de piquer au niveau tarif, la version 116h se situant déjà en haut du panier ! Un positionnement que le Yaris pondère avec une dotation de série plutôt généreuse, de nombreux rangements et de belles astuces pratiques, à l'instar du pack Cargo (800 €), combinant banquette en trois parties et coffre modulable. Mais le SUV nippon pourrait faire mieux, en adoucissant son amortissement et en dynamisant son comportement routier, par exemple.

LES PLUS	LES MOINS
Sobriété exemplaire	Agrément mécanique
Douceur en ville	Manque de confort

Le verdict : Intéressant

NOS MESURES

LABO Auto Plus LABO

Vitesse maxi	166 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7 / 6,6 / 4,7 l/100 km
Poids	1 242 kg
Diamètre de braquage	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	116 ch
Puissance fiscale	7 CV
CO_2 / Bonus ou malus	102 g/km / 0 €
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm^3
Puissance maxi	92 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	120 Nm à 3 800 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	80 ch
Couple maxi	141 Nm
Batterie	0,8 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, à variation continue
Pneus	215/55 R17
Réservoir	36 litres
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,77 x 1,60
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

LE YARIS CROSS À LA LOUPE

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

ET AUSSI

Citroën C5 Aircross

Hybrid ë-DCS6 Plus - 136 ch - 39 850 € / 36 800 €*

Conso moyenne : 6,7 l/100 km

N. SOLER

Le SUV compact étrenne un nouveau 1.2 hybride 48 V de 136 ch. Il l'associe à un moteur électrique de 28 ch intégré à une inédite boîte à double embrayage (hélas lente). A la clé, une baisse de la conso de près de 1 l/100 km en moyenne par rapport au vieux 1.2 PureTech 130 EAT8. Pas mal !

Renault Arkana

E-Tech Full Hybrid Techno - 145 ch - 34 600 € / 33 600 €*

Conso moyenne : 6,3 l/100 km

A. SAUNIER

Discrètement restylé, le SUV coupé de Renault fait toujours appel à la motorisation E-Tech de 145 ch (1.6 essence + électrique + alterno-démarreur). Douce à l'usage, malgré la lenteur de la boîte, elle convainc surtout par sa sobriété, car les performances restent modestes.

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

Hybride rechargeable

Les hybrides rechargeables, ou PHEV (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle*), fonctionnent sur le même principe que les hybrides classiques. Mais elles profitent d'une batterie de plus forte capacité: entre 10 et 20 kWh (quelques constructeurs, dont Mercedes ou Range Rover, dépassent les 25, voire 30 kWh). Bien sûr, plus la batterie est grosse, plus les déplacements en mode zéro émission sont importants (de 30 à 100 km). Sauf que les phases de décélération/freinage ne suffisent plus pour regonfler les accus à bloc. D'où la nécessité de brancher les PHEV sur secteur (ou sur une borne), au moins une fois par jour, pour effectuer ses petits déplacements quotidiens sans brûler d'essence et ménager le moteur thermique sur de plus longs trajets. Une gymnastique impérative car, batterie vide, les plug-in se montrent en général gourmands, surpoids oblige: au minimum 150 kg de plus que les hybrides "sans fil". Mais les cycles d'homologation s'effectuant batterie chargée, avec de faibles émissions de CO_2 à la clé, cette technologie permet de s'affranchir du malus, même avec de très puissantes motorisations. Une aubaine pour les constructeurs, qui se sont tous engouffrés dans la brèche… Néanmoins, certains gros rouleurs préfèrent toujours jeter leur dévolu sur les versions diesels (quand elles existent encore), moins chères à l'achat, souvent plus sobres (importante autonomie entre deux pleins) et surtout moins contraignantes au quotidien. ■

Peugeot 308

Plug-in Hybrid e-EAT8 GT - 180 ch - 45 320 € / 40 800 €*

Conso moyenne: 7,4 l/100 km

A. SAUNIER

Séduisante, mais pas très efficiente…

L'hybride rechargeable préférée des Français a deux gros atouts dans sa manche: sa ligne dynamique, qui plaît beaucoup aux acheteurs, et une présentation intérieure haut de gamme, aux accents high-tech. Las, entre l'ergonomie perfectible des commandes (lisibilité des compteurs, système multimédia peu intuitif), l'habitabilité décevante à l'arrière et le volume de coffre réduit ici à 313 dm³ (84 dm³ de moins que dans les versions thermiques) du fait de la greffe de la batterie sous le plancher, cette 308 n'a guère le sens pratique. Elle se distingue en revanche par le moelleux de son amortissement, son insonorisation soignée, son comportement routier équilibré et son bel agrément de conduite. Sa chaîne de traction hybride comme la boîte EAT8 s'accommodent en effet avec douceur et réactivité de tous les styles de conduite. Même si, côté performances, la française fait partie des moins toniques de sa classe. On se plaindra davantage du freinage, efficace mais un rien brutal au feu rouge, lorsque la pédale arrive en fin de course, à cause du système de régénération de la batterie. Mais la 308 PHEV déçoit surtout par son appétit: 7,4 l/100 km de moyenne une fois ses accus à plat. C'est entre 0,5 l et 1 l de plus que ses rivales "à prise", telles la Volkswagen Golf 1.4 eHybrid ou la Mercedes Classe A 250e. Ses 42 km d'autonomie électrique s'inscrivent par contre dans la bonne moyenne. Côté tarif, les 10 % de remise ne sont pas de trop!

LES PLUS	LES MOINS
Douceur d'utilisation	Habitabilité/coffre
Niveau de confort	Consos décevantes

Le verdict Intéressant

NOS MESURES

Vitesse maxi	206 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,5/7,4/8,3 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	42 km
Poids	1 680 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

LA TECHNIQUE

Puissance/couple maxi combinés	180 ch/360 Nm
Puissance fiscale	8 CV
CO_2/Bonus ou malus	29 g/km/0 €
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance maxi	150 ch à 4 250 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimant permanent
Puissance maxi	110 ch
Couple maxi	320 Nm
Batterie capacité utile	11,3 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Pneus	225/40 R18
Réservoir	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,86 x 1,45
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LA 308 PHEV À LA LOUPE

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

ET AUSSI

Kia Niro

PHEV Premium - 183 ch - 44 040 € / 41 400 €*

Conso moyenne: 5,6 l/100 km

N. SOLER

Avec son 1.6 essence de 105 ch et un bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV bénéficie d'une confortable puissance combinée (183 ch), profitable aux reprises. Doux et confortable, ce SUV peut surtout parcourir 50 km en électrique et ne consomme pas plus de 5,6 l/100 km batterie vide.

Mercedes Classe C

300e AMG Line - 313 ch - 66 500 € / 62 900 €*

Conso moyenne: 8 l/100 km

N. SOLER

Grâce à sa grosse batterie de 25,4 kWh, la C 300e bat des records d'autonomie: 90 km en moyenne et jusqu'à 102 km sur autoroute, où son 2.0 essence se contente en outre de 6,4 l/100 km une fois les accus vidés. Une routière d'excellence, le confort étant également de la partie.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Panoramique

Par Charles Thouluc

HYBRIDE RECHARGEABLE

Volkswagen Touareg

3.0 TSI eHybrid R 4Motion - 462 ch

103 700 € / 100 600 €*

PREMIER TEST DU TOUAREG RESTYLÉ

Tenue correcte exigée

Outre de discrets changements esthétiques, le grand et chic SUV Volkswagen reçoit de nouveaux équipements ultra-technos et un châssis amélioré. Nous l'avons constaté sur l'eHybrid de 462 ch.

Apparue en 2018, cette troisième génération du Touareg a perdu de son aura comparée au premier opus sorti en… 2002 ! A l'époque, ce grand SUV avait fait sensation avec ses moteurs V10 diesel de 313 ch et même W12 essence de 450 ch. Aujourd'hui, après en avoir tout de même vendu plus d'un million d'exemplaires dans le monde en plus de vingt ans, Volkswagen poursuit l'aventure, mais uniquement avec deux motorisations hybrides rechargeables en France. Les seules capables d'échapper au malus écologique. Et elles n'évoluent pas avec ce restylage. La puissance maxi combinée demeure à 381 ch en finition de base "Elegance", et à 462 ch en "R" (+ 15 800 €). Chacune est animée par un 3.0 V6 turbo, secondé par un bloc électrique de 136 ch. Ce dernier, alimenté par une batterie de 14,3 kWh de capacité utile, déplace seul le Touareg pendant 50 km selon VW (plutôt 40 km en réalité). Au-delà, lorsque le V6 se réveille, ce mastodonte de 2,5 tonnes réclame un peu plus de 10 l/100 km (batterie vide, d'après nos premiers relevés). Une valeur élevée dans l'absolu mais très correcte dans cette catégorie de géants. Coté performances, ça décoiffe. La version la plus puissante, celle de notre essai, revendique un 0 à 100 km/h en 5s1 seulement !

Comportement plus précis

Jusqu'ici, bien que le Touareg bénéficie d'une transmission quatre roues motrices (4Motion), son comportement laissait à désirer. Désormais, grâce à des trains roulants revus, le Touareg gagne en efficacité. En outre, un capteur installé sur le toit envoie des informations aux suspensions pneumatiques (de série), qui agissent en conséquence pour réduire le roulis en virages et ainsi améliorer l'agilité. Même si les routes des Alpes, enneigées lors de notre essai, ne nous ont pas permis d'exploiter tout le potentiel de ce nouveau dispositif, nous avons relevé un gain en précision dans les trajectoires. Cette nouvelle mouture du Touareg vire plus à plat et délivre toujours un confort de haut vol. Entre le feulement discret du V6 de 340 ch, la douceur des suspensions et la souplesse de la sellerie cuir (de série), les occupants sont choyés. Ils profitent d'un environnement élégant, avec des matériaux chics et bien assemblés. Dommage, Volkswagen n'a pas profité de ce restylage pour égayer l'ambiance. Le design, très rectiligne, paraît austère. Seul l'éclairage d'ambiance, revu, apporte un peu de fantaisie. Celui des nouveaux phares Matrix HD (de série) optimise la visibilité de nuit au moyen de

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : même sans malus et après avoir négocié 3 % de remise, le tarif (100 600 €*) reste très élevé.

L'entretien : une vidange du moteur hybride tous les ans (ou tous les 15 000 km) est conseillée. Une révision complète est préconisée tous les deux ans ou à chaque intervalle de 30 000 km.

L'équipement : il est logiquement (vu le prix du véhicule) généreux : affichage tête haute, phares Matrix HD, sellerie cuir, toit panoramique…

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

Plus agile et mieux maintenu, le Touareg restylé progresse en comportement sans pénaliser le confort, toujours remarquable de douceur.

L'habitabilité est très correcte, mais pas exceptionnelle. Elle s'adapte au gabarit des passagers, grâce à la banquette coulissante qui permet de moduler l'espace entre les places arrière et le coffre.

Inchangé, le coffre reste bien agencé et volumineux. Hélas, aucun espace n'est prévu pour ranger les câbles.

Les phares Matrix HD dosent l'éclairage selon la luminosité ambiante et la présence d'autres usagers.

1. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Affichage tête haute • AFIL active • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares Matrix HD • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Assistance au créneau • Banquette coulissante et rabattable 2/3-1/3 • Caméra 360° • Clé mains libres • Clim' auto. 4 zones • Ecran tactile 15" • GPS • Hayon électr. • Instrumentation numérique 12,3" (31 cm) • Jantes alu 20" • Mirror Screen • Sellerie cuir • Sièges AV électr. et chauffants • Suspensions pilotées • Toit ouvrant panoramique, etc.

En option **Sécurité :** • Contrôle de pression des pneus (220 €) • Night Vision (1 790 €).

Agrément : • Hi-fi (1 585 €) • Jantes alu 21"/22" (885 €/1 920 €) • Peinture spéciale (de 1 400 à 3 000 €) • Sièges AV ventilés (795 €), ventilés et massants (1 240 €), etc.

PHOTOS : A. CORTESI

A l'arrière, le Touareg restylé se reconnaît à son nouveau bandeau lumineux. Celui-ci relie les deux feux. Il intègre, au centre, le logo Volkswagen qui s'éclaire à l'allumage des phares.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES *(données constructeur)*	
Vitesse maxi	250 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s1
Consommation cycle mixte	2,3 l/100 km
Autonomie électrique mixte	51 km
Poids	2 474 kg
LA TECHNIQUE	
Puissance maxi combinée	462 ch
Puissance fiscale	22 CV
CO_2/Bonus ou malus	51 g/km/0 €
Moteur thermique	Turbo-essence 6 cylindres en V, 24S
Cylindrée	2995 cm^3
Puissance maxi	340 ch
Couple maxi	450 Nm à 1 340 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	100 kW (136 ch)
Couple maxi	350 Nm
Batterie (capacité nette)	14,3 kWh
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	Auto., 8 rapports
Pneus	285/45 R20
Réservoir	75 litres
Dim. L x l x h, en m	4,91 x 1,99 x 1,72
Durée de garantie	2 ans (km illimités) (1)

1. Et 8 ans ou 160 000 km pour les batteries du système hybride.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Volkswagen Touareg 3.0 TSI eHybrid R 4Motion (100 600 €*, 462 ch) est évalué dans la catégorie des grands SUV à moteur hybride rechargeable, d'environ 460 ch, qui comprend notamment :
BMW X5 xDrive 50e M Sport (99 200 €*, 489 ch),
Jaguar F-Pace P400e R-Dynamic HSE (87 600 €*, 404 ch),
Mercedes GLE 400e 4Matic AMG Line (92 700 €*, 381 ch),
Volvo XC90 T8 AWD Hybride rech. Ultra (98 700 €*, 310 ch).

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

38 432 leds qui s'adaptent selon la luminosité extérieure et la présence d'autres usagers. Et lorsque le balisage fait défaut, deux traits lumineux, devant la voiture, indiquent la trajectoire à suivre. Il s'agit de la première Volkswagen à recevoir cet équipement. Le Touareg est aussi le premier à afficher le logo VW rétroéclairé au centre du hayon. Ce dernier est désormais traversé par un bandeau lumineux qui relie les deux feux. Enfin, côté budget, certes le nouveau Touareg affiche un équipement pléthorique, mais à un prix vertigineux, supérieur à ceux de rivaux au blason plus prestigieux. ■

SUITE PAGE 30

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

Panoramique

Volkswagen Touareg 3.0 eHybrid R 4Motion

POSTE DE CONDUITE

Grâce aux réglages électriques des sièges (de série) et de la colonne de direction (400 €), la position de conduite s'ajuste au millimètre près. Les nombreux petits boutons sur le volant – dont certains, tactiles – sont trop sensibles. Ils réclament de la dextérité. L'éclairage d'ambiance (de série) affiche un nouveau design. Il ne propose pas moins de trente couleurs !

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

AIDES À LA CONDUITE

En plus de jouer le rôle du vaisseau amiral de la marque Volkswagen, le Touareg fait office de vitrine technologique. Il propose (de série) dès la version de base toutes les assistances à la conduite modernes : lecture des panneaux de signalisation, conduite semi-autonome (niveau 2) baptisée "Travel Assist" chez Volkswagen, surveillance des angles morts et aide aux manœuvres pour se garer. Seul l'assistant au changement de voie (encore peu répandu chez la concurrence) n'y figure pas.

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

ÉCRAN TACTILE

La taille de l'écran (15"/38 cm) ne change pas. Mais un nouveau logiciel accélère la vitesse de calcul du GPS. En revanche, les nombreux petits pictogrammes compliquent l'usage en conduisant. Certains menus ne sont pas assez intuitifs.

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

BIEN VU

De série, la banquette coulisse sur 16 cm. Pratique pour augmenter le volume de coffre.

RATÉ

Par mauvais temps, les projections d'eau sur l'objectif de la caméra de recul dégradent la qualité de l'image à l'écran.

FINITION

Il n'y a pas grand-chose à reprocher à ce chapitre. Les matériaux de qualité, à l'image du cuir qui habille le tableau de bord, sont correctement ajustés dans l'ensemble. L'habitacle se montre cossu, mais pas aussi luxueux que ceux des rivaux premium.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

CHAUFFAGE/CLIM'

La température de la clim' auto. se règle (de série) selon quatre zones différentes. Les valeurs choisies restent toujours affichées au bas de l'écran.

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

SYSTÈME AUDIO

La hi-fi de 730 watts qui équipait notre modèle diffuse un son clair, d'une qualité exceptionnelle, à travers les 14 haut-parleurs.

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi	1 585 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT

Ramenée à la taille du tableau de bord, la contenance de la boîte à gants déçoit. Heureusement, les rangements sur la console centrale et sous l'accoudoir compensent. De même que les grands bacs de porte, qui sont faciles d'accès.

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

Le verdict Auto Plus

Intéressant

Plus agile et mieux maintenu, le Touareg progresse en comportement. Ses équipements de haute technologie relèvent son niveau de luxe. Mais il le paye par un poids très élevé et des tarifs déraisonnables.

LES PLUS
Agrément de conduite
Confort de haut niveau
Equipement riche

LES MOINS
Tarif très élevé
Poids pachydermique

PHOTOS : A. CORTESI

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Match

Par Thierry Réaubourg

ÉLECTRIQUE

BYD Dolphin

60 kWh Design - 204 ch

35 990 € / 35 990 €*

SANS BONUS, LA DOLPHIN PEUT-ELLE BATTRE LA MEILLEURE ÉLECTRI

Premier dérapage pour la Ch

En lice pour la place de numéro 1 mondial de la voiture électrique, le chinois BYD s'attaque au marché européen avec une berline du calibre de la Renault Megane E-Tech. C'est face à la référence française que nous lui offrons son premier duel sur notre sol.

BYD[1] ne bénéficie d'aucune notoriété sur le Vieux Continent. Ce constructeur chinois est pourtant au coude-à-coude avec Tesla au palmarès des ventes de voitures électriques. A commencer par son pays, où cette entreprise, née dans les années 1990, est devenue le leader mondial de la fabrication de batteries. Dont l'efficiente Blade, composée de cellules lithium-ferphosphate (LFP) en forme de lames, si réputée que d'autres marques en font usage, dont… Tesla ! C'est dire si "Bi-ouaille-di" en connaît un rayon. Voilà pourquoi les constructeurs européens, moins expérimentés dans ce domaine, accueillent d'un très mauvais œil la Dolphin, deuxième concurrente chinoise, après la convaincante MG4, à défier les compactes électriques des groupes Volkswagen (ID.3, Cupra Born), Stellantis (Citroën ë-C4, Peugeot E-308, Opel Astra Electric) et Renault, dont la Megane E-Tech EV60 fait figure de référence. Mais avec la suppression du bonus pour les modèles "made in China", cette BYD a-t-elle les épaules assez solides pour inquiéter la française ?

Charmes cachés

Lorsque l'on porte un nom peu connu, la séduction est le premier critère à mettre en avant. Surtout quand se dresse devant vous une auto aussi sophistiquée que la Renault. Las, côté look, la Dolphin ne fait pas dans le sexy. Seule fantaisie de la part de cette berline de 4,29 m (9 cm de plus que sa rivale), sa livrée bicolore en finition Design. Même ses jantes de 17" semblent chétives de nos jours. En revanche, la BYD sort le grand jeu dans l'habitacle, avec une planche de bord atypique, des sièges sport en cuir (de synthèse), des habillages colorés et un écran de 32,5 cm pivotant de l'horizontale à la verticale. Sympa, d'autant que la finition n'a rien de bâclé. Certes, les plastiques durs restent majoritaires, mais la texture travaillée de certains éléments témoigne d'une volonté de rendre la vie à bord moins austère. A ce sens inné de l'accueil, la Dolphin ajoute de nombreux rangements, de l'espace pour allonger les jambes à l'arrière, ainsi qu'un équipement "all inclusive". La version

1. Pour "Build Your Dreams" : "Construisez vos rêves".

ÉLECTRIQUE

Renault Megane E-Tech

EV60 Super Charge Techno - 220 ch

44500 € / 37800 €*

QUE FRANÇAISE ?

ine…

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : fini le bonus pour les électriques “made in China”. Cela permet à la Megane, qui profite, elle, de la prime écologique (de 4000 € désormais) et d’une remise de 6 % (aucune pour la BYD), de ramener son surcoût à 1810 €. Joli coup !

L’entretien : tous les ans ou 20000 km chez Renault. Chez BYD, cela reste un mystère…

L’équipement : carton plein pour la chinoise, qui propose la conduite semi-autonome, le toit “pano”, des sièges électriques chauffants et une sellerie similicuir. Mais ni connexion Apple ou Android, ni capteur de pluie, à l’inverse de la française…

En trente-cinq ans d’essais, jamais nous n’avions conduit une voiture aussi peu efficace sur sol glissant que cette Dolphin. Un train avant dépassé, à recalibrer d’urgence !

Compromis dynamisme/confort à ériger en référence et direction aux petits oignons : la Megane EV60 régale. Mais elle ne distance pas la chinoise sur la question des “perfs”.

PHOTOS : N. SOLER

60 kWh Design ne propose d’ailleurs aucune option. Il lui manque néanmoins un outil dont 99 % des voitures neuves profitent aujourd’hui : la réplication smartphone. Cependant, malgré ces louables efforts, cette BYD ne fait pas le poids face à la Megane E-Tech EV60 Techno. D’accord, la Renault n’est ni aussi généreusement équipée, ni très spacieuse à l’arrière. Mais côté standing, elle n’a aucune leçon à recevoir avec sa finition “premium” tout aussi séduisante que son contenu technologique, autrement plus sophistiqué que celui de la Dolphin. Large combiné d’instruments offrant de multiples options d’affichage (rien à voir avec l’illisible écran de four à micro-ondes chinois) et système multimédia à ériger en référence, pour sa définition comme »»

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

Match

BYD Dolphin

Plus originale à l'intérieur qu'à l'extérieur, la Dolphin Design en fait presque trop avec ses inserts couleur caisse, sa sellerie bicolore (des teintes unies existent) et son écran pivotant via une touche sur le volant. Une tablette aux dimensions généreuses, mais aux menus alambiqués et lents à réagir. L'instrumentation, trop petite, est difficile à lire et la commande de boîte, à gauche de la console, d'une utilisation peu naturelle. Côté finition, l'ensemble est très correct, sans plus…

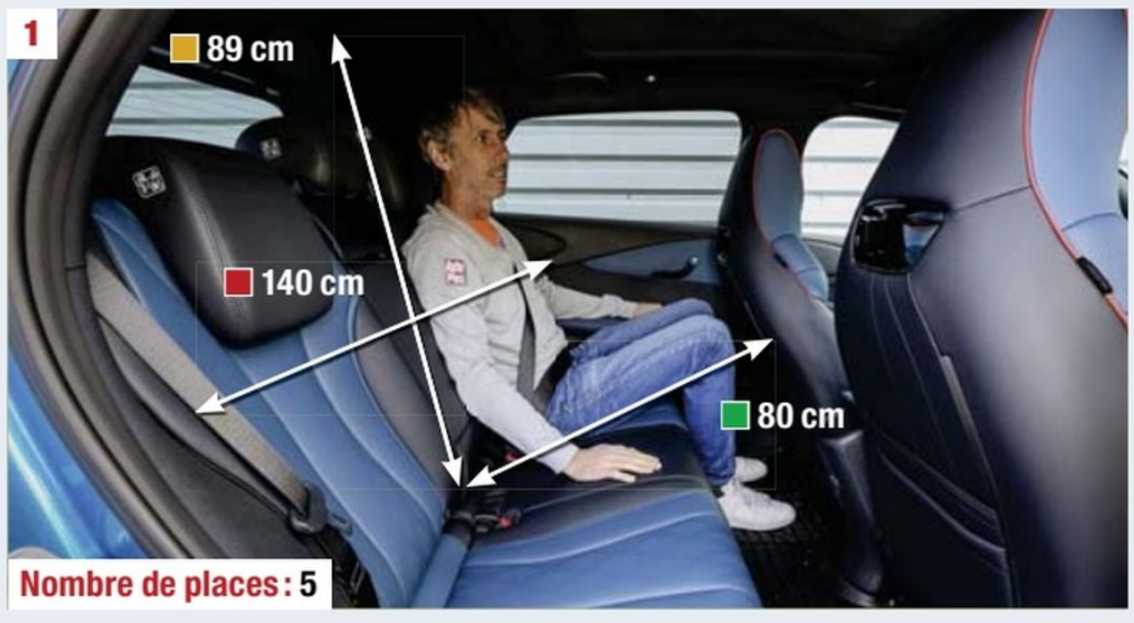
Renault Megane E-Tech

Même en finition de milieu de gamme (Techno), la Megane E-Tech propose un intérieur extrêmement léché. Une présentation chaleureuse, doublée d'un système d'infodivertissement, conçu avec Google, des plus intuitifs. La résolution comme la réactivité des écrans font partie des meilleures sur le marché. Les commandes de climatisation restent dissociées de la tablette centrale, alors que celle de la boîte est située derrière le volant. Un peu trop près, hélas, du commodo des essuie-glaces…

››› pour son ergonomie: la Megane tutoie le sans-faute. Sans parler de ses assistances à la conduite, infiniment moins intrusives que celles de sa concurrente asiatique (alertes de survitesse insupportables, système anticollision impulsif, maintien dans la voie autoritaire). Et surtout déconnectables sans avoir à se perdre dans une succession de menus insupportables. Hélas pour la Dolphin, ce match s'est déroulé sous la pluie, soulignant ainsi (outre l'absence d'essuie-glaces automatiques!) une motricité que nous savions déjà problématique sur route sèche…

Flippé, le dauphin!

La moindre accélération met son train avant en panique, les 204 ch et 310 Nm se gaussant de l'antipatinage. Effet de couple garanti dans la direction, laquelle se caractérise, de surcroît, par son assistance rechignant à remettre le volant en ligne, obligeant le conducteur à corriger sans cesse la trajectoire. BYD a remplacé les lamentables pneus Linglong de notre première prise en main (août dernier) par de plus recommandables Hankook, mais rien n'y fait: la Dolphin sous-vire toujours dans les ronds-points et part en cacahuète dès que l'on remet les gaz avec les roues un tantinet braquées. Une mise au point s'impose! Mais, ô surprise, malgré son adhérence précaire, elle accélère aussi fort que la Megane, 16 ch plus puissante et pourvue de liaisons au sol de sportive. Bruits d'air exceptés, la BYD, dotée de suspensions très souples, est plus prévenante mais tangue



1. Comme toutes les voitures chinoises, cette BYD offre un espace aux jambes royal. Mais on y joue des coudes… 2. Pratique avec son plancher ajustable, le coffre de la Dolphin est hélas étriqué. 3. Petite fantaisie sans équivalent sur le marché : l'écran central pivotant. Plus amusant qu'utile…

A. SAUNIER

1. Difficile de ne pas se sentir à l'étroit dans la Megane E-Tech. Une sensation de confinement accentuée par la faible surface vitrée. 2. L'électrique française comporte l'un des plus grands coffres de sa catégorie. 3. Les palettes au volant permettent de moduler à la carte la puissance du frein moteur (1). Un must !

1. La BYD se contente d'un bouton pour choisir entre deux (faibles) niveaux de régénération.

davantage. Côté autonomie, les deux berlines sont proches, sachant que nos mesures ont été réalisées par une température extérieure de 7 °C pour la BYD (320 km), contre 18 °C pour la Renault (350 km). Reste qu'avec sa puissance de charge rapide limitée à 88 kW, contre 130 kW dans le camp adverse, la Dolphin et ses ravitaillements "à rallonge" ne font pas honneur à sa fameuse batterie LFP. A peine plus onéreuse (37 800 €) grâce au bonus de 4 000 € dont elle profite en 2024 et à 6 % de remise, la Megane l'emporte haut la main. D'autant que son prix pourrait fondre, sous peu, de près de… 4 000 € ! Comme en Belgique mi-décembre, suite au lancement du nouveau Scenic. Moins chère que la BYD ? Un sacré camouflet pour la Chine… ■

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)	BYD Dolphin	Renault Megane E-Tech
Vitesse maxi	172 km/h	165 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s3	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	4s3
Autonomie électrique moyenne	320 km	350 km
Route/Autoroute/Ville	350/270/340 km	410/300/345 km
Temps de charge Wallbox (1)/Secteur	10 h/38 h	10 h/30 h
Sur borne rapide (2)	40 mn (à 88 kW maxi (3))	25 mn (à 130 kW maxi (3))
Poids	1 693 kg	1 702 kg
Diamètre de braquage	11 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	67 m

1. 7,4 kW. 2. De 10 à 80 %. 3. Puissance de charge maxi acceptée en courant continu.

LA TECHNIQUE	BYD Dolphin	Renault Megane E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à rotor bobiné
Capacité de la batterie (utile)	60,4 kWh	60 kWh
Puissance fiscale	5 CV	4 CV
Puissance maxi	204 ch	220 ch
Couple maxi	310 Nm	300 Nm
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	205/50 R17	215/45 R20
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,77 x 1,57	4,20 x 1,77 x 1,51
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul (1) • Clim' auto. bizone • Clé mains libres • Ecran tactile (pivotant sur Dolphin) • GPS • Instrumentation numérique (personnalisable sur Megane) • Jantes alliage (17" sur Dolphin, 20" sur Megane) • Pompe à chaleur • Vitres AR surteintées • Volant chauff.

EN OPTION	BYD Dolphin	Renault Megane E-Tech
Conduite semi-autonome	Série	1 200 € (2)
Réplication smartphone	Indisponible	Série
Sièges avant électriques/chauffants	Série/Série	Indisponible/350 €
Toit panoramique	Série	Indisponible

1. AR seulement sur Megane E-Tech, 360° sur Dolphin. 2. Avec surveillance d'angles morts.

LES NOTES DU (LABO Auto Plus)	BYD Dolphin	Renault Megane E-Tech
Comportement routier	9	17
Equipements de sécurité	14	13
Agrément/performances	14	16
Confort/insonorisation	16	17
Equipements de confort/garantie	18	16
Habitabilité/coffre	9	10
Aspects pratiques	11	13
Présentation/finition	13	17
Autonomie	9	9
Prix	11	10
	2e 124/200	1re 138/200

Le verdict Auto Plus

Victoire : Renault Megane E-Tech

Bien plus homogène et valorisante que la Dolphin, la Megane se paie même le luxe, en profitant seule du bonus de 4 000 € et d'une belle remise, de faire oublier ses 8 500 € de surcoût d'un claquement de doigts. Au grand dam de la BYD, à laquelle il ne reste que sa riche dotation, ses 6 ans de garantie et son amortissement souple pour convaincre.

PHOTOS : N. SOLER

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Test lecteurs

Par Guillaume Jean

Le nouveau Renault Espace

PHOTOS : A.PAUMARD

HYBRIDE ESSENCE
1.2 E-Tech full hybrid
Iconic
200 ch - 6,2 l/100 km
49 500 € / **48 500 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouvel Espace à trois propriétaires de véhicules équivalents. Mathieu, Magalie et Frédéric nous livrent leurs impressions.

MATHIEU Ingénieur, Versailles (78)

Il possède un **Renault Espace**
2.0 Blue dCi EDC Initiale Paris
61 900 € - 190 ch - 7,7 l/100 km

Loin de l'esprit d'origine, le nom d'Espace est galvaudé

Le design

Ce nouveau venu a, certes, un style moderne et dynamique, mais peut-on encore parler d'un Espace ? Les proportions de l'arrière, étirées à l'excès, trahissent son ADN de SUV rallongé. Notez que le seuil de chargement haut perché du coffre pâtit de ce choix esthétique.

La vie à bord

Le volume de coffre est trop juste ! C'est une grosse déception. Les deux sièges du troisième rang n'arrangent rien : même des enfants de 8 ou 9 ans s'y sentiront à l'étroit. C'est mieux au deuxième rang, mais les trois sièges indépendants de mon Espace ont disparu. En revanche, la finition est flatteuse et le toit panoramique, agréable malgré l'étonnante absence d'un volet occultable (1). Au volant, j'apprécie l'ambiance valorisante. Entre les beaux écrans, lisibles et les commandes faciles, Renault a mis le paquet sur la présentation.

Au volant

Le peps instantané du moteur hybride est très agréable. Je m'étonne aussi de la sensation de vivacité dans les virages, où le poids de cet Espace ne se ressent pas du tout. De plus, la consommation est très intéressante. De quoi regretter un peu plus la taille réduite du coffre…

MAGALIE Pharmacienne, Massy (91)

Elle possède un **Peugeot 5008**
1.2 PureTech EAT8 GT
45 670 € - 130 ch - 7,5 l/100 km

Je ne ressens pas son gabarit dans ma conduite. C'est top !

Le design

Cette calandre verticale renforce l'aspect massif de l'avant. Ce n'est pas ce qu'il y a de plus élégant, mais je salue l'effet nouveauté. Je suis davantage séduite par sa ligne, plus équilibrée que celle du 5008, en particulier sur la partie arrière. J'apprécie autant la singularité de la signature lumineuse des feux.

La vie à bord

La planche de bord fait très high-tech. Et quels écrans ! La grande tablette est super réactive, et la retranscription de la navigation sur le compteur digital offre une superbe définition. Le 5008 garde pour lui de plus grands espaces de rangement. La place à l'arrière me semble comparable, mais les sièges indépendants manquent ici. Etonnant pour un Renault nommé Espace… D'autant plus que le troisième rang, peu accessible, est encore plus étriqué. Et ce n'est pas mieux au niveau du coffre en mode cinq places…

Au volant

L'affichage tête haute est un gadget utile. La douceur de conduite et le confort de la suspension sont tous deux remarquables. Mais c'est davantage la maniabilité de l'Espace qui me marque. Le moteur est également plus costaud, et pourtant plus sobre. C'est un atout non négligeable.

FRÉDÉRIC Commercial, Bonnelles (78)

Il possède un **Volkswagen Tiguan Allspace**
2.0 TDI DSG7 Elegance
50 000 € - 150 ch - 7 l/100 km

Le soin porté à son style et à sa finition m'interpelle

Le design

Cet Espace bénéficie d'un style moderne et statutaire. De profil, j'apprécie l'élégance de sa ligne, qui fait preuve aussi d'un certain dynamisme. Et, comme c'est le cas à l'avant, les feux arrière produisent un bel effet futuriste. Le style de Renault a sacrément évolué !

La vie à bord

Ouille ! Je m'attendais à bien mieux du côté du coffre. De même pour les places du fond : elles ne servent qu'en appoint comme dans mon Tiguan, mais dans l'Espace, la marche au sol empêche de poser les pieds ! Cependant, la banquette du deuxième rang est plus confortable que celle du Tiguan, du moins à deux passagers. A l'avant, la sensation de cockpit ultra-moderne domine. Les écrans ainsi que la finition sont valorisants. Et là aussi, je note un confort d'assise très agréable.

Au volant

Les phases de conduite en électrique sont reposantes. Le moteur thermique reste discret lors de sa mise en marche et, dans ce cas, la puissance cumulée est appréciable. Vos mesures de consommation sont d'ailleurs surprenantes pour un moteur essence. Seul petit bémol, la pédale de frein manque de feeling. L'essai sur route de cet Espace reste cependant très concluant.

NDLR : il est équipé d'un vitrage spécifique doté d'une technologie antichaleur.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo. ▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant

Mercedes-AMG GLC — Une version supersportive plus raisonnable

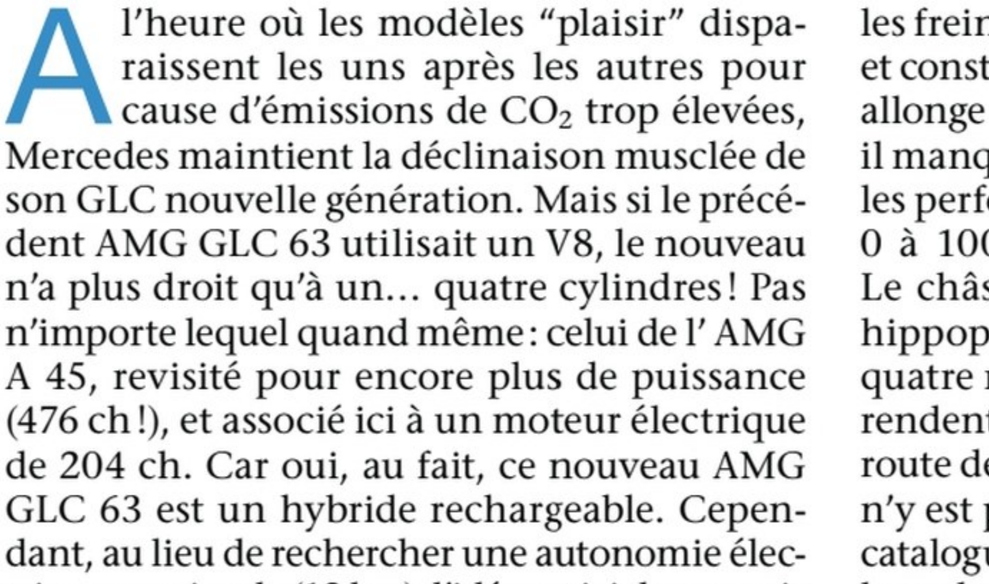
63 S E Performance 4Matic+ - 680 ch - **138 350 € / 161 420 €**

PHOTOS : MILOS MATOVIC / MERCEDES

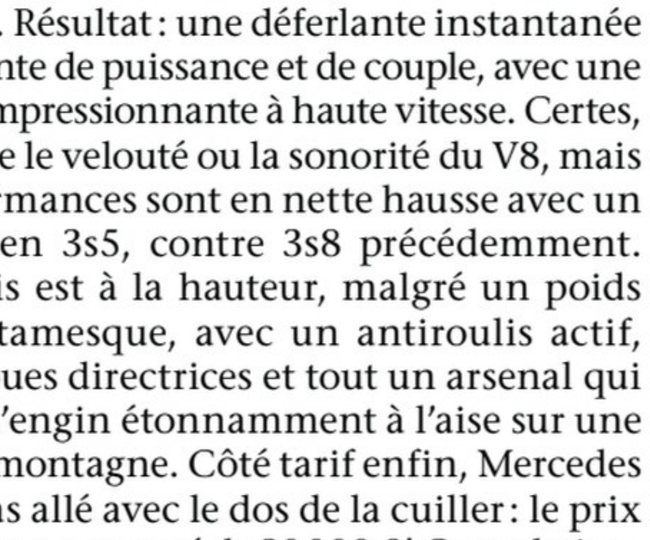
Un 4 cylindres meilleur qu'un V8

A l'heure où les modèles "plaisir" disparaissent les uns après les autres pour cause d'émissions de CO_2 trop élevées, Mercedes maintient la déclinaison musclée de son GLC nouvelle génération. Mais si le précédent AMG GLC 63 utilisait un V8, le nouveau n'a plus droit qu'à un… quatre cylindres ! Pas n'importe lequel quand même : celui de l' AMG A 45, revisité pour encore plus de puissance (476 ch !), et associé ici à un moteur électrique de 204 ch. Car oui, au fait, ce nouveau AMG GLC 63 est un hybride rechargeable. Cependant, au lieu de rechercher une autonomie électrique maximale (12 km), l'idée est ici de pouvoir profiter en permanence du "boost" électrique, grâce à une batterie qui se recharge très vite au moindre lever de pied ou à chaque action sur les freins. Résultat : une déferlante instantanée et constante de puissance et de couple, avec une allonge impressionnante à haute vitesse. Certes, il manque le velouté ou la sonorité du V8, mais les performances sont en nette hausse avec un 0 à 100 en 3s5, contre 3s8 précédemment. Le châssis est à la hauteur, malgré un poids hippopotamesque, avec un antiroulis actif, quatre roues directrices et tout un arsenal qui rendent l'engin étonnamment à l'aise sur une route de montagne. Côté tarif enfin, Mercedes n'y est pas allé avec le dos de la cuiller : le prix catalogue a augmenté de 30 000 € ! Consolation, le malus a fondu : "seulement" 8 770 € avec ce nouveau GLC hybride. Le précédent avec son gros V8 aurait écopé, lui, de 60 000 € de taxe en 2024.

Cyril Biotteau



L'intérieur ressemble beaucoup aux GLC "normaux", à part quelques liserés rouges et menus spécifiques. Les réglages de conduite (ESP, sonorité, boîte, boost électrique…) sont nombreux et parfois compliqués.



Ce gros bébé de plus de 2,3 tonnes accélère très fort, réussit admirablement à faire oublier son poids sur petite route et préserve en outre un niveau de confort tout à fait acceptable au quotidien.

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Vitesse maxi	275 km/h (1)
Accélération 0 à 100 km/h	3s5
Consommation cycle mixte	7,5 l/100 km
Autonomie électrique	12 km
Poids	2 310 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs turbo-essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16 S synchr. à aimants perm.
Cylindrée	1 991 cm^3
Puissance maxi combinée	680 ch
Couple maxi combiné	1 020 Nm
Batterie lithium-ion	4,8 kWh (capacité utile)
CO_2/Malus	170 g/km/+ 23 070 € (2)
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 9 rapports
Pneus AV / AR	265/40 R21 / 295/35 R21
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,75 x 1,92 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict Auto Plus — **Intéressant**

1. Limitée électroniquement.
2. Malus au poids de 14 300 € compris.

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

Les coachs Auto Plus

Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Gants de montage pour chaînes Pewag

PHOTOS : Y. LEFEBVRE

Gants de montage pour chaînes Pewag, 30 € sur Pro-chaines-neige.com

Le montage des chaînes et chaussettes de neige nécessite de s'équiper d'une paire de gants solides et imperméables. Or, ceux en plastique fin, fournis avec les équipements, protègent peu et se déchirent facilement. Nous avons donc testé les gants de Pewag, un fabricant de chaînes, pour voir si l'investissement de 30 € qu'ils réclament est justifié.

Comment ça marche ?

Pas moins de quatre matières entrent dans leur composition : polaire pour l'intérieur, PVC pour les paumes, le dessus du pouce et de l'index, cuir synthétique pour les renforts sur le dessus des mains et sur la tranche des doigts, et enfin élasthanne imperméable pour tout le reste. Les manchettes, longues de 20 cm, protègent les avant-bras et s'élargissent pour pouvoir être enfilées aisément. Un Velcro permet de les serrer. Non lavables, les gants peuvent juste être rincés à l'eau froide. Ils sont disponibles en quatre tailles : S, M, L et XL.

Au final

Leur qualité de fabrication est superbe : ils sont résistants, confortables, chauds et étanches. Mais à ce tarif, on regrette que le Velcro de la large manchette n'offre pas une plus grande étendue de serrage afin de s'ajuster aux avant-bras les plus fins. Pour les mains, c'est l'inverse : la taille XL se situe plutôt entre M et L.

Bien ● ○ ○ Moyen ○ ● ○ Décevant ○ ○ ●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

L'airbag

DR

AUDI

L'airbag 1 et 2 se déploie en quelques millisecondes afin d'absorber l'énergie du choc lors d'un accident et d'éviter tout contact avec une partie rigide de l'habitacle.

Il s'est multiplié dans nos habitacles sans que nous nous en rendions vraiment compte tant il est devenu banal. Mais comment fonctionne un airbag ?

Comment ça marche ?

L'airbag, appelé aussi coussin gonflable de sécurité, est une enveloppe en tissu repliée dans une cavité (moyeu du volant, planche de bord, montants latéraux, bourrelets des sièges, accoudoir central…) et reliée à une cartouche pyrotechnique. Lorsqu'un choc est relevé par des capteurs (accéléromètres, détecteurs d'impact), une impulsion électrique déclenche l'explosion de cette dernière, ce qui libère quasi instantanément un grand volume de gaz neutre (généralement de l'azote) dans l'enveloppe en tissu. Celle-ci se gonfle alors en seulement 20 à 30 millisecondes (cinq fois plus rapide qu'un battement de cils !) afin de retenir le corps de la personne à protéger, l'évitant ainsi d'entrer en contact avec des parties saillantes ou dures de l'habitacle. L'airbag étant percé de petits évents, il se dégonfle en même temps qu'il absorbe l'énergie du choc.

A l'usage

Introduit dès 1981 sur la Mercedes Classe S, l'airbag s'est démocratisé à partir des années 1990. Longtemps limité à deux (celui de la planche de bord face au passager et l'autre dans le volant), leur nombre s'est multiplié au fil du temps. Si leur bénéfice est indéniable, ils peuvent toutefois occasionner quelques brûlures en se déployant.

PRATIQUE *Par J. Palaz*

Petits bobos : réparez-les sans vous ruiner

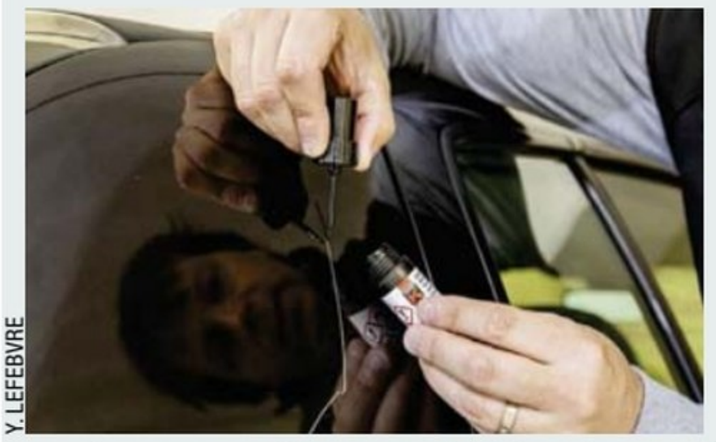
Coup de portière, manœuvre hasardeuse, gravillons… Les risques d'endommager carrosserie et éléments extérieurs sont nombreux. Mais léger dégât n'est pas forcément synonyme de grosse facture si vous mettez la main à la pâte.

Débosselez un défaut bénin : 55 €

Y. LEFEBVRE

Si un choc pas trop violent a enfoncé la carrosserie sans abîmer la peinture, tentez de rectifier l'impact avec un kit de débosselage à ventouses collées. Après avoir nettoyé la zone de travail, sélectionnez la ventouse adaptée à l'ampleur du défaut et collez-la (à l'aide du pistolet à colle fourni) sur la tôle. Puis, à l'aide du marteau à inertie, redressez cette dernière en travaillant petit à petit. A force de patience et de minutie, vous parviendrez à un résultat digne d'un carrossier professionnel.

Effacez une rayure profonde : 50 €


Y. LEFEBVRE

Ici, le vernis d'origine a totalement disparu et le fond de la rayure doit être peint. Commandez un stylo de retouche correspondant à la référence de peinture inscrite sur l'intérieur d'une porte ou sous le capot. Par petites touches et sans lisser, comblez la rainure et laissez sécher. Ensuite, poncez très légèrement (avec du papier abrasif 3000 et à l'eau) la rayure et son contour pour obtenir une homogénéité. Répétez la même opération avec le stylo de retouche jusqu'au ponçage. Puis, appliquez un vernis protecteur et lustrez lorsque ce dernier est bien sec.

Fixez une baguette : 17 €

N. SOLER

Soumises aux vibrations et aux chocs, les agrafes en plastique qui maintiennent les baguettes sur la carrosserie peuvent casser. Dans ce cas, la meilleure solution consiste à recoller l'élément avec la Black Colle de Blackson. Après avoir déposé une dose généreuse de cette substance dans le creux de la baguette, plaquez celle-ci contre la tôle à l'aide d'un serre-joint. Cette colle assurera un maintien durable et absorbera les trépidations grâce à sa souplesse. Prévoyez un temps de séchage de 24 heures.

Rénovez une jante abîmée : 30 €

PH. TISSIER / PILOU

Même si l'aluminium de la jante a été arraché, tout n'est pas perdu. Grâce à un "aluminium liquide" sous forme de mastic à malaxer avec un durcisseur, vous pouvez corriger l'avarie. Une fois lissée, séchée et poncée, la pâte pourra être peinte. L'opération entraîne toutefois une immobilisation importante du véhicule en raison des temps de séchage lors des différentes étapes (comptez 24 heures au total), mais, là encore, le résultat est parfait.

Faites disparaître une rayure superficielle : de 3 à 6 €

PH. TISSIER / PILOU

Si vous détectez une éraflure mais que la couche d'apprêt, blanche, n'est pas atteinte, tentez de gommer la griffure avec un efface-rayures (Valma Scratch Remover, par exemple). Appliquez la pâte avec un chiffon doux et sec, puis frottez en effectuant des gestes circulaires et en travaillant par petites zones. Pour finir, lustrez le tout longuement avec un polish.

Réparez une optique arrière cassée : 15 €

F. GROUT

Passible d'une contre-visite, une optique en plastique brisée n'impose pas de remplacer le feu. Depuis 2018, la réparation "maison" est acceptée au contrôle technique si elle n'affecte ni la lumière émise ni l'étanchéité. Si vous disposez des morceaux cassés, dégraissez leurs arêtes et badigeonnez-les de Super Glue. Une fois le puzzle reconstitué, assemblez les éléments avec un fer à souder pour consolider le tout. Si vous n'avez pas récupéré les éclats, vous pouvez recourir à des bandes adhésives semi-rigides dédiées. Nettoyez la zone autour de l'impact et mesurez la surface à couvrir en ajoutant un bon centimètre. Puis, découpez et collez la bande.

Comblez un impact sur le pare-brise : 30 €

N. SOLER

Si un impact apparaît dans le champ de vision du conducteur, il y a peu de chances qu'un professionnel accepte de procéder à la réparation. Qu'à cela ne tienne, il existe des kits spécifiques (de 15 à 30 €) qui s'avèrent efficaces. Après avoir éliminé toutes les impuretés, centrez parfaitement le support à ventouse au-dessus de l'impact et collez-le sur le pare-brise. Ce même support permet alors de fixer un piston afin de faire le vide d'air dans la cavité, mais également d'injecter la résine réparatrice. Il ne vous reste plus qu'à laisser sécher avant de lisser la surface à l'aide d'une lame de rasoir.

Acheter une voiture d'occasion

Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

CITROËN XSARA ET C4 **PICASSO**

Le bilan au bout de 2

LES DATES CLÉS

Décembre 1999. Lancement du **Xsara Picasso** en finition unique, avec un 1.6 de 90 ch et un 1.8 16V de 117 ch essence, ou un 2.0 HDi 90 diesel.
Septembre 2001. Finitions SX, Pack et Exclusive.
Janvier 2003. Nouveau 2.0 16V de 137 ch (BVA).
Février 2004. Retouches (calandre, boucliers, feux), arrivée du 1.6 HDi 110.
Septembre 2005. Le 1.6 16V de 110 ch remplace les 1.6 et 1.8 essence.
Janvier 2006. Arrivée du 1.6 HDi 92. Les 2.0 16V et 2.0 HDi 90 s'arrêtent en fin d'année.
Octobre 2006. Arrivée du **Grand C4 Picasso** en 1.8 16V de 127 ch, 2.0 16V de 143 ch (BVR6), 1.6 HDi 110 et 2.0 HDi 138 (BVR6). Finitions base (sans nom), Pack, Pack Ambiance et Exclusive.
Mars 2007. Nouveau **C4 Picasso.** Le Xsara Picasso reste en finition unique (sans nom).
Juillet 2008. Sur le C4, le 1.6 VTi 120 remplace le 1.8, le 1.6 THP 150 le 2.0 16V en octobre.
Janvier 2010. Sur le Xsara, arrêt du 1.6 HDi 110, le 1.6 16V est maintenu jusqu'en décembre.

DE 1999 À 2010 : XSARA PICASSO

CITROEN

CITROEN

CITROEN

DE 2006 À 2013 : C4 PICASSO

CITROEN

CITROEN

PH. TISSIER / PILOU

DE 2013 À 2022 : C4 PICASSO 2 ET SPACETOURER

D. MEUNIER

S. PISSOT

D. MEUNIER

Nos spécialistes

Pierre Audemar

Pierre-Louis Champeaux

Guillaume Jean

CITROËN, S. PISSOT

25 ans

Chouchous des familles, nids à problèmes ou encore talentueux modèles condamnés à l'anonymat, les monospaces compacts Citroën sont passés par tous les états. En occasion, les bons plans côtoient les autos à fuir…

Sur le C4, nouveau 2.0 HDi 150. En juin, le 1.6 THP passe à 155 ch, arrêt du 1.6 VTi sur le Grand C4.
Octobre 2010. Restylage (feux, capot), nouveaux 1.6 HDi 112 et 2.0 HDi 163 (BVA6). Finitions Attraction, Confort et Exclusive.
Juin 2013. Arrivée des **C4 Picasso 2** et **Grand C4 Picasso 2** (en septembre) avec les 1.6 VTi 120, 1.6 THP 155, 1.6 HDi 90 et 115 ch. Finitions Attraction, Confort, Intensive et Exclusive.
Janvier 2014. Nouveaux 2.0 BlueHDi 150 et 1.6 THP 165 en juin. En octobre, 1.6 BlueHDi 120.
Janvier 2015. Arrivée des 1.2 PureTech 130 et 1.6 BlueHDi 100. En mai, arrêt des 1.6 VTi 120, 1.6 THP 155, 1.6 HDi 90 et 115.
Juin 2016. Retouches (boucliers, feux, calandre), nouveau 1.2 PureTech 110.
Avril 2018. Appellations **C4** et **Grand C4 SpaceTourer**, le 2.0 BlueHDi 160 EAT8 remplace le HDi 160 BVA. En juin, arrivée du 1.5 BlueHDi.
Septembre 2018. Arrêt des 1.2 PureTech 110, 1.6 THP 165, 1.6 BlueHDi 100 et 2.0 BlueHDi 150.

LES POINTS À SURVEILLER

SUR LES XSARA PICASSO

Climatisation. Si elle ne produit plus de froid, le faisceau électrique peut être en cause. Comptez alors de 300 à 400 €.
Embrayage. Sur le 1.6 HDi 110, il s'use prématurément à cause du volant moteur, défaillant. En cas de vibrations au démarrage, une facture de 1 400 € est à prévoir.
Poulie Damper. Celle qui équipe le 2.0 HDi peut lâcher. Mieux vaut la remplacer avec le kit distribution, soit tous les 150 000 km ou dix ans.
Turbo. Celui du 1.6 HDi 110 est fragile, et s'encrasse facilement. Gare aux à-coups et aux pertes de puissance (1 500 €).

CITROEN

SUR LES C4 ET GRAND C4 PICASSO

Boîte à gants. Les couvercles situés de part et d'autre de l'écran central se déforment sous l'effet de fortes chaleurs.
Boîte de vitesses robotisée. La BMP6 peut être capricieuse dès 60 000 km. Blocages, retours inopinés au point mort, passages en mode manuel intempestifs… En cause, l'actionneur hydraulique (1 600 €).
Distribution. La chaîne des 1.6 VTi et THP peut se détendre, et casser. Son remplacement coûte environ 2 000 €.
Injecteurs. Ceux des 1.6 HDi sont capricieux. Soucis de connectique, grippages, fuites : les pépins sont nombreux, et coûteux (plus de 2 000 € pour changer les quatre).
Sièges. La mousse se décompose rapidement. Conséquence, le tissu de la sellerie finit par se déformer et se déchire (environ 600 € par siège).
Suspensions. Soucis de parallélisme (pneus usés irrégulièrement), casses prématurées d'amortisseurs, affaissements (dus aux boudins et au compresseur d'air) : c'est l'un des gros points faibles du modèle (de 300 à 1 400 €).
Turbo. Celui du 1.6 HDi est resté très fragile : certains ont dû le faire changer dès 30 000 km (1 500 € avec le carter d'huile).

SUR LES C4 ET GRAND C4 PICASSO "2"

Distribution. La courroie du 1.2 PureTech, immergée dans l'huile, se désagrège et bouche la crépine. Une nouvelle référence et une préconisation de changement raccourcie (6 ans ou 100 000 km au lieu de 10 ans ou 175 000 km) depuis 2018 ont réglé le souci.
Écran. Une mise à jour (120 €) résout les bugs d'affichage LCD. Mais en cas de taches ou d'écran noir, il est à changer (2 000 €).

A. SAUNIER

Essieu arrière. Tendez l'oreille lors de l'essai. Si un bruit de grincement vient de l'arrière, la traverse interne de suspension est HS (950 €).
Injection. Sur le 1.6 HDi 115, claquements et pertes de puissance trahissent un ou plusieurs injecteurs défectueux (650 € l'unité).
Système AdBlue. Sur les BlueHDi, l'allumage du témoin d'AdBlue indique un réservoir déformé ou une pompe défectueuse, entraînant le changement de l'ensemble (de 1 200 à 1 500 €).

Acheter une voiture d'occasion

CITROËN

CITROËN

D. MEUNIER

Votre budget : 3 000 €

Le Xsara Picasso est une valeur sûre pour les familles en quête d'un monospace pratique à petit prix. Présent en masse en annonces, globalement fiable, il conserve de beaux restes, notamment dans ses versions de fin de carrière (2006-2010). A l'inverse, gare aux C4 Picasso à ce tarif, souvent avec de gros frais à prévoir…

G. CHARONNAT

LE BON CHOIX

Xsara Picasso 1.6 HDi 92 ▮ 5 CV ▮ 92 ch ▮ 166 km/h ▮ 6,6 l/100 km ▮ Coffre : 500 dm³

Vu un Exclusive de 2007 avec 168 000 km à 2 890 €

Un vaste coffre, une belle habitabilité, des tarifs très inférieurs à ceux des ludospaces, le Xsara Picasso vieillit plutôt bien. Veillez toutefois à ce que son habitacle n'ait pas été trop martyrisé par un usage familal intense (état des garnitures et du mobilier). En 1.6 HDi 92, il affiche une réelle solidité tout en offrant des performances suffisantes et une sobriété appréciable. On le trouve associé à la finition haut de gamme Exclusive, dont la climatisation, les jantes alu, les phares et les essuie-glaces automatiques améliorent le quotidien. En outre, celle-ci dispose d'une modularité séduisante, avec trois sièges arrière indépendants et coulissants, et d'un filet de retenue des bagages dans la soute.

Votre budget : 7 000 €

Véritable nid à problèmes, la première génération de C4 Picasso traîne logiquement une piètre réputation. Résultat, ses tarifs sont très attractifs en seconde main. Mais rares sont les versions à mériter le détour. Dans tous les cas, contrôlez l'état des suspensions avant l'achat, sous peine de grosses dépenses.

CH. MARTIN

LE BON CHOIX

Grand C4 Picasso 2.0 HDi 150 ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 190 km/h ▮ 7,4 l/100 km ▮ Coffre : 618 à 725 dm³

Vu un Exclusive de 2012 avec 147 000 km à 6 950 €

Parmi les nombreux moteurs proposés sous le capot des premiers C4 et Grand C4 Picasso, seuls les 2.0 HDi de 150 et 163 ch apparus en 2010 sont à conseiller. Proposé avec une boîte manuelle à six rapports, le HDi 150 boit moins que le 163, livré d'office en BVA. Offrant d'excellentes performances, il permet de profiter de l'espace disponible à bord du Grand C4 sans crainte. Accueillant jusqu'à sept personnes dans de bonnes conditions, il s'affiche à des tarifs très proches de ceux de son petit frère. Une aubaine pour les familles nombreuses, qui profiteront également du bel équipement (clim' bizone, jantes alu, Bluetooth, radar de recul) des Rossignol et Exclusive, seules finitions proposées avec ce bloc.

Votre budget : 15 000 €

La deuxième mouture des C4 Picasso et Grand C4 Picasso devait faire oublier les déboires de la première, mais ce fut un demi-succès. En cause, les soucis de ses moteurs les plus répandus, les 1.2 PureTech et 1.6 BlueHDi. Le bilan s'améliore courant 2018, alors que l'appellation SpaceTourer fait son apparition.

N. SOLER

LE BON CHOIX

Grand C4 Pic. 1.5 BlueHDi EAT8 ▮ 8 CV ▮ 130 ch ▮ 185 km/h ▮ 6,2 l/100 km ▮ Coffre : 610 à 750 dm³

Vu un Business de 2019 avec 106 000 km à 14 990 €

Le passage au C4 SpaceTourer n'est pas qu'une affaire de nom puisqu'il marque aussi l'arrivée du 1.5 BlueHDi 130. Si ses (excellentes) prestations sont très proches de celles de l'ancien 1.6 de 120 ch, il semble épargné par les soucis d'AbdBlue. Il accède en outre à la très plaisante boîte automatique à huit rapports. Un séduisant cocktail qui s'affiche aujourd'hui dès 15 000 € en Grand C4, avec un peu plus de 100 000 km au compteur, contre plus de 32 000 € en neuf ! En Business, les barres de toit, les jantes alu de 17", le Mirror Screen et le GPS sont livrés de série. Avec, sur toute la gamme, trois sièges indépendants escamotables et de même taille au rang 2, et deux vraies places au rang 3.

ET EN ESSENCE ?

Pour accéder à la pastille Crit'Air 2, ou si vous roulez peu, le 1.6 16V de 110 ch apparu courant 2005 est un autre très bon choix. Largement éprouvé par d'autres modèles du groupe, il est solide. De quoi faire pardonner son appétit relativement élevé (8,5 l/100 km en moyenne selon notre labo). Bon point, il se trouve avec environ 150 000 km dès 2 500 €. A viser en Collection ou Exclusive.

ET EN ESSENCE ?

Entre les 1.6 VTi et THP, fragiles, et les gloutons 1.8 et 2.0 16V du lancement, le choix est difficile. Et le 2.0 est associé d'office à la désagréable boîte robotisée. Mais si vous faites moins de 10 000 km par an, un 1.8 (9 l/100 km) peut s'envisager à petit prix, à condition d'éviter la chiche version d'entrée de gamme (sans nom), sans clim'. Pour 4 000 €, vous accédez à des autos ayant 140 000 km.

ET EN ESSENCE ?

Si les 1.2 PureTech 110/130 sont majoritaires, le 1.6 THP offre davantage de peps et une solidité rassurante. Disponible en 155 ch avec une boîte manuelle jusqu'en 2015, il se décline en 165 ch avec une boîte EAT6 dès la mi-2014. Indisponible en finitions de base Attraction et Confort (puis Live), ce dernier s'affiche autour de 12 000 € avec moins de 120 000 km. Côté conso, le Grand C4 réclame 8,2 l/100 km.

GILLES PIEL / ALPACA / ANDIA

Renault Scenic

Patricia Quintric, qui roule peu, souhaitait se mettre à l'abri des problèmes en optant, lors de l'achat de son Renault Scenic, pour un modèle essence plutôt que pour un diesel. Un espoir déçu…

1 619 € à payer pour changer de catalyseur à 43 400 km !

Obligatoire sur toutes les voitures neuves dotées d'un moteur essence depuis 1993 (il ne l'est sur les diesels que depuis 1997), le catalyseur est un élément qui a largement été fiabilisé au fil des années. Largement, mais pas totalement, comme le prouve le cas de Patricia Quintric, de Cognin (73). En 2019, notre lectrice a acheté un Renault Scenic 1.3 TCe 140 neuf. Et si son choix s'est porté sur cette version, c'est parce qu'elle roule peu. Après quatre ans et demi, son Scenic affiche seulement 43 400 km. A noter que, au moment de la commande, Patricia avait opté pour une prolongation de garantie. Cette dernière est échue en juin dernier.

Coup de pouce insuffisant

Quelques semaines plus tard, au mois d'octobre, un message "injection à contrôler" s'allume au tableau de bord. Un rendez-vous est pris auprès d'un concessionnaire de la marque, afin de trouver la cause de celui-ci. Mais Patricia était loin d'imaginer l'ampleur des dégâts. En l'occurrence, c'est le pot catalytique qui est hors service. Et son remplacement ne vaut pas moins de 4 495 € ! Prévenant, le chef d'atelier adresse immédiatement une demande de prise en charge au constructeur. Celui-ci accorde alors une participation à hauteur d'environ 64 % du devis. Pour récupérer son auto, Patricia doit ainsi débourser 1 619 €. Cette offre est inacceptable pour elle. A ses yeux, Renault doit payer la totalité de l'intervention. ***Pierre Audemar***

Notre stratégie de défense

La position de Patricia est parfaitement juste. En effet, le barème de nos experts indique clairement qu'un catalyseur a une durée de vie de 150 000 km. A ce titre, une défaillance doit être entièrement prise en charge par la marque jusqu'à 50 000 km (50 % de prise en charge à 80 000 km). En outre, dans le cas qui nous intéresse ici, les 4 ans et demi du Scenic de notre lectrice ne justifient pas l'application d'un taux de vétusté. Renault doit donc assumer intégralement les frais de réparation.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Citroën C4

Plus de souffle

Ma C4 1.2 PureTech 130 de 2021 n'a que 19 000 km. Mais le pulseur d'air de la climatisation est déjà en panne. Le prix de son remplacement (552 €) n'est remboursé qu'à 50 % par Citroën.

Josette Gervasoni, 30430 Barjac

NOTRE CONSEIL Moins de 20 000 km et seulement 2 ans et demi pour un tel élément, c'est une durée de vie beaucoup trop courte. Au vu de ces données, Citroën ne peut refuser de prendre entièrement à sa charge le coût de cette intervention. Mettez-les immédiatement en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de revoir leur position en ce sens.

Seat Ateca

Chargement impossible

Je viens de rencontrer un problème avec le moteur d'ouverture du hayon de mon Ateca 1.4 TSI ACT 150 de 2017 (89 900 km). Seat doit-il prendre en charge la facture, qui s'élève à 601 € ?

Gérard Renier, 71540 Reclesne

NOTRE CONSEIL Au-delà de 5 ans, il n'est guère envisageable d'exiger un remboursement intégral de la facture. De même, le kilométrage de votre Ateca est supérieur à la limite (80 000 km) que fixe le barème de nos experts pour une participation totale. Dans votre cas, vous pouvez exiger de Seat que vous soient reversés 70 % du montant payé.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 100 % du capteur de NOx

Dans notre n° 1837, nous évoquions le cas du Peugeot 5008 1.5 BlueHDi 130 appartenant à Jérémy Doyen, de Châtenay-Malabry (92). Mis en circulation en 2019 et affichant 68 100 km, ce SUV venait d'être victime d'une panne du capteur de NOx. Notre lecteur s'était alors acquitté d'une facture de 486 €, Peugeot refusant toute participation. Armé des préconisations de nos experts, qui lui conseillaient d'exiger 80 % de rabais, Jérémy a finalement fait plier Peugeot. La marque lui a en effet remboursé entièrement cette réparation.

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 : N. SOLER

BIEN CHOISIR UNE…

Mercedes CLA diesel BVA (2013-2019) à moins de 16 000 €

Si la Classe A vous semble trop commune, pourquoi ne pas opter pour sa déclinaison coupé ? La CLA permet de se distinguer et de profiter des excellents tandems diesel-boîte automatique, sans surcoût.

La Classe A a largement contribué au rajeunissement de Mercedes. Pour poursuivre dans cette voie, les designers ont alors imaginé la CLA, un coupé à quatre portes lancé en 2013, à ne pas confondre avec la rare Classe A berline. Une nuance de taille pour ce modèle qui sacrifie les aspects pratiques sur l'autel du style. Il faut dire que le spectaculaire coup de crayon dont ce coupé bénéficie impose de courber l'échine pour se glisser sur la banquette arrière. Ici, l'habitabilité n'est pas exceptionnelle, avec une garde au toit réduite de plus de 5 cm par rapport à la compacte, déjà guère brillante sur ce point ! Notez, si ce point vous semble problématique, qu'il est aussi possible d'opter pour la version break de la CLA. Baptisée Shooting Brake, celle-ci est à peine plus chère que le coupé et gagne de précieux centimètres à l'arrière ainsi qu'un coffre à hayon légèrement plus vaste (495 dm³ contre 470). Dans les deux cas, rien ne change à l'avant : le poste de conduite est repris de la Classe A. On retrouve donc un design plaisant à regarder malgré les années. Des détails de finition font toutefois grincer des dents : les plastiques durs peuvent souffrir du temps qui passe et les ajustements approximatifs sont bel et bien… d'origine. L'écran posé sur la planche de bord est, quant à lui, affecté par des bugs assez courants, qui détonnent par rapport au standing de la marque.

Dynamique sur la route

La CLA profite des motorisations fiables de la Classe A. C'est le cas du côté des diesels de notre sélection, tous fabriqués autour du bloc OM651 qui n'a pas fait parler de lui. Seul point de vigilance : la chaîne de distribution peut se détendre, mais les incidents restent isolés. Côté transmission, la boîte automatique à double embrayage (7 rapports) s'impose. Elle est douce, sans effet sur la consommation, et débarrasse la console centrale de la traditionnelle commande de boîte (le sélecteur est ici au volant). En outre, les boîtes manuelles ne sont pas d'un maniement très agréable. Fermement posée sur ses suspensions, la CLA réserve des sensations de conduite plutôt dynamiques, sans que cela nuise trop au confort. En revanche, il ne faudra pas trop en demander aux moteurs, à la sonorité agricole bien présente lorsqu'on les sollicite. Attention également à l'équipement : à un niveau de tarif comparable, on trouve des versions richement dotées (et avec nombre d'options) et d'autres qui ne sont pas à la hauteur du blason.

Par Soufyane Benhammouda

Identique à celui de la Classe A, l'habitacle offre une présentation toujours moderne. Mais la qualité n'est pas toujours à la hauteur et l'ergonomie reste perfectible.

Nombre de places : 5

Volume : 470 dm³

L'habitabilité est sacrifiée au nom du style avec, à l'arrière, un espace assez limité en hauteur pour les grands gabarits. L'accès est également peu aisé. La capacité de la malle est correcte, mais son chargement n'est guère pratique.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Côté équipements

La CLA étant un achat coup de cœur, oubliez d'emblée l'entrée de gamme Inspiration, dépourvue de nombreux équipements attendus à ce niveau.
La finition Sensation affiche une présentation plus premium et une dotation assez complète avec, notamment, la présence de la climatisation automatique.
La Fascination joue des packs, avec un kit carrosserie AMG Line associé au pack Sport Black. Châssis sport et toit ouvrant complètent la dotation.

LA DOTATION DE SÉRIE

Inspiration : • ABS+ESP • Banquette 40/60 • Bluetooth • Caméra de recul • Capteurs pluie et lumière • Climatisation manuelle • Détection de fatigue • Ecran 5,8" • Fixation Isofix AR • Frein parking électrique • Jantes 16" • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseurs chauffants • Stop/start.

Sensation : • Climatisation auto. bizone • Echappement chromé • GPS • Hayon auto. (Shooting Brake) • Jantes 18" • Projecteurs bixénon • Rétroviseur électrique • Volant cuir.

Fascination : • Accoudoir central • Aide au parking AV/AR • Châssis sport (- 15 mm) • Feux de route auto. • Rétroviseurs noirs • Toit ouvrant panoramique • Vitres surteintées.

Côté moteurs

LES CHIFFRES (LABO Auto Plus)	180 CDI BlueEfficiency - 109 ch	200 CDI - 136 ch	220 CDI - 170 ch
Vitesse maxi	186 km/h	205 km/h	216 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s	31s1	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s6	6s7	5s6
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,1/7,2 l/100 km	6,1/5,6/7,5 l/100 km	6,2/5,9/7,3 l/100 km
Poids	1 515 kg	1 569 kg	1 597 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	63 m	66 m
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 796 cm^3	2 143 cm^3	2 143 cm^3
Puissance maxi	109 ch à 3 200 tr/mn	136 ch à 3 200 tr/mn	170 ch à 3 400 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 400 tr/mn	300 Nm à 1 400 tr/mn	350 Nm à 1 400 tr/mn
CO_2/Pastille Crit'Air	109 g/km/2	105 g/km/2	114 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports

Avec un budget de 16 000 €, on accède aux trois motorisations diesels qui ont équipé la Mercedes CLA. On y retrouve le petit 180 CDI de 109 ch, ainsi que les 200 et 220 CDI de plus grosse cylindrée, avec respectivement 136 et 170 ch. Dans notre sélection, nous n'avons retenu que des versions munies de la boîte automatique à 7 rapports.

180 CDI 109 ch : malgré son appellation et la puissance identique, ce moteur (code OM651) est de conception Mercedes et diffère du 1.5 d'origine Renault de la berline Classe A. L'agrément en bénéficie, avec davantage de souplesse à bas régime.
Et hormis quelques soucis d'injecteurs rapidement résolus, le 180 CDI s'avère sans histoires. Comptez 15 000 € pour une finition Inspiration d'entrée de gamme qui totalise 130 000 km au compteur.

200 CDI 136 ch : répondant toujours au code OM651, ce moteur gagne en cylindrée et en puissance. Il est à la hauteur des prestations de la CLA, avec un gain intéressant en matière de performances sans sacrifier les consommations. Une version Sensation avec 150 000 km au compteur s'affiche à 15 000 €.

220 CDI 170 ch : cette motorisation s'adresse principalement aux gros rouleurs, qui profiteront de reprises plus franches, mais également d'une consommation un peu mieux maîtrisée sur autoroute, selon les mesures du labo *Auto Plus*. Voilà qui explique les kilométrages élevés de cette version sur le marché : pour rester dans le budget, on trouve rarement des modèles avec moins de 180 000 km en niveau Fascination.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte 7G-DCT. Des à-coups sans conséquences mécaniques peuvent se faire ressentir à l'accélération. Une reprogrammation permet d'y remédier (150 €).
Distribution. Sur tous les diesels de notre sélection (code OM651), la chaîne de distribution peut se détendre. Une note interne a été envoyée, mais aucun rappel n'a été organisé ! Des claquements métalliques signalent le souci. Tendez l'oreille !
Historique. Les modèles premium sont prisés, et les fraudes au kilométrage ne sont pas rares. Vérifiez bien la cohérence entre les chiffres affichés au compteur et ceux figurant sur le carnet d'entretien, notamment s'il s'agit d'une auto importée.
Multimédia. De nombreux bugs (écran figé, ralentissement…) peuvent affecter le système multimédia. Son remplacement s'impose alors (1 200 €). Manipulez l'ensemble ainsi que le système de navigation pour contrôler que tout fonctionne.

Nous vous conseillons

Une 200 CDI 7G-DCT Sensation
Cette motorisation de puissance intermédiaire offre de bonnes prestations : elle est sobre, suffisamment performante, et se montre aussi douce et discrète que le 220 CDI. On déniche des exemplaires avec 140 000 km à moins de 16 000 €.

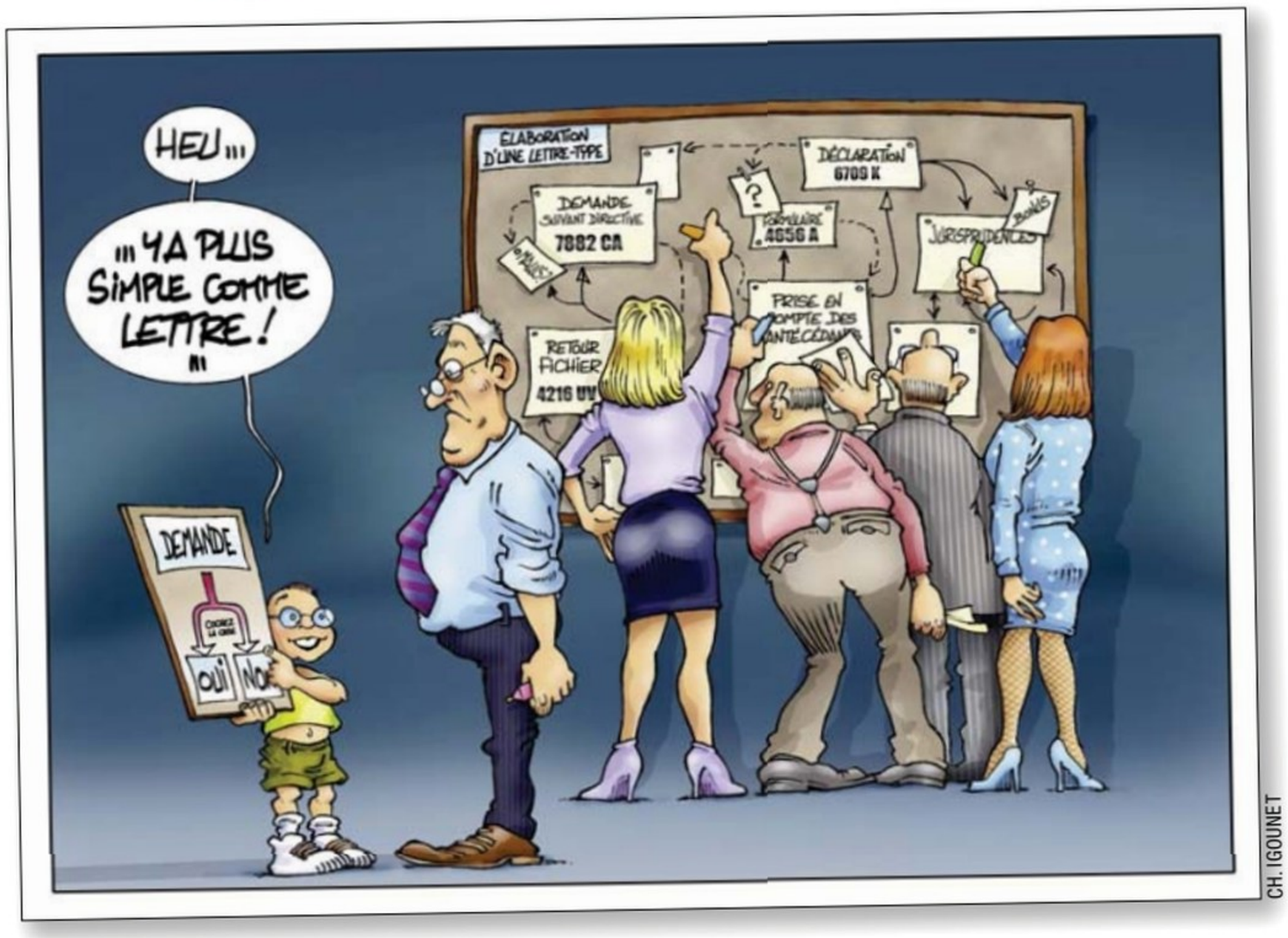
A. PAUMARD

Le coin des experts

Rubrique coordonnée par Pascale Gétin

CONTRAT DÉNONCÉ, RESPONSABILITÉ ERRONÉE…

Assurance : six lettres pour régler vos litiges



CH. IGOUNET

Résiliation abusive, malus injustifié, responsabilité dans un accident qui vous est imputée à tort, offre d'indemnisation insuffisante…, les raisons d'écrire à son assureur ne manquent pas. D'où l'utilité de ces lettres types.

Depuis 2015, la loi Hamon permet de résilier un contrat auto à tout moment passé la date de son premier anniversaire. Une sacrée opportunité pour faire jouer la concurrence, que les automobilistes hésitent souvent à saisir. Eh oui, le Français est plutôt du genre fidèle à son ou ses assureurs… au moins tant qu'il n'a pas de différend avec lui. Là, l'entente peut vite cesser d'être cordiale. C'est d'ailleurs à ce moment critique que l'on peut vraiment savoir si l'on a eu raison ou tort de lui faire confiance. Dans tous les cas, rappelez-vous que dans le domaine de l'assurance, rien n'est acquis. Il faut souvent se battre pour faire valoir ses droits. Et cela passe nécessairement par un courrier, quand il n'en faut pas plusieurs.

A chaque situation, sa lettre…

Que ce soit pour une déclaration de changement de situation *(voir "Cession de l'auto")* ou une réclamation portant sur un litige, votre premier réflexe doit être de lui adresser une lettre recommandée avec accusé de réception (ou un envoi recommandé électronique). Vous serez ainsi certain qu'elle lui est bien parvenue. Exposez-lui l'objet de votre requête. Récapitulez les faits s'il y a lieu et soyez concis.

… et le maximum de preuves

Par ailleurs, vous devez étayer votre dossier. Qu'il s'agisse d'une résiliation de votre contrat (de votre fait ou à l'initiative de l'assureur), d'un malus imputé par erreur ou d'autre chose, il est impératif de joindre les justificatifs et preuves nécessaires pour clore l'affaire au plus tôt. Par exemple : copies de la carte grise et du certificat de cession pour une vente ; captures d'une caméra embarquée, témoignages, photos des lieux, de la signalisation… pour démontrer que vous êtes la victime et non l'auteur de l'accident comme il vous l'a été reproché. Parfois, c'est un rappel du code de la route qui peut permettre de débloquer la situation après un accrochage dans un carrefour, ou avec un tiers de mauvaise foi, pour éviter de basculer auteur du sinistre. Enfin, pensez aux petites annonces de modèles équivalents et à des copies de factures récentes de réparations de votre auto pour tenter d'obtenir une meilleure indemnisation si elle était classée véhicule économiquement irréparable (VEI). ***Pascale Gétin***

Cession de l'auto : mettez fin au contrat

Depuis la loi Hamon, il est d'usage (et plus confortable) que le nouvel assureur effectue à votre place les démarches de résiliation de votre ancien contrat. Mais rien ne vous empêche de le faire vous-même ! Vous n'aurez d'ailleurs pas d'autre choix si vous cédez votre auto (ou la mettez à la casse), sans avoir tout de suite un véhicule à assurer.

Madame, Monsieur,
J'ai vendu (ou cédé pour destruction) le [date], mon véhicule [marque, modèle, immatriculation] assuré dans votre compagnie sous le numéro de contrat XXXX.
Je vous prie d'en prendre acte et de bien vouloir interrompre ma police d'assurance à compter de cette date (ou de la suspendre X semaines ou X mois en attendant l'achat d'une nouvelle voiture) ainsi que me le permet l'article L.121-11 du code des assurances.
Et (si vous avez réglé la cotisation pour une période allant au-delà de la date de résiliation) de bien vouloir me rembourser la fraction de la prime au prorata du temps restant.
Vous trouverez ci-joint copie du certificat de cession (ou de destruction) ainsi que celle du certificat d'immatriculation barré.
Veuillez agréer…

Signature

Malus imputé à tort : corrigez l'erreur

Un accident en lien avec une collision avec un animal sauvage, un délit de fuite du tiers, le dérèglement d'une signalisation, ou encore une catastrophe naturelle, n'entraîne pas de malus. Le sinistre relève en effet d'un cas de force majeure, soit un événement imprévisible et insurmontable. Si vous avez écopé d'un malus à tort, contestez-le !

ADAC

Madame, Monsieur,
Titulaire du contrat tous risques auto (ou collision) n° XXXX, le [date], j'ai été victime d'un accident [détaillez le cas précis] avec un tiers qui a pris la fuite (ou d'une collision avec un animal sauvage ou domestique, ou d'un autre cas de figure…).
Il s'agit ici d'un cas de force majeure au sens juridique du terme, soit un événement imprévisible et insurmontable. Conformément à l'article A.121-1 du code des assurances, aucun malus n'aurait dû m'être imputé. Or, il en apparaît un sur mon dernier avis d'échéance (ou mon relevé d'informations).
Sans doute s'agit-il d'une erreur, qu'il convient de rectifier de toute urgence.
Dans cette attente, je vous prie d'agréer…

Signature

Nos spécialistes

Antoine Jacquot
Expert automobile diplômé d'Etat

Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste

Me Frank Samson
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

Résiliation abusive : réagissez fissa

Vous venez d'être averti que vous serez résilié dans 40 jours ? Ne tergiversez pas, a fortiori si vous n'avez rien à vous reprocher excepté le cumul de petits sinistres. Il n'est peut-être pas trop tard pour demander à rompre le contrat vous-même. Vous n'aurez ainsi pas à subir les conséquences inhérentes à une résiliation par un assureur.

Madame, Monsieur,
Je fais suite à votre courrier de résiliation de mon assurance auto n° XXX en date du XX/XX/2024.
Ayant 50 % de bonus depuis X années et assuré chez vous pour un (ou plusieurs) contrat(s) auto [citez-les], habitation, obsèques, assurance vie, depuis [XX ans], j'aimerais pouvoir vous entretenir de cette situation au plus vite, afin de trouver un terrain d'entente et une alternative à cette résiliation.
A défaut, je serais alors amené à procéder à la dénonciation de tous mes contrats souscrits chez vous, ce qui serait regrettable.
Ne doutant pas de votre compréhension et dans l'attente d'un retour rapide, je vous prie d'agréer…
Signature

Refus d'assurer : saisissez le Bureau central de tarification (BCT)

Vous avez été résilié après avoir cumulé des sinistres, ou pour toute autre raison, et n'arrivez plus à trouver un assureur qui accepte de vous couvrir ? L'assurance responsabilité civile (RC)[1] étant obligatoire le BCT[2] peut obliger l'assureur de votre choix à vous garantir durant un an. Attention, c'est lui aussi qui fixe le montant de la prime.

Madame, Monsieur,
Propriétaire du véhicule [marque, modèle], j'ai effectué une demande de devis d'une assurance RC (en recommandé avec AR) auprès du siège social (ou auprès de la délégation régionale) de la compagnie [nom et adresse].
Elle n'a pas donné suite. Vous trouverez ci-joint l'accusé de réception de ma lettre datant de moins de quinze jours comme la loi l'exige.
(ou bien)
Elle m'a répondu qu'elle ne souhaitait pas m'assurer. Vous trouverez ci-joint la copie de sa notification de refus par courrier (ou e-mail).
Je vous prie de bien vouloir intervenir auprès d'elle afin qu'elle couvre mon véhicule aux conditions que vous aurez fixées. Je joins à la présente la copie du formulaire de saisine du BCT dûment rempli[2], le devis (ou le refus) de la compagnie, la copie de ma carte grise et de mon permis, le relevé d'informations, le dernier avis d'échéance de mon contrat.
Dans l'attente de votre retour, je vous prie d'agréer…
Signature

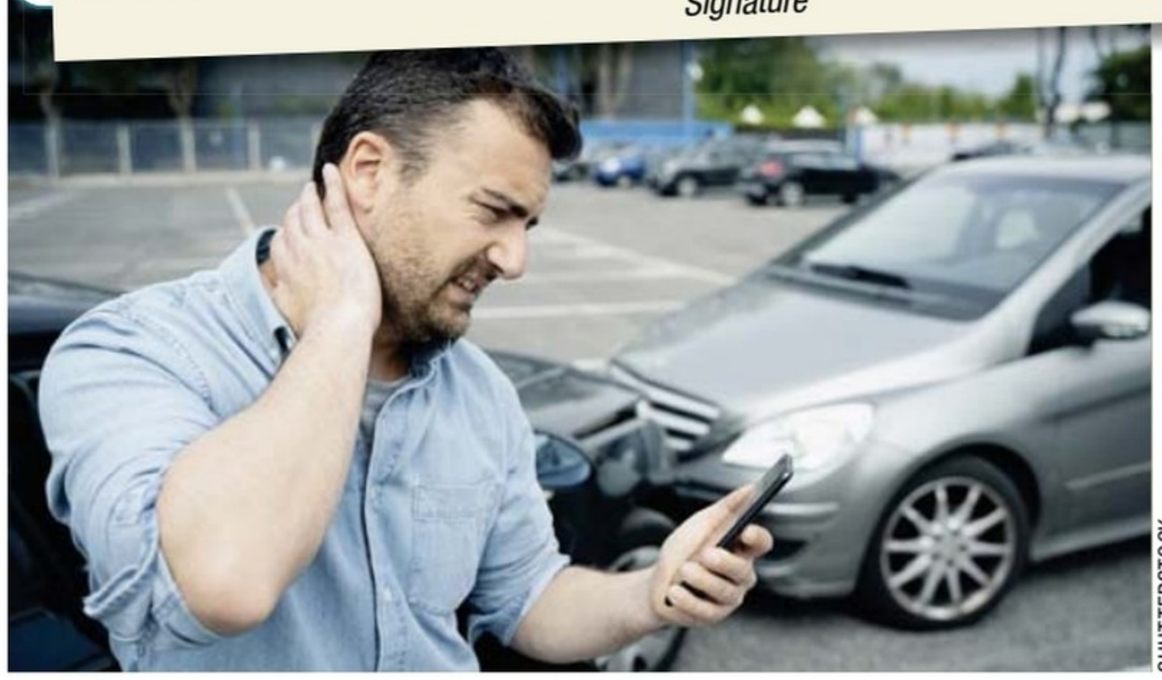
1. Appelée aussi tiers simple, cette garantie minimale obligatoire couvre les dommages matériels et corporels causés à un tiers. 2. A télécharger sur Bureaucentraldetarification.fr, contact téléphonique au 01 53 21 50 40. Dossier à envoyer en recommandé avec AR au Bureau central de tarification automobile, 26, boulevard Haussmann 75311 Paris Cedex 09.

Sauf si vous avez percuté une voiture après avoir voulu éviter un animal, la collision avec du gibier n'est pas assujettie à un malus. Si vous en écopiez d'un, il faudrait le contester.

Erreur sur la victime : soyez tenace

Il est des configurations d'accident, en particulier dans les parkings et les carrefours giratoires, où les assureurs peinent à déterminer les torts et en viennent à un 50/50. Au mieux. Même si le constat amiable démontre en fait que vous êtes la victime. Idem lors d'un accident avec un étranger ou une personne de mauvaise foi. Ne lâchez rien.

Madame, Monsieur,
Suite à mon accident référencé sous le numéro XXXX, survenu le [date] à [lieu], avec ma voiture [marque, modèle] de [date de la première immatriculation] dont vous trouverez ci-joint la copie de la carte grise, vous avez considéré que j'étais responsable de l'accrochage à 50 % (ou 100 %), alors que le constat indique clairement que j'étais la victime. L'auteur de l'accident l'a reconnu sans équivoque. (Ou : L'impact prouve de lui-même que le tiers est en tort).
Voir ci-joint le (ou les) témoignage(s) de M. ..... et Mme ..... qui explique(nt) le déroulement de l'accident et confirme(nt) que je n'étais en rien responsable.
Le croquis du constat amiable est une preuve supplémentaire, tout comme les captures d'écran de ma dashcam (et/ou les photos) jointes à la présente.
Je vous remercie de bien vouloir étudier à nouveau mon dossier et revoir votre position.
Je suis à 100 % victime et non auteur de l'accident.
Veuillez agréer…
Signature



SHUTTERSTOCK

Attention, un accrochage dans un parking ou dans un carrefour giratoire donne souvent matière à litige avec l'assureur, même quand le constat semble précis.

Indemnisation insuffisante : demandez à réviser l'offre

Après un accident non responsable, votre voiture est classée VEI. C'est-à-dire que le coût de sa remise en état est supérieur à sa valeur. Or, l'offre d'indemnisation de l'expert ne permet ni de réparer ni d'acheter une autre auto. Réclamez à ce qu'elle soit réévaluée afin que vous puissiez acquérir une auto équivalente.

Madame, Monsieur,
Suite à mon accident référencé sous le numéro XXXX, survenu le [date] à [lieu], avec ma voiture [marque, modèle] de [date de la première immatriculation] dont vous trouverez ci-joint copie de la carte grise, j'ai reçu une proposition d'indemnisation de votre part de XXXX €.
Ce montant est insuffisant pour procéder à la remise en état ou pour acheter une autre auto équivalente. Le réparateur a en effet évalué le coût des travaux à XXXX € (devis ci-joint) et de tels modèles d'occasion dans ma région sont impossibles à trouver à moins de XXXX € (justificatifs ci-joints).
N'étant pas responsable du sinistre, je vous rappelle mes droits, à savoir le remboursement intégral de mes préjudices, nouvelle carte grise comprise.
A charge pour vous d'exercer un recours à l'encontre de la partie adverse à l'aide de la garantie défense recours liée à mon contrat.
Je vous engage à ce titre à réévaluer votre offre à hauteur de XXXX €, soit la valeur de remplacement de ma voiture sur le marché d'occasion.
A défaut, je saisirai le médiateur.
Dans l'attente d'une nouvelle proposition, je vous prie d'agréer…
Signature

Par Jean-Rémy Macchia

Moteur : 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, turbo
Cylindrée : 1 397 cm³
Puissance : 160 ch DIN à 6 000 tr/mn
Vitesse maxi : 210 km/h
Production : 1 690 exemplaires (1980-1982) + 3 167 R5 Turbo 2 (1982-1985)
Cote actuelle : autour de 110 000 €

Plus qu'une transformation, une explosion ! Sur la base de la très sage et très populaire R5 de 1972, Renault élabore un engin sauvage, 100 % tourné vers le sport et l'efficacité. Sa mine est aussi furieuse que son tempérament !

IL Y A 44 ANS, RENAULT SORT LA **5 TURBO**

Catapulte ou… dynamite ?

Il est des mutations qui font grand bruit. Quand Renault décide de se servir de la caisse d'une humble R5 pour en faire un bolide à moteur central suralimenté, les ingénieurs s'investissent à fond. Et ça donne ça !

Sauvage ! Avec ses hanches puissamment élargies, cette R5 n'a plus rien d'une urbaine docile et économique. Ses énormes extracteurs d'air latéraux donnent le ton. Quant au hayon, il n'ouvre plus sur un coffre mais sur le compartiment moteur.

Lorsque le prototype de la future 5 Turbo est révélé au Salon de l'automobile 1978, c'est la stupeur ! Pour la première fois, un grand constructeur extrait de sa gamme un modèle populaire bon marché pour en faire une bête de course, qui plus est destinée à être commercialisée ! Car il ne s'agit pas d'un simple exercice de style, ni d'un caprice d'ingénieur. L'objectif est double : d'une part, doper l'image et les ventes de la Renault 5, d'autre part, engager l'engin dans le championnat du monde des rallyes. Aussitôt, le public applaudit : visuellement, l'auto apparaît diabolique. Et sa définition ravit les amateurs. Exit le moteur à l'avant et les roues avant motrices ! La bête adopte un moteur central arrière. En ces années où le turbo n'a pas encore commencé sa carrière sur des modèles de grande série, la suralimentation semble un choix extrême, signe d'une volonté de faire parler la poudre. De fait…

Ça déménage fort !

Avec son antique bloc en fonte et son piteux arbre à cames latéral, l'ancien quatre cylindres apparu sur la R8 de 1962 est totalement méconnaissable. Mettez le contact, et un grondement rauque rugit dans votre dos. Des sonorités jamais entendues avec ce brave "Cléon fonte". A bas régime, celui-ci toussote et hoquette. Mais… enfoncez la pédale de droite, et vous allez sentir ! A 3 500 tr/mn, la fougue déboule, démoniaque. Le bruit, d'abord sifflant (celui du turbo), laisse la place à des résonances rageuses et hurlantes. Pas besoin de sono. A chaque accélération, on a l'impression dingue d'arracher le bitume. Et avec son moteur central, l'auto offre un comportement de folie : elle pivote avec virtuosité autour de son axe médian, tandis que le train arrière chaussé d'énormes pneus est rivé au sol. Légèrement paresseux en entrée de virage, le train avant est moins convaincant, d'autant que la direction un poil pâteuse n'aide pas à bien placer la voiture. Mais, finalement, l'agilité est bien diabolique. Les quatre disques ventilés assurent également un sacré freinage, bien aidés par un poids de seulement 970 kg…

La planche de bord des premières R5 Turbo est extraordinairement psychédélique : formes très géométriques, compteurs aux marquages orange, le tout agrémenté d'un cuir bleu électrique. Au centre, une plaque de numérotation qui joue les frimeuses.

Enfoui derrière les sièges avant, seules assises présentes à bord, le quatre cylindres "Cléon fonte" authentiquement antique est transfiguré par la greffe d'un turbo tout ce qu'il y a de virulent. Sa puissance déboule… d'un coup.

Par rapport à une Renault 5 "normale", la Turbo s'encanaille méchamment à l'aide d'élargisseurs d'aile hypertrophiés, de jantes généreuses et de prises d'air imposantes. Sans oublier un marquage Turbo qui est tout sauf discret.

PHOTOS : A. SAUNIER

1980, cette année-là

Sur le grand écran, *Les Sous-Doués*, une comédie réalisée par Claude Zidi, raconte les facéties d'une bande de cancres menée par Daniel Auteuil, la révélation du film. Sortie de l'une des plus "clivantes" ("laides" ?) voitures de l'Histoire : la Lancia Beta Trevi (pour *Tre Volumi*, "trois volumes"). Elle est dotée d'un tableau de bord hyper surprenant : troué façon gruyère. Absolument unique !

FILMS 7

A bord, vous êtes transposé dans un futur imaginé à la fin des années 1970. Tout est inventif, rien n'est discret : ni les sièges aux formes délirantes avec leurs renforts latéraux hyper saillants, ni le tableau de bord furieusement avant-gardiste, ni la moquette rouge en accord avec les fins filets qui ornent le bleu électrique du cuir et du velours. Un must.

Aujourd'hui, ce must se paie très, très cher ! Même les versions Turbo 2, alourdies de 30 kg et à l'intérieur banal de R5 restylée, sont désormais recherchées, avec des prix qui se rapprochent de la cote des Turbo 1. Et ce n'est pas près de descendre… ■

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*

- **Comparatif de huit petits SUV hybrides : le nouveau Toyota C-HR face à ses rivaux.**
- **Projets secrets : le futur DS 7 dévoilé.**
- **Dossier : Renault Clio, toutes les versions à l'essai.**
- **Occasion : les meilleurs modèles vraiment économiques à l'usage.**

En kiosque le vendredi 12 janvier

Auto Plus

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, Thierry Réaubourg, François Stagnaro
En maquette : Patrick Cœuru
En SR : Danielle Molson et Jacqueline Voyant

Autoplus.fr
Responsable audience : Ricardo Trindade
Responsable éditorial : Thibaut Austruy
Projet et développements : Julien Duquesnoy

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

ACPM

PEFC

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

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 2024

Depuis le 1er janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 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 allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1 600 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 n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6000 € 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 € et obtenant un score environnemental minimum)	5000 €

NEUTRE

Emissions de CO_2	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g - Electriques au-delà de 47000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum - Hybrides rechargeables	0 €

MALUS

Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus
118 g	50 €	156 g	3331 €
119 g	75 €	157 g	3552 €
120 g	100 €	158 g	3784 €
121 g	125 €	159 g	4026 €
122 g	150 €	160 g	4279 €
123 g	170 €	161 g	4543 €
124 g	190 €	162 g	4818 €
125 g	210 €	163 g	5105 €
126 g	230 €	164 g	5404 €
127 g	240 €	165 g	5715 €
128 g	260 €	166 g	6126 €
129 g	280 €	167 g	6537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1074 €	179 g	20 569 €
142 g	1172 €	180 g	22 380 €
143 g	1276 €	181 g	24 291 €
144 g	1386 €	182 g	26 302 €
145 g	1504 €	183 g	28 413 €
146 g	1629 €	184 g	30 624 €
147 g	1761 €	185 g	32 935 €
148 g	1901 €	186 g	35 346 €
149 g	2049 €	187 g	37 857 €
150 g	2205 €	188 g	40 468 €
151 g	2370 €	189 g	43 179 €
152 g	2544 €	190 g	45 990 €
153 g	2726 €	191 g	48 901 €
154 g	2918 €	192 g	51 912 €
155 g	3119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

Modèle	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Super	38000	+540	0%	FHEV
1.5T Hybrid 130 Sprint	40500	+540	0%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Ti	45000	+898	1%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	47500	+818	0%	FHEV
PHEV 280 Speciale Q4	51000	0	1%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	57600	0	1%	PHEV
1.6T Diesel 130 Super	38500	+1 829	0%	D
1.6T Diesel 130 Sprint	41000	+1 829	0%	D
Giulia (nouvelle)				
2.0T 280 Super Q4	54950	+11 803	5%	E
Quadrifoglio	93500	+60 000	5%	E
2.2 Diesel 160 Super	47450	+310	5%	D
2.2 Diesel 210 Ti Q4	57450	+1 386	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59950	+1 901	5%	D
Stelvio (nouveau)				
2.0T 280 Super Q4	60450	+52 712	5%	E
Quadrifoglio	102600	+60 000	5%	E
2.2 Diesel 160 Super	52950	+3 344	5%	D
2.2 Diesel 210 Super Q4	57950	+5 729	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60450	+5 729	2%	D
ALPINE				
A110	62500	+2 726	0%	E
A110 GT	72500	+2 918	0%	E
A110 S	74500	+3 552	0%	E
A110 R	112000	+3 119	0%	E
A110 R Fernando Alonso	148000	nc	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage Coupé	148840	+60 000	nc	E
Vantage F1 Coupé	172840	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	157513	+60 000	nc	E
DB11 V8	195529	+60 000	0%	E
DB11 V12	216000	+60 000	nc	E
DB11 Volante V8	211866	+60 000	nc	E
DBS Coupé	303529	+60 000	nc	E
DBS Volante	320067	+60 000	nc	E
DBX	194420	+60 000	nc	E
DBX 707	240504	+60 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Advanced	26190	+190	4%	E
30 TFSI Advanced	27130	+170	4%	E
30 TFSI S line	30130	+170	4%	E
35 TFSI S line S tronic	34080	+330	4%	E
35 TFSI Avus S tronic	35080	+330	2%	E
40 TFSI S line S tronic	35870	+2 049	4%	E
A1 Allstreet				
25 TFSI Advanced	26240	+280	3%	E
30 TFSI Advanced	27180	+260	3%	E
30 TFSI Avus	32630	+260	3%	E
35 TFSI Avus S tronic	36580	+540	3%	E
Q2				
30 TFSI Design	32080	+360	7%	E
35 TFSI Design	34170	+400	7%	E
35 TFSI Advanced	36670	+400	4%	E
SQ2	56410	+40 468	6%	E
30 TDI Design	34060	+210	7%	D
35 TDI Advanced S tronic	41160	+330	4%	D
35 TDI Avus S tronic	45610	+330	nc	D
A3 Sportback				
30 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	35170	+75	7%	E
30 TFSI Mild Hybrid S-Line S tronic	39820	+75	7%	E
35 TFSI Mild Hybrid S Line S tronic	40870	+310	7%	E
40 TFSI Mild Hybrid S Line Quattro S tronic	44640	+5 715	7%	E
S3	59070	+28 413	8%	E
40 TFSI e S Line	48110	0	8%	PHEV
45 TFSI e Compétition	51500	0	8%	PHEV
35 TDI Design S tronic	39110	+150	7%	D
35 TDI S-Line S tronic	43760	+150	7%	D
40 TDI S-Line Quattro S tronic	47590	+2 544	7%	D
A3 Berline				
30 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	35735	0	9%	E
30 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	40385	0	3%	E
35 TFSI Mild Hybrid S Line S tronic	41435	+240	3%	E
40 TFSI Mild Hybrid S Line Quattro S tronic	45205	+4 818	3%	E
S3	59635	+18 858	1%	E
RS 3	72010	+60 000	8%	E
35 TDI Design S-Tronic	39675	+100	9%	D
35 TDI S-Line S-Tronic	44325	+100	3%	D
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	48155	+2 049	3%	D
TT Coupé				
40 TFSI S tronic	45230	+2 726	7%	E
45 TFSI S tronic	50750	+5 105	7%	E
45 TFSI S line S tronic	56150	+5 105	5%	E
TTS	67740	+40 468	7%	E
RS Iconic Edition	119200	+60 000	6%	E
TT Roadster				
RS	85890	+60 000	7%	E
Q3				
35 TFSI Design	40070	+1 172	16%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	53250	+12 753	5%	E
RS	73870	+60 000	5%	E
45 TFSI e S line	53080	0	7%	PHEV
35 TDI Design	43140	+1 360	16%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	54230	+7 104	10%	D
40 TDI Avus Quattro S tronic	55630	+7 104	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	42485	+1 386	5%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	54565	+15 275	5%	E
RS	75810	+60 000	5%	E
45 TFSI e S line	56095	0	8%	PHEV
35 TDI Design	45555	+950	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	56645	+7 415	4%	D
40 TDI Avus Quattro S tronic	56945	+7 415	5%	D
Q4 e-Tron				
45 Design	53000	0	3%	Elec
55 S Line Quattro	68900	0	3%	Elec
55 Avus Quattro	71000	0	3%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45 Design	55000	0	3%	Elec
55 S-Line Quattro	70900	0	nc	Elec
55 Avus Quattro	73000	0	3%	Elec
A4				
35 TFSI Design	41280	+983	5%	E
40 TFSI Design	45130	+1 172	5%	E
40 TFSI Avus	51755	+1 172	5%	E
30 TDI S line	49665	+190	12%	D
35 TDI S line	51345	+190	12%	D
35 TDI Avus	52745	+190	5%	D
40 TDI Avus	55265	+400	5%	D
40 TDI Compétition	57865	+400	7%	D
S4 TDI	78470	+31 463	5%	D
A4 Avant				
35 TFSI Design	42980	+1 386	12%	E
40 TFSI Design	46830	+1 486	12%	E
40 TFSI Avus	53455	+1 486	5%	E
RS4	99830	+60 000	10%	E
30 TDI S line	51365	+240	4%	D
35 TDI S line	53045	+310	4%	D
35 TDI Avus	54445	+310	5%	D
40 TDI Avus	56965	+1 068	5%	D
40 TDI Competition	59565	+1 068	7%	D
S4 TDI	80170	+46 879	5%	D
A5 Coupé				
35 TFSI Design S tronic	48690	+983	7%	E
40 TFSI Design S tronic	52500	+983	7%	E
40 TFSI S line S tronic	58500	+983	5%	E
RS 5	101990	+60 000	nc	E
35 TDI Design S tronic	50970	+230	7%	D
40 TDI S-Line S tronic	59980	+450	5%	D
40 TDI Avus S tronic	61080	+450	7%	D
S5 TDI	83870	+33 524	8%	D
A5 Sportback				
35 TFSI Design	48690	+1 172	7%	E
40 TFSI Design	52500	+1 276	7%	E
40 TFSI S line	58500	+1 276	8%	E
RS 5	101990	+60 000	5%	E
35 TDI Design	50970	+260	7%	D
40 TDI Design	53980	+1 326	7%	D
40 TDI S line	59980	+1 326	8%	D
S5 TDI	83870	+38 771	9%	D
A5 Cabriolet				
40 TFSI S line S tronic	63900	+5 729	7%	E
45 TFSI S line Quattro S tronic	70700	+25 730	7%	E
S5	89270	+60 000	7%	E
35 TDI S line S tronic	62370	+2 826	7%	D
40 TDI Avus S tronic	64760	+4 194	9%	D
Q5				
45 TFSI Design	60310	+51 276	4%	E
45 TFSI S line	65210	+51 276	7%	E
50 TFSI e S line	70220	0	2%	PHEV
50 TFSI e Avus	74220	0	2%	PHEV
55 TFSI e S line	73620	0	2%	PHEV
35 TDI Design	55020	+3 926	4%	D
35 TDI S line	59920	+3 926	7%	D
40 TDI S line	62910	+11 159	7%	D
40 TDI Avus	66910	+11 159	2%	D
SQ5 TDI	83770	+60 000	7%	D
Q5 Sportback				
45 TFSI Design	63510	+54 662	3%	E
45 TFSI S line	67910	+54 662	2%	E
50 TFSI e S line	72920	0	9%	PHEV
50 TFSI e Avus	76920	0	9%	PHEV
55 TFSI e S line	76320	0	9%	PHEV
35 TDI Design	58220	+4 459	3%	D
35 TDI S line	62620	+4 459	2%	D
40 TDI S line	65610	+11 459	2%	D
40 TDI Avus	70110	+11 459	1%	D
SQ5 TDI	86470	+60 000	6%	D
A6 (nouvelle)				
45 TFSI S-Line	67000	+6 018	7%	E
50 TFSI e S-Line	75030	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	77960	0	7%	PHEV
35 TDI S line	60840	+2 098	7%	D
40 TDI S line	64570	+2 098	7%	D
40 TDI Advanced	65070	+2 098	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	72690	+9 626	7%	D
45 TDI Avus Quattro	83390	+9 626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	86800	+12 270	7%	D
S6	91260	+39 185	7%	D
A6 Avant (nouvelle)				
45 TFSI S-Line	69600	+9 809	7%	E
RS Performance	147910	+60 000	7%	E
50 TFSI e S line	77630	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	80560	0	7%	PHEV
35 TDI S line	63440	+3 126	7%	D
40 TDI S line	67170	+3 126	7%	D
40 TDI Advanced	67670	+3 126	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	75290	+14 681	7%	D
45 TDI Avus Quattro	85990	+14 681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	89400	+17 814	7%	D
S6	93860	+53 865	7%	D
A6 Allroad (nouvelle)				
40 TDI Advanced	77210	+6 418	7%	D
45 TDI Advanced	81930	+21 281	7%	D
45 TDI Avus	92230	+21 281	7%	D
50 TDI Avus	95840	+22 792	7%	D
55 TDI Avus	100940	+48 093	7%	D
A7 Sportback (nouvelle)				
45 TFSI S line	77330	+6 293	7%	E
RS Performance	154250	+60 000	7%	E
50 TFSI e S line	85910	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	91470	0	7%	PHEV
40 TDI S line	75160	+2 648	7%	D
50 TDI S line Quattro	86620	+20 336	7%	D
50 TDI Advanced Quattro	90620	+20 336	7%	D
S7	100470	+48 093	7%	D
e-Tron GT				
Quattro Design	107420	0	5%	Elec
RS	148840	0	8%	Elec
RS S Extended	161340	0	4%	Elec
Q7				
55 TFSI S-Line	88710	+60 000	7%	E
SQ7	130490	+60 000	8%	E
50 TDI Avus	89010	+60 000	4%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	135000	+60 000	nc	E
Q8 e-Tron (nouveau)				
50 S- Line	88600	0	9%	Elec
55 S-Line	98290	0	9%	Elec
55 Avus	106790	0	5%	Elec
S	110610	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback (nouveau)				
50 S line	91200	0	0%	Elec
55 S line	100890	0	0%	Elec
55 Avus	109390	0	0%	Elec
S	113210	0	8%	Elec
A8				
S8	162960	+60 000	8%	E
60 TFSI e Advanced	130790	0	8%	PHEV
50 TDI Advanced	113060	+53 865	8%	D
R8				
5.2 FSI RWD	160250	+60 000	11%	E
V10 Performance Quattro	226130	+60 000	11%	E
GT	245000	+60 000	nc	E
R8 Spyder				
5.2 FSI RWD	174650	+60 000	4%	E
V10 Performance Quattro	240530	+60 000	4%	E
BENTLEY				
Flying Spur V8	212773	+60000	nc	E
Flying Spur Speed	260975	+60000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	0%	E
Flying Super Hybrid	219126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	226992	+60000	0%	E
Continental GT S	253650	+60000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320168	+60000	nc	E
Continental GTC	249681	+60000	nc	E
Continental GTC S	279673	+60000	nc	E
Contintal GTC Speed	310689	+60000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60000	nc	E
Bentayga V8	208538	+60000	0%	E
Bentayga S V8	238790	+60000	nc	E
Bentayga Hybrid	208538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1				
116i	32550	+310	6%	E
118i	34000	+280	6%	E
118i Edition Sport	36500	+280	5%	E
120i Edition Sport Auto.	40800	+740	5%	E
128ti	49850	+3 331	4%	E
M135i xDrive M Sport	56500	+6 537	9%	E
M135i xDrive M Sport Pro	60300	+6 537	1%	E
116d	34850	+100	6%	D
118d	36500	+150	6%	D
118d Edition Sport	39000	+150	5%	D
120d Edition Sport xDrive Auto.	47700	+540	5%	D
X1 (nouveau)				
sDrive18i	42600	+1 276	2%	E
sDrive18i xLine	45250	+1 276	0%	E
sDrive20i xLine	47250	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	48500	+400	0%	E
xDrive23i M Sport	54100	+2 179	0%	E
xDrive25e	54800	0	0%	PHEV
xDrive25e xLine	57450	0	0%	PHEV
xDrive30e xLine	60450	0	0%	PHEV
xDrive30e M Sport	61700	0	0%	PHEV
sDrive18d	45300	+330	2%	D
sDrive18d xLine	47950	+330	0%	D
xDrive23d xLine	54250	+1 110	0%	D
xDrive23d M Sport	55500	+1 110	0%	D
iX1 (nouveau)				
xDrive30	57150	0	8%	Elec
xDrive30 xLine	59800	0	0%	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	46600	+1 100	nc	E
M35i	64000	+14 714	nc	E
sDrive18d	47300	+1 150	nc	D
iX2 (nouveau)				
xDrive30	59150	0	nc	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	37550	+983	4%	E
220i	39550	+330	4%	E
220i Luxury	41650	+330	2%	E
225e xDrive	49300	0	8%	PHEV
225e xDrive Luxury	51400	0	8%	PHEV
230e xDrive Luxury	54400	0	8%	PHEV
230e xDrive M Sport	56450	0	8%	PHEV
218d	40050	+210	4%	D
Série 2 Coupé				
218i	41450	+1 629	6%	E
218i M Sport	45850	+1 629	13%	E
220i M Sport	49850	+1 386	13%	E
M240i	61850	+17 597	2%	E
M2	81100	+60 000	11%	E
220d	48350	+650	6%	D
Série 2 Gran Coupé				
218i	37300	+280	7%	E
220i Auto.	41600	+650	7%	E
220i M Sport Auto.	46400	+650	11%	E
M235i xDrive	59800	+5 268	7%	E
216d Auto.	40450	+150	7%	D
218d	39800	+50	7%	D
218d M Sport	44600	+50	11%	D
220d M Sport Auto.	51300	+280	11%	D
220d Edition M Sport Pro Auto.	55500	+280	1%	D
Série 3				
318i	45000	+2 370	2%	E
320i xDrive	50500	+2 726	2%	E
320i M Sport xDrive	54850	+2 726	8%	E
M340i xDrive	72800	+27 552	7%	E
M3 Competition	109950	+60 000	6%	E
M3 CS	157000	+60 000	nc	E
320e	54550	0	9%	PHEV
330e	58600	0	9%	PHEV
330e M Sport	62450	0	9%	PHEV
316d	46300	+400	2%	D
318d	48450	+360	2%	D
318d M Sport	52800	+360	8%	D
320d M Sport	56650	+360	8%	D
330d M Sport xDrive	65200	+1 960	8%	D
M340d xDrive	74750	+4 370	7%	D
Série 3 Touring				
318i	47000	+2 370	6%	E
M340i xDrive	74800	+28 252	5%	E
M3 Competition M xDrive	117000	+60 000	0%	E
320e	56550	0	17%	PHEV
330e	60600	0	17%	PHEV
330e M Sport	64450	0	17%	PHEV
316d	48300	+1 000	6%	D
318d	50450	+660	6%	D
318d M Sport	54800	+660	6%	D
320d M Sport	58650	+710	6%	D
330d M Sport xDrive	67200	+4 276	6%	D
M340d xDrive	76750	+5 420	7%	D
Série 4 Coupé				
420i	54650	+1 276	7%	E
M440i xDrive	74150	+19 472	6%	E
M4 Compétition	112500	+60 000	5%	E
M4 CSL	178000	+60 000	nc	E
420d	57200	+875	7%	D
430d xDrive	64350	+3 565	7%	D
430d M Sport xDrive	67350	+3 565	9%	D
M440d xDrive	75250	+5 649	7%	D
Série 4 Gran Coupé				
420i	54650	+2 999	9%	E
M440i xDrive	74150	+27 791	4%	E
420d	57200	+2 030	9%	D
430d xDrive	64350	+4 029	8%	D
430d M Sport xDrive	68000	+4 029	3%	D
Série 4 Cabriolet				
420i	61150	+4 194	7%	E
M440i xDrive	80650	+22 047	6%	E
M4 Compétition xDrive	123700	+60 000	7%	E
420d	63700	+3 010	7%	D
430d	68450	+5 498	7%	D
430d M Sport	72450	+5 498	9%	D
M440d xDrive	81750	+10 427	5%	D
i4				
eDrive35	57550	0	1%	Elec
eDrive40	63950	0	1%	Elec
eDrive40 M Sport	67600	0	3%	Elec
M50	77200	0	6%	Elec
Z4				
sDrive20i	55000	+4 543	6%	E
M40i	70300	+28 813	2%	E
X3				
xDrive20i xLine	54700	+13 817	8%	E
M40i	82400	+60 000	7%	E
M Competition	116900	+60 000	7%	E
xDrive30e xLine	64950	0	7%	PHEV
xDrive30e M Sport	70950	0	7%	PHEV
sDrive18d xLine	54900	+5 036	8%	D
xDrive20d xLine	59000	+6 170	8%	D
xDrive20d M Sport	65000	+6 170	11%	D
xDrive30d M Sport	71800	+10 568	11%	D
M40d	81400	+19 303	7%	D
iX3				
iX3 Inspiring	74200	0	0%	Elec
iX3 Impressive	82300	0	19%	Elec
X4				
xDrive30i xLine	63650	+13 031	4%	E
M40i	84150	+60 000	7%	E
M Competition	119200	+60 000	7%	E
xDrive20d xLine	61850	+5 849	4%	D
xDrive30d xLine	68650	+10 293	4%	D
xDrive30d M Sport	74450	+10 293	11%	D
M40d	83150	+18 567	7%	D
Série 5 (nouvelle)				
520i	62800	+1 550	0%	E
530e	71600	0	0%	PHEV
550e xDrive	83600	0	0%	PHEV
520d	65100	+2 200	0%	D
i5 (nouvelle)				
eDrive40	76200	0	nc	Elec
M60 xDrive	107500	0	nc	Elec
Série 8 Coupé				
840i xDrive	114400	+60 000	2%	E
M850i xDrive	137100	+60 000	0%	E
M8 Compétition	182100	+60 000	0%	E
840d xDrive	116600	+14 070	2%	D
Série 8 Gran Coupé				
840i xDrive	111400	+60 000	nc	E
M850i xDrive	134100	+60 000	0%	E
M8 Compétition	179100	+60 000	0%	E
840d xDrive	113600	+20 264	nc	D
Série 8 Cabriolet				
840i xDrive	122400	+60 000	nc	E
M850i xDrive	145100	+60 000	0%	E
M8 Compétition	190100	+60 000	0%	E
840d xDrive	124600	+22 475	nc	D
X5 (nouveau)				
M Competition	159300	+60 000	nc	E
xDrive50e xLine	99900	0	4%	PHEV
xDrive30d xLine	88500	+46 946	nc	D
X6 (nouveau)				
M60i xDrive	113600	+60 000	nc	E
M Competition	163300	+60 000	nc	E
xDrive30d M Sport	96850	+49 457	nc	D
iX				
xDrive40	84200	0	9%	Elec
xDrive50	111200	0	9%	Elec
M60	143050	0	5%	Elec
XM (nouveau)				
V8 4.4	178000	0	0%	PHEV
Label Red	203000	0	nc	PHEV
Série 7				
750e xDrive	133300	0	nc	PHEV
M760e xDrive	158200	0	nc	PHEV
740d xDrive	121150	+16 929	nc	D
i7				
xDrive50	128500	0	2%	Elec
xDrive60	151800	0	2%	Elec
xDrive60 M Sport	158750	0	nc	Elec
M70 xDrive	191700	0	nc	Elec
X7 (nouveau)				
M60i	139000	+60 000	6%	E
xDrive40d	107000	+60 000	6%	D
xDrive40d M Sport	111650	+60 000	6%	D
BYD				
Dolphin (nouvelle)				
204 Comfort	33990	0	nc	Elec
Atto 3				
Comfort	44190	0	nc	Elec
Seal (nouvelle)				
313 Design	46990	0	nc	Elec
Tang (nouveau)				
AWD Flagship	70800	0	nc	Elec
Han (nouvelle)				
AWD Executive	71160	0	nc	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT	104980	+60 000	0%	E
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111530	+60 000	0%	E
CITROËN				
C3				
1.2 PureTech 83 You!	16590	+170	6%	E
1.2 PureTech 83 Plus	20100	+170	10%	E
1.2 PureTech 110 Plus	21750	+100	10%	E
1.2 PureTech 110 Max	23350	+170	9%	E
1.5 BlueHDi 100 You!	19540	+50	6%	D
1.5 BlueHDi 100 Plus	22900	0	10%	D
C3 Aircross				
1.2 PureTech 110 You	24400	+400	10%	E
1.2 PureTech 110 Plus	25850	+360	10%	E
1.2 PureTech 130 Plus Auto.	28250	+1 172	10%	E
1.2 PureTech 130 Max Auto.	30150	+1 629	10%	E
1.5 BlueHDi 110 You	25950	+240	10%	D
1.5 BlueHDi 110 Plus	27300	+230	10%	D
C4				
1.2 PureTech 100 You	27250	+125	nc	E
1.2 PureTech 130 You	28750	+100	nc	E
1.2 PureTech 130 Plus	29700	+75	nc	E
1.2 PureTech 130 Max	31750	+75	nc	E
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	33500	+280	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	35550	+280	nc	D
ë-C4 136 You	35990	-4000	nc	Elec
ë-C4 136 Plus	42050	-4000	nc	Elec
ë-C4 156 You	42600	-4000	nc	Elec
ë-C4 156 Plus	43050	-4000	nc	Elec
ë-C4 156 Max	45100	-4000	nc	Elec
C4 X (nouvelle)				
1.2 PureTech 100 You	27450	+100	nc	E
1.2 PureTech 130 Plus Auto.	32400	+280	nc	E
1.2 PureTech 130 Max Auto.	34450	+280	nc	E
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	34200	+230	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	36250	+230	nc	D
ë-C4 136 You	36690	-4000	nc	Elec
ë-C4 136 Plus	42750	-4000	nc	Elec
ë-C4 156 You	43300	-4000	nc	Elec
ë-C4 156 Plus	43750	-4000	nc	Elec
ë-C4 156 Max	45800	-4000	nc	Elec
C5 Aircross				
1.2 PureTech 130 You	33300	+983	8%	E
1.2 PureTech 130 Plus	35350	+898	8%	E
Hybride 136 You	37800	+260	8%	E
Hybride 136 Plus	39850	+240	8%	E
Hybride 136 Max	41650	+240	8%	E
Hybride Rechargeable 180 You	44500	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 180 Plus	47500	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	49400	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	49300	0	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	40150	+1 386	8%	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	41950	+1 386	8%	D
C5 X				
1.2 PureTech 130 You	38600	+650	nc	E
1.2 PureTech 130 Plus	41200	+740	nc	E
Hybride Rechargeable 180 You	48700	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 180 Plus	52200	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	54100	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	58100	0	nc	PHEV
ë-Berlingo				
136 Live	36750	-4000	nc	Elec
CUPRA				
Leon				
1.5 eTSI 150 V	41490	+650	nc	E
2.0 TSI 300 VZ	47140	+10 692	nc	E
2.0 TSI 300 VZ Cup	52390	+10 692	nc	E
e-Hybrid 204 V	46390	0	9%	PHEV
e-Hybrid 245 VZ	48490	0	9%	PHEV
e-Hybrid 245 VZ Cup	53740	0	9%	PHEV
2.0 TDI 150 V	44790	+210	nc	D
Leon Sportstourer				
1.5 eTSI 150 V	43190	+740	nc	E
2.0 TSI 300 VZ	48840	+9 681	nc	E
2.0 TSI 300 VZ Cup	53440	+9 681	nc	E
2.0 TSI 310 VZ Cup 4Drive	54440	+33 175	nc	E
e-Hybrid 204 V	48090	0	nc	PHEV
e-Hybrid 245 VZ	50190	0	nc	PHEV
e-Hybrid 245 VZ Cup	54790	0	nc	PHEV
2.0 TDI 150 V	46490	+240	nc	D
Born				
204 Batterie L V	44600	-4000	nc	Elec
230 Batterie L VZ	45550	-4000	nc	Elec
Ateca				
1.5 TSI 150 V DSG	44090	+2 544	nc	E
2.0 TSI 300 VZ Tribe Edition DSG 4Drive	52995	+60 000	nc	E

Elec : électrique - E : Essence - FHEV : hybride - PHEV : hybride rechargeable - GNV - GPL - E85 : Ethanol - Hyd : hydrogène - D : diesel

Modèle	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Formentor				
2.0 TSI 310 VZ 4Drive	53250	+49 161	nc	E
e-Hybrid 204 V	48900	0	nc	PHEV
e-Hybride 245 VZ	53250	0	nc	PHEV
DACIA				
Spring				
45 Essential	20800	0	1%	Elec
65 Extreme	22300	0	0%	Elec
Sandero				
1.0 SCe 65 Essential	11990	+100	3%	E
1.0 SCe 65 Expression	13600	+100	0%	E
1.0 TCe 90 Expression	14900	+50	0%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	15650	0	1%	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCe 90 Essential	15100	+230	2%	E
1.0 TCe 90 Expression	16400	+230	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	+190	0%	E
1.0 TCe 110 Extreme+	18850	+190	0%	E
Jogger				
1.0 TCe 110 Essential	18200	+240	0%	E
1.0 TCe 110 Expression	19900	+26	0%	E
Hybrid 140 Expression	24900	0	0%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	26200	0	0%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21200	+50	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	21700	+50	1%	GPL
Duster				
1.0 Eco-G 100 Essential	17990	+230	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	19250	+230	0%	GPL
1.3 TCe 130 Expression	20950	+1 074	0%	E
1.3 TCe 130 Journey	22300	+1 074	1%	E
1.3 TCe 150 Journey EDC	24600	+1 074	1%	E
1.3 TCe 150 Extreme EDC	25300	+1 074	0%	E
1.5 dCi 115 Expression	21450	+240	0%	D
1.5 dCi 115 Journey	22800	+240	1%	D
DS AUTOMOBILES				
DS 3 (nouveau)				
1.2 PureTech 100 Bastille	30000	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Performance Line	30500	+210	1%	E
1.2 PureTech 130 Performance Line Auto.	33500	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Esprit de Voyage Auto.	36450	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	39450	+540	nc	E
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	34600	+400	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line Auto.	35100	+400	1%	D
E-Tense Bastille	41600	-4000	4%	Elec
E-Tense Performance Line	42200	-4000	4%	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Trocadero	37950	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line+	39850	+818	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	+818	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line+	40800	+818	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	+1 276	5%	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line	46300	+1 276	5%	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	67000	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	75600	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	+60000	nc	E
Portofino M	207424	+60000	nc	E
812 GTS	336269	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
SF90 Stradale	423514	+2 918	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+2 749	nc	PHEV
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13600	0	14%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15600	0	17%	E
500				
1.0 BSG 70	18700	0	1%	E
695 Abarth	32000	+6 526	7%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	nc	E
695 C Abarth	35000	+6 126	6%	E
500e				
23,8 kWh	30400	-4000	1%	Elec
42 kWh	33900	-4000	1%	Elec
42 kWh La Prima	39400	-4000	3%	Elec
Abarth	36900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	41400	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh	33800	-4000	2%	Elec
42 kWh	37300	-4000	2%	Elec
42 kWh La Prima	42800	-4000	2%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	3%	Elec
500X				
1.5 Turbo T4 130 Hybrid	32000	+150	5%	E
500X Dolcevita				
1.5 Turbo T4 130 Hybrid	35000	+150	2%	E
600 (nouveau)				
e (RED)	35900	-4000	nc	Elec
Tipo				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	28900	+100	2%	E
Tipo Cross				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	33900	+100	12%	E
Tipo SW				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	29900	+100	2%	E
Tipo Cross SW				
1.5 Firefly Turbo 130 Hybrid	34900	+100	5%	E
FORD				
Ecosport				
1.0 EcoBoost 125 Titanium	24150	+1 074	10%	E
Puma				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 Titanium	26500	0	10%	E85
1.0 EcoBoost Hyb. 125 Titanium Powershift	27900	+280	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 125 ST-Line Powershift	29400	+280	6%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powersh.	32650	+240	7%	E
1.0 E. Hyb. 155 ST-L. X Vivid Ruby Ed. Pw.	36250	+240	3%	E
1.0 EcoBoost 170 ST Powershift	35950	+1 386	7%	E
1.5 EcoBoost 200 ST	35950	+2 049	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	+28 413	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	+100	3%	E
ST	42900	+28 413	3%	E
Focus SW Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	34350	0	9%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9%	E
Kuga				
2.5 Duratec 190 Hybrid i-AWD Titanium	43100	+1 290	15%	FHEV
2.5 Duratec 190 Hybrid i-AWD ST-Line	45100	+1 310	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	+60 000	0%	E
S-Max				
2.5 Duratec 190 Hybrid ST-Line	49950	+1901	7%	FHEV
Galaxy				
2.5 Duratec 190 Hybrid Titanium Business	51950	+3 119	15%	FHEV
Explorer				
ST-Line	89000	0	7%	PHEV
Mustang				
V8 GT Auto.	58400	+60 000	5%	E
Mach 1	68400	+60 000	0%	E
Mustang Cabriolet				
V8 GT Auto.	62400	+60 000	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	+1629	4%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	4%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	4%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D
HONDA				
e				
153 Advance 16"	42100	0	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	+150	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	+35 346	7%	E
Type R S	65800	+32 935	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	47450	+370	nc	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+2 765	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	+170	15%	E
1.0 T-GDi 100 N-Line	19900	+170	15%	E
i20				
1.2 84 Initia	17600	nc	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Intuitive	21100	nc	6%	E
1.0 T-GDi 100 hyb. 48V Creative	23400	nc	13%	E
N	28400	+3 784	6%	E
Bayon				
1.2 84 Initia	18950	+230	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Intuitive	23400	+50	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Creative	25700	+50	13%	E
Kona (nouveau)				
Hybrid 141 Intuitive	33400	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-4000	nc	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4000	nc	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-4000	nc	Elec
i30				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12%	E
i30 Fastback				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11%	E
i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E
Ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec
229 Creative	54200	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	6%	Elec
N	78000	0	nc	Elec
Tucson				
1.6 T-GDi 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1901	5%	E
Hybrid 230 Intuitive	35550	+630	7%	FHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+630	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	+280	6%	D
Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65400	0	6%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 230 Intuitive	44050	+4 211	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	+3 720	0%	E85
P300e S R-Dynamic AWD	63600	0	3%	PHEV
D200 MHEV S R-Dynamic AWD	58400	+10 995	0%	D
XE				
P250 HSE R-Dynamic	62000	+14 775	nc	E
D200 MHEV HSE R-Dynamic Auto.	60800	+1 780	nc	D
XF				
D200 MHEV HSE R-Dynamic	70800	+3 045	4%	D
XF Sportbrake				
D200 MHEV SE R-Dynamic	72400	+5 581	nc	D
F-Type Coupé				
P300 R-Dynamic	72400	+60 000	nc	E
P450 75	106200	+60 000	nc	E
R75	135300	+60 000	nc	E
F-Type Cabriolet				
P300 R-Dynamic	80000	+60 000	nc	E
P450 75	113800	+60 000	nc	E
R75	142900	+60 000	nc	E
F-Pace				
SVR	115100	+60 000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11 446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+51 629	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
JEEP				
Avenger (nouvelle)				
"base"	39000	-4000	1%	Elec
Longitude	40000	-4000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130 Longitude	30950	+230	15%	FHEV
e-Hybrid 130 Limited	33000	+230	14%	FHEV
4xe 190 Limited	42100	0	11%	PHEV
4xe 190 S	47900	0	11%	PHEV
4xe 240 Upland	41990	0	11%	PHEV
4xe 240 Trailhawk	46100	0	11%	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Longitude	37450	+260	5%	FHEV
e-Hybrid 130 Night Eagle	39450	+260	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	+125	10%	E
1.2 84 GT Line Premium	18640	+125	6%	E
Rio				
1.2 84 Motion	17240	+190	7%	E
1.0 T-GDi 100 Active	20340	0	7%	E
1.0 T-GDi 120 mHEV GT Line Premium	25240	+230	12%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	21140	+190	10%	E
1.0 T-GDi 120 MHEV GT Line	25840	+240	11%	E
e-Soul				
136 Motion	41840	0	11%	Elec
204 Active	47540	0	11%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	24440	+330	11%	E
1.0 T-GDi 120 Motion	24940	+210	11%	E
1.0 T-GDi 120 Active	27040	+210	19%	E
1.5 T-GDi 160 Active	28040	+280	19%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line	30040	+280	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	+360	12%	E
1.0 T-GDi 120 Motion	25940	+240	12%	E
1.0 T-GDi 120 Active	28040	+240	10%	E
1.5 T-GDi 160 Active	29040	+330	10%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line	31040	+330	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	+240	8%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line	32040	+330	8%	E
1.5 T-GDi 160 GT Line Premium	35740	+330	8%	E
GT	39240	+2918	8%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 120 Motion	26740	+540	8%	E
1.0 T-GDi 120 Active	29340	+540	8%	E
1.5 T-GDi 160 Active	30340	+1 074	8%	E
1.5 T-GDi 160 GT-Line Premium	33140	+1 074	8%	E
Hybride Rechargeable Lounge	40640	0	5%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion	30740	+310	8%	D
1.6 CRDi 136 MHEV Active	33340	+310	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	0	3%	Elec
EV Premium	48240	0	3%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDI 150 MHEV Motion	31340	+1901	2%	E
1.6 T-GDI 230 Hybride Active	39390	+720	3%	FHEV
1.6 T-GDI 230 Hybride 30 Years	41990	+720	nc	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	+350	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	+3744	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	211006	+60000	nc	E
Huracan EVO	221382	+60000	nc	E
Huracan STO	299295	+60000	nc	E
Aventador LP 780-4 Roadster Ultimae	369869	+60000	nc	E
Countach LPI 800-4	2400000	+60000	nc	E
Urus Performante	262184	+60000	nc	E
LAND ROVER				
Range Rover Evoque (nouveau)				
P200 Flexfuel S	54800	+3 840	nc	E85
P300e S	61200	0	nc	PHEV
D200 S	57100	+11 877	nc	D
Discovery Sport				
P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD	56450	+5 060	7%	E
P300e S R-Dynamic	61700	0	6%	PHEV
D200 S R-Dynamic AWD	58320	+16 842	7%	D
Discovery				
P360 Metropolitan Edition R-Dynamic	100700	+60 000	nc	E
D300 HSE R-Dynamic	100900	+60 000	nc	D
Range Rover Velar (nouveau)				
P400e S	82200	0	nc	PHEV
D200 S	70500	+13 973	nc	D
Defender 90				
P400 SE	81000	+60 000	nc	E
P525 Carpathian X-Dynamic	144300	+60 000	nc	E
D200 SE X-Dynamic	72600	+60 000	nc	D
D250 HSE X-Dynamic	84200	+60 000	nc	D
D300 SE X-Dynamic	82000	+60 000	nc	D
Defender 110				
P400 HSE X-Dynamic	97600	+60 000	nc	E
P525 Carpathian X-Dynamic	147900	+60 000	nc	E
P400e X X-Dynamic	116700	0	6%	PHEV
D250 SE X-Dynamic	84000	+60 000	nc	D
D300 HSE X-Dynamic	94600	+60 000	nc	D
Range Rover Sport (nouveau)				
P530 First Edition Dynamic	144300	+60 000	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	+60 000	nc	D
D350 Autobiography Dynamic	123600	+60 000	nc	D
D350 First Edition Dynamic	127200	+60 000	nc	D
Range Rover				
P530 Autobiography	186700	+60 000	0%	E
P615 SV	231700	+60 000	nc	E
P460e SE	142900	0	0%	PHEV
P550e HSE	162200	0	0%	PHEV
P550e Autobiography	179400	0	0%	PHEV
D350 HSE	146900	+60 000	0%	D
LEAP MOTOR				
T03	25990	0	nc	Elec
LEXUS				
LBX (nouveau)				
Hybride	34300	0	0%	FHEV
UX				
250h	41990	+250	5%	FHEV
250h Pack	44290	+250	5%	FHEV
300e Pack	56900	0	14%	Elec
NX				
350h Pack	57000	+2 355	9%	FHEV
450h+ Luxe 4WD	70000	0	7%	PHEV
450h+ Executive 4WD	78500	0	7%	PHEV
ES				
300h	56800	+1 550	2%	FHEV
RX (nouveau)				
450h+ Luxe	93400	0	1%	FHEV
500h F Sport Executive	99200	+40 874	0%	PHEV
RZ (nouveau)				
450e Luxe	75600	0	0%	Elec
LM (nouveau)				
350h 7 places	123700	+24 137	nc	FHEV
LS				
500h	119900	+31 658	nc	FHEV
LC Coupé				
500 Sport+	137700	+60000	nc	E
500h Executive	127700	+37 499	nc	FHEV
LC Cabriolet				
500 Sport+	143700	+60000	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	+60 000	nc	E
Modena	87800	+60 000	nc	E
Trofeo	117900	+60 000	nc	E
Ghibli				
Modena	128000	+60 000	nc	E
Trofeo	158300	+60 000	nc	E
GT	92300	+39 846	nc	FHEV
Levante				
Modena	132700	+60 000	nc	E
Trofeo	178750	+60 000	nc	E
GT	98000	+60 000	nc	FHEV
Quattroporte				
Modena	153550	+60 000	nc	E
Trofeo	191400	+60 000	nc	E
Gran Turismo				
Modena	181350	+60 000	nc	E
Trofeo	225650	+60 000	nc	E
MC20				
630	235200	+60 000	nc	E
MC20 Cielo (nouvelle)				
630	266650	+60 000	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	+150	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Exclusive-Line	25550	0	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Homura Aka	26450	0	3%	E
Mazda 2 Hybrid				
Pure	25250	0	2%	FHEV
Mazda 3 5p.				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+190	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+210	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Homura	30500	+210	4%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Homura	31800	+50	4%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Nagisa	33100	+50	4%	E
Mazda 3 Berline				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+100	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+125	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Exclusive-Line	30300	+125	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	+450	4%	E
2.0 e-SkyActiv G 150 M Hybrid Prime-Line	30600	+450	4%	E
2.0 e-SkyActiv G 150 M Hyb. Exclus.-Line	32850	+450	4%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 M Hyb. Exclusive-Line	34150	+240	4%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 M Hybrid Homura	34750	+240	4%	E
MX-30				
e-SkyActiv 145 Prime-Line	38250	-4 000	3%	Elec
e-SkyActiv R-4V 170 Prime-Line	38950	0	3%	PHEV
e-SkyActiv R-4V 170 Exclusive-Line	39250	0	3%	PHEV
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 Prime-Line	38200	+2 199	4%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Homura Auto.	48700	+5 805	6%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Takumi Auto.	49500	+5 805	6%	E
2.2 SkyActiv-D 150 Centre-Line	41100	+2 481	4%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Exclusive-Line Auto.	48200	+5 309	4%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Homura Auto.	51200	+5 309	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	+3 625	3%	D
3.3 e-SkyActiv D 200 Exclusive-Line	54700	+3 625	3%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Exclusive-Line	58300	+5 420	3%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura	62350	+5 420	3%	D
MX-5 ST				
1.5 SkyActiv-G 132 Elégance	30850	+1 172	5%	E
1.5 SkyActiv-G 132 Dynamique	32950	+1 172	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Sélection	37550	+2918	5%	E
MX-5 RF				
1.5 SkyActiv-G 132 Elégance	33350	+1 172	5%	E
1.5 SkyActiv-G 132 Dynamique	35450	+1 172	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Sélection	40050	+2918	5%	E
MERCEDES				
Classe A (nouvelle)				
180 Progressive Line	37950	+450	0%	E
180 AMG Line	41400	+450	9%	E
200 AMG Line	43400	+450	9%	E
35 AMG 4Matic	62350	+40 918	0%	E
45 S AMG 4Matic+	77900	+60 000	0%	E
250 e AMG Line	51850	0	4%	PHEV
180 d Progressive Line	39250	+360	0%	D
180 d AMG line	42700	+360	9%	D
200 d AMG Line	44700	+260	9%	D
Classe A Berline (nouvelle)				
180 Progressive Line	38600	+330	0%	E
200 Progressive Line	40600	+330	0%	E
200 AMG Line	44050	+330	0%	E
35 AMG 4Matic	63000	+31 174	0%	E
250 e AMG Line	52500	0	0%	PHEV
180 d Progressive Line	39900	+310	0%	D
200 d Progressive Line	41900	+240	0%	D
200 d AMG Line	45350	+240	0%	D
Classe B (nouveau)				
180 Progressive Line	39550	+818	nc	E
180 AMG Line	43200	+818	nc	E
200 AMG Line	45200	+818	nc	E
250 e AMG Line	53100	0	nc	PHEV
180 d Progressive Line	40850	+650	nc	D
180 d AMG Line	44500	+650	nc	D
200 d AMG Line	45300	+400	nc	D
CLA Coupé (nouveau)				
180 Progressive Line	42950	+450	4%	E
200 Progressive Line	45500	+450	4%	E
200 AMG Line	48700	+450	4%	E
35 AMG 4Matic	69000	+33 735	4%	E
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	82250	+60 000	4%	E
250 e AMG Line	57200	0	4%	PHEV
200 d Progressive Line	46800	+280	4%	D
200 d AMG Line	50000	+280	4%	D
220 d AMG Line	54800	+410	4%	D
CLA Shooting Brake (nouveau)				
180 Progressive Line	44150	+740	nc	E
200 Progressive Line	46700	+740	nc	E
200 AMG Line	49800	+740	nc	E
35 AMG 4Matic	70100	+44 229	nc	E
45 S AMG 4Matic+	83350	+60 000	nc	E
250 e Progressive Line	55200	0	nc	PHEV
180 d Progressive Line	45450	+740	nc	D
200 d Progressive Line	48000	+560	nc	D
200 d AMG Line	51100	+560	nc	D
220 d AMG Line	55900	+710	nc	D
GLA (nouveau)				
180 Progressive Line	43800	+2 370	8%	E
200 Progressive Line	45550	+2 370	8%	E
200 AMG Line	49150	+2 370	8%	E
35 AMG 4Matic	68950	+60 000	8%	E
45 AMG S 4Matic	82950	+60 000	8%	E
250 e AMG Line	57700	0	8%	PHEV
180 d AMG Line	48300	+1 583	8%	D
200 d AMG Line	50050	+1 583	8%	D
220 d AMG Line 4Matic	56750	+3 151	8%	D
EQA (nouveau)				
250+ Edition	46950	-4 000	nc	Elec
350 4Matic	64700	0	nc	Elec
GLB (nouveau)				
200 Progressive Line	49000	+3 731	nc	E
35 AMG 4Matic	72400	+60 000	nc	E
200 d Progressive Line	49900	+2 804	nc	D
220 d AMG Line 4Matic	60200	+4 444	nc	D
EQB (nouveau)				
250+ Edition	46950	-4000	nc	Elec
350 AMG Line 4Matic	68150	0	nc	Elec
Classe C				
200 Avantgarde Line	54700	+2 036	6%	E
43 AMG 4Matic	79650	+60 000	0%	E
300 e Avantgarde Line	63550	0	4%	PHEV
300 e AMG Line	66500	0	4%	PHEV
400 e AMG Line 4Matic	75250	0	4%	PHEV
63 AMG S E-Perfomance	134350	+13 281	0%	PHEV
200 d Avantgarde Line	53900	+1 525	6%	D
220 d Avantgarde Line	58100	+1 500	6%	D
220 d AMG Line	61050	+1 500	6%	D
300 d e AMG Line	70150	0	4%	PHEV
Classe C Break				
200 Avantgarde Line	56200	+3 299	5%	E
43 AMG 4Matic	81150	+60 000	0%	E
300 e Avantgarde Line	65050	0	4%	PHEV
300 e AMG Line	68000	0	4%	PHEV
63 AMG S E-Performance	135850	+14 031	0%	PHEV
200 d Avantgarde Line	55400	+2 090	5%	D
220 d Avantgarde Line	59600	+2 170	5%	D
220 d AMG Line	62550	+2 170	6%	D
300 d e AMG Line	71650	0	4%	PHEV
Classe C All-Terrain				
200	60250	+5 927	4%	E
220 d	63650	+4 260	4%	D
GLC (nouveau)				
300 e Avantgarde Line 4Matic	72150	0	0%	PHEV
300 e AMG Line 4Matic	76950	0	0%	PHEV
400 e AMG Line 4Matic	79750	0	0%	PHEV
63 AMG S E-Performance	138350	+23 070	nc	PHEV
220 d Avantgarde Line 4Matic	63500	+6 150	0%	D
220 d AMG Line 4Matic	68300	+6 150	0%	D
450 d AMG Line 4Matic	81000	+13 626	0%	D
300 de AMG Line 4Matic	79600	0	0%	PHEV
GLC Coupé (nouveau)				
200 AMG Line	68700	+9 218	0%	E
300 e AMG Line	82500	0	0%	PHEV
400 e AMG Line	88600	0	0%	PHEV
63 AMG S E-Performance	140750	+23 070	0%	PHEV
220 d AMG Line	72900	+6 540	0%	D
450 d AMG Line	87700	+14 126	0%	D
300 d e AMG Line	86450	0	0%	PHEV
EQC				
400 AMG Line 4Matic	82650	0	3%	Elec
Classe E (nouvelle)				
200 Avantgarde Line	64750	+3761	nc	E
300 e Avantgarde Line	72950	0	nc	PHEV
300 e AMG Line	77800	0	nc	PHEV
400 e AMG Line 4Matic	88050	0	nc	PHEV
400 e Exclusive Line 4Matic	90200	0	nc	PHEV
220 d Avantgarde Line	67900	+4 010	nc	D
450 d Avantgarde Line 4Matic	89650	+10 244	nc	D
300 d e Avantgarde Line	74900	0	nc	D
300 d e AMG Line	79750	0	nc	PHEV
Classe E Break (nouvelle)				
200 Avantgarde Line	67300	+6 144	0%	E
300 e Avantgarde Line	75500	0	0%	PHEV
300 e AMG Line	80350	0	0%	PHEV
220 d Avantgarde Line	70450	+5 530	0%	D
300 d e Avantgarde Line	77450	0	0%	PHEV
300 d e AMG Line	82300	0	0%	PHEV
Classe E All-Terrain (nouvelle)				
220 d	77850	+8 023	nc	D
300 d e	88450	0	nc	PHEV
CLE Coupé (nouveau)				
200 AMG Line	66300	+3 404	nc	E
220 d AMG Line	68150	+3 220	nc	D
EQE (nouvelle)				
300 Executive Line	69900	0	0%	Elec
350 Electric Art	80400	0	0%	Elec
350 AMG Line	84750	0	0%	Elec
53 AMG 4Matic+	125600	0	0%	Elec
EQE SUV (nouveau)				
350+ Electric Art	93400	0	0%	Elec
350 Electic Art 4Matic	96150	0	0%	Elec
350 AMG Line 4Matic	101250	0	0%	Elec
500 AMG Line 4Matic	105850	0	0%	Elec
43 AMG 4Matic	133850	0	0%	Elec
53 AMG 4Matic+	146650	0	0%	Elec
CLS				
53 AMG 4Matic+	109650	+60 000	4%	E
220 d AMG Line	82600	+3629	nc	D
400 d AMG Line 4Matic	102450	+19 936	nc	D
GLE (nouveau)				
53 AMG 4Matic+	104550	+60000	nc	E
63 AMG S 4Matic+	158700	+60000	nc	E
400 e Avantgarde Line	97450	0	nc	PHEV
300 d Avantgarde Line	85950	+33 369	nc	D
350 de Avantgarde Line	95250	0	nc	PHEV
350 de AMG Line	107150	0	nc	PHEV
GLE Coupé (nouveau)				
53 AMG 4Matic+	122650	+60000	0%	E
63 S AMG 4Matic+	173450	+60000	0%	E
400 e AMG Line	106050	0	0%	PHEV
450 d AMG Line	93100	+60 000	0%	D
350 de AMG Line	108400	0	0%	PHEV
Classe S				
580 e Executive	143400	0	nc	PHEV
63 AMG S E-Performance	223400	0	0%	PHEV
580 Maybach	204350	+60000	5%	E
680 Maybach	250350	+60000	5%	E
350 d Executive	113860	+10 668	5%	D
450 d Executive Line 4Matic	121600	+13 568	7%	D
450 d AMG Line 4Matic	128950	+13 568	7%	D
EQS				
450+ AMG Line	135850	0	1%	Elec
580 AMG Line 4Matic	166900	0	1%	Elec
53 AMG 4Matic+	169850	0	2%	Elec
EQS SUV (nouveau)				
450 AMG Line 4Matic	150150	0	0%	Elec
580 AMG Line 4Matic	168000	0	0%	Elec
GLS (nouveau)				
450 Executive	116500	+60000	0%	E
580 AMG Line	145800	+60000	0%	E
63 AMG 4Matic+	193350	+60000	0%	E
600 Maybach	203450	+60000	0%	E
450 d Executive	114850	+60 000	0%	D
Classe G				
500 Exclusive Line Auto.	149650	+60 000	nc	E
63 AMG Auto.	186600	+60 000	5%	E
AMG SL (nouvelle)				
43	145800	+60 000	nc	E
63 4Matic+	197850	+60 000	nc	E
AMG GT (nouvelle)				
63 4Matic+	199750	+60 000	nc	E
AMG GT Coupé 4p.				
43 4Matic+	127150	+60 000	5%	E
53 4Matic+	144300	+60 000	5%	E
63 S E-Performance	218350	+60 000	5%	PHEV
MG				
MG4				
170 Standard	29990	0	2%	Elec
204 Comfort	33990	0	0%	Elec
204 Luxury	35990	0	0%	Elec
245 Luxury	39490	0	0%	Elec
XPower	40490	0	nc	Elec
ZS				
1.5 VTI-Tech 106 Comfort	17490	+2 049	0%	E
1.0 T-GDI 111 Luxury	20990	+2 049	0%	E
EV Comfort Autonomie Standard	33990	0	0%	Elec
EV Comfort Autonomie Etendue	37990	0	0%	Elec
EV Luxury Autonomie Etendue	38990	0	0%	Elec
MG5 (nouveau)				
Autonomie Standard Comfort	32990	0	0%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
MG (suite)				
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	0%	Elec
Autonomie Etendue Luxury	37490	0	0%	Elec
EHS (nouvel)				
Comfort	35490	0	nc	PHEV
Marvel R				
180 Comfort	44490	0	0%	Elec
288 Performance 4WD	50990	0	3%	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper E	34000	0	nc	Elec
Cooper SE	38000	0	nc	Elec
Coopser SE Classic	43710	0	nc	Elec
Cabrio				
Cooper Essential	35500	+540	nc	E
Cooper S Essential	40100	+1074	nc	E
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	2%	E
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	2%	E
Clubman				
Cooper Essential	37700	+540	nc	E
Cooper S Essential	40900	+1386	nc	E
Cooper S Premium Plus	43900	+1386	nc	E
John Cooper Works Premium Plus	51500	+9981	nc	E
John Cooper Works Edition Untold Plus	53200	+9981	nc	E
Cooper D Essential	40700	+280	nc	D
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+898	nc	E
John Cooper Works	61350	+17 247	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	15990	0	17%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 65 Invite	17990	+50	nc	E
1.0 MPI-T 90 Intense	22690	0	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	28990	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	29990	0	nc	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	24990	+898	8%	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31490	+818	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	+360	9%	E
Hybrid 143 N-Connecta	32350	0	7%	FHEV
Hybrid 143 Tekna	34450	0	7%	FHEV
Leaf				
150 Acenta	36900	-4 000	12%	Elec
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid 140 Visia	32200	+1 276	31%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Acenta Xtronic	37800	+1 074	15%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	39800	+1 276	16%	E
e-Power 190 N-Connecta	41600	+850	5%	FHEV
e-Power 190 Tekna	44700	+900	5%	FHEV
Ariya (nouveau)				
63 kWh 218 Advance	45800	0	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	+2 140	2%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46000	+4 521	2%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48000	+4 631	5%	FHEV
Townstar Combi				
1.3 TCe 130 Acenta	28380	+2 544	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39600	-4000	nc	Elec
OPEL				
Corsa (nouvelle)				
1.2 75	19200	+100	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	+125	nc	E
Electrique 136	36050	-4000	4%	Elec
Electrique 156 GS	37600	-4000	4%	Elec
Crossland				
1.2 Turbo 110 Elegance	26350	+330	7%	E
1.2 Turbo 130 Elegance Auto.	29600	+1 074	7%	E
1.2 Turbo 130 Ultimate Auto.	31300	+1 074	nc	E
1.5 Diesel 110 Elegance	28700	+240	7%	D
Mokka				
1.2 Turbo 100 Elegance	25600	+190	13%	E
1.2 Turbo 130 Elegance Auto.	30250	+360	13%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	31100	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	28950	+170	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	32500	+170	10%	E
e 136 Elegance	42000	-4000	8%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 110	28100	+170	nc	E
1.2 Turbo 130 GS	32600	+210	6%	E
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	PHEV
GSe	49150	0	5%	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33100	+230	nc	D
Electric 156	40990	-4000	4%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29750	+170	nc	E
1.2 Turbo 130 GS	34250	+210	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	36000	+818	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	+1 172	6%	D
Combo Life				
e Edition	36750	-4000	4%	Elec
PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19200	+100	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	-4000	2%	Elec
électrique 156 Active	35300	-4000	2%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-4000	2%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	2%	Elec
2008 (nouveau)				
1.2 PureTech 100 Active	26400	+170	4%	E
1.2 PureTech 100 Allure	28200	+170	1%	E
1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31700	+400	1%	E
1.2 PureTech 130 GT Auto.	33400	+400	3%	E
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	33400	+330	1%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	35100	+330	3%	D
Electrique 136 Active	38950	-4000	3%	Elec
Electrique 136 Allure	40750	-4000	3%	Elec
Electrique 156 Active	40400	-4000	3%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	3%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	3%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29420	+210	12%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31270	+210	11%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	32170	+210	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	+260	12%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	35770	+260	11%	D
e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
e-308 156 GT	46400	-4000	3%	Elec
308 SW				
1.2 PureTech 130 Active Pack	30420	+240	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure	32270	+240	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	33170	+240	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	+280	7%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36770	+280	7%	D
3008				
1.2 PureTech 130 Active Pack	35320	+898	11%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37620	+898	8%	E
Hybrid 136 Active Pack e-DCS6	38870	+230	11%	E
Hybrid 136 Allure Pack e-DCS6	41170	+230	8%	E
Hybrid 136 GT e-DCS6	43570	+230	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	+1 172	11%	D
1.5 BlueHDi 130 GT Auto.	44970	+1 172	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	+330	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	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	+540	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3%	D
5008				
1.2 PureTech 130 Active Pack	38120	+1 074	8%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	40820	+1 074	3%	E
Hybrid 136 Active Pack e-DCS6	41670	+260	8%	E
Hybrid 136 Allure Pack e-DCS6	44370	+260	3%	E
Hybrid 136 GT e-DCS6	47170	+260	3%	E
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	43070	+1629	8%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	45770	+1629	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT Auto.	48570	+1629	3%	D
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67886	+60 000	0%	E
S	81067	+60 000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60 000	0%	E
Spyder RS	159052	+60 000	nc	E
718 Cayman				
2.0	65847	+60 000	0%	E
S	79017	+60 000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60 000	0%	E
GT4 RS	159052	+60 000	0%	E
911 Coupé				
Carrera	124885	+60000	0%	E
Carrera T	135559	+60000	0%	E
Carrera S	140496	+60000	0%	E
Carrera GTS	158716	+60000	0%	E
Turbo	217388	+60000	0%	E
Turbo S	250260	+60000	0%	E
GT3	196554	+60000	0%	E
S/T	308978	+60 000	0%	E
Dakar	226689	+60 000	0%	E
911 Targa				
4	147205	+60000	0%	E
4S	162805	+60000	0%	E
4 GTS	181035	+60000	0%	E
911 Cabriolet				
Carrera	139295	+60000	0%	E
Carrera S	154865	+60000	0%	E
GTS	173115	+60000	0%	E
Turbo	231068	+60000	0%	E
Turbo S	263940	+60000	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	168800	0	0%	Elec
Turbo S	202400	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo				
4	106280	0	0%	Elec
4S	122981	0	0%	Elec
Turbo	169280	0	0%	Elec
Turbo S	202880	0	0%	Elec
Panamera (nouvelle)				
2.9	109728	+60 000	nc	E
Turbo E-Hybrid	194833	0	nc	PHEV
Macan				
2.0	72088	+60 000	0%	E
T	77276	+60 000	0%	E
S	81873	+60 000	0%	E
GTS	98626	+60 000	0%	E
Cayenne (nouveau)				
3.0	95407	+60000	0%	E
S	114830	+60000	0%	E
E-Hybrid	109769	0	0%	PHEV
S E-Hybrid	119799	0	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	179569	0	0%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	99487	+60000	0%	E
S	120110	+60000	0%	E
E-Hybrid	112769	0	0%	PHEV
S E-Hybrid	123999	0	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	183049	0	0%	PHEV
RENAULT				
Twingo				
1.0 SCe 65 Equilibre	16750	0	2%	E
1.0 SCe 65 Urban Night	19050	0	5%	E
E-Tech Authentic	25250	-4000	1%	Elec
E-Tech Equilibre	26550	-4000	1%	Elec
Clio (nouvelle)				
1.0 SCe 65 Evolution	18500	+100	0%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 TCe 90 Evolution	19600	0	0%	E
1.0 TCe 90 Techno	20900	+50	0%	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	23400	+75	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	-4000	6%	Elec
R110 Evolution	36300	-4000	4%	Elec
R135 Iconic	38300	-4000	2%	Elec
Captur				
1.0 TCe 90 Evolution	25550	+360	4%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno	28500	+310	4%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno Fast Track	30500	+310	14%	E
1.3 Mild Hybrid 160 R.S. Line	33000	+330	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	+400	16%	E
1.5 Blue dCi 115 Evolution	33300	+100	16%	D
Megane Estate				
1.3 TCe 140 Evolution	32300	+450	15%	E
1.5 Blue dCi 115 Evolution	34300	+170	15%	D
Megane E-Tech				
EV40 130 Standard Charge Equilibre	38000	-4000	1%	Elec
EV60 130 Super Charge Evolution ER	43000	-4000	1%	Elec
EV60 220 Super Charge Equilibre	42000	-4000	1%	Elec
EV60 220 Super Charge Techno	44500	-4000	6%	Elec
EV60 220 Optimum Charge Techno	46500	-4000	6%	Elec
EV60 220 Optimum Charge Iconic	48500	0	1%	Elec
Austral				
1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution	35000	+50	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Techno Auto.	38000	+1 074	2%	E
1.3 M. Hyb. 160 Techno Esprit Alpine Auto.	39400	+1 074	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	+310	3%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno	32600	+310	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	35800	+540	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	+2726	7%	E
1.5 Blue dCi 95 Techno	28800	+740	7%	D
1.5 Blue dCi 115 Techno	29800	+983	7%	D
E-Tech EV45 11kW Equilibre	37500	-4000	2%	Elec
E-Tech EV45 11kW Techno	40800	-4000	2%	Elec
ROLLS-ROYCE				
Ghost	319800	+60000	0%	E
Ghost Black Badge	376200	+60000	nc	E
Phantom	486000	+60000	nc	E
Cullinan	361800	+60000	nc	E
Cullinan Black Badge	417000	+60000	nc	E
SEAT				
Ibiza				
1.0 TSI 95 Style	21600	+75	5%	E
1.0 TSI 95 Copa	22970	+75	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	+310	16%	E
1.5 TSI 150 FR Xclusive DSG	33035	+310	21%	E
Arona				
1.0 TSI 95 Style	23990	+170	11%	E
1.0 TSI 110 Copa	26265	+100	15%	E
1.0 TSI 110 Xperience	29900	+100	17%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	33700	+280	17%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	35300	+280	19%	E
León				
1.0 TSI 110 Urban	29095	+260	9%	E
1.0 eTSI 110 Urban DSG	31495	+280	9%	E
e-Hybrid 204 FR	43900	0	nc	PHEV
2.0 TDI 115 Urban	33345	0	9%	D
León Sportstourer				
1.0 TSI 110 Urban	30215	+280	5%	E
1.0 eTSI 110 Urban DSG	32615	+330	5%	E
e-Hybrid 204 FR	45700	0	nc	PHEV
2.0 TDI 115 Urban	33465	0	5%	D
Ateca				
1.0 TSI 110 Style	32500	+818	17%	E
1.5 TSI 150 Style DSG	36600	+1 504	17%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	42500	+1 504	15%	E
2.0 TDI 150 Style DSG	40800	+450	17%	D
2.0 TDI 150 Xperience DSG	46700	+450	15%	D
Tarraco				
2.0 TDI 150 FR	53090	+1 172	11%	D
e-Hybrid 245 FR	53690	0	nc	PHEV
SERES				
3 Confort	33990	0	4%	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	+230	14%	E
1.0 TSI 110 Monte Carlo DSG	27900	+230	9%	E
1.5 TSI 150 Monte Carlo DSG	28700	+190	9%	E
Kamiq				
1.0 TSI 95 Active	24780	+150	22%	E
1.0 TSI Evo 110 Ambition	28200	+170	16%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	29100	+280	16%	E
Scala				
1.0 TSI 95 Active	25160	+100	26%	E
1.0 TSI 110 Ambition	28410	+100	19%	E
1.5 TSI 150 Ambition	29220	+240	19%	E
Karoq				
1.0 TSI 110 Ambition	31980	+360	5%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	34270	+818	5%	E
2.0 TDI 116 Ambition	35680	+190	5%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	46950	+1629	13%	D
2.0 TDI 150 Style DSG 4x4	47675	+1629	10%	D
Enyaq iV				
60	46150	-4000	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	15%	Elec
80 Sportline	62560	0	15%	Elec
80x Sportline	64830	0	15%	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	12%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	31830	+100	10%	E
1.5 TSI ACT mHEV e-Tec Style DSG	38800	+100	12%	E
2.0 TSI 245 RS DSG	46500	+2 918	9%	E
2.0 TDI 116 Ambition	32960	0	10%	D
2.0 TDI 150 Ambition DSG	36230	0	10%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	40750	0	12%	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Octavia Combi				
1.0 TSI 110 Ambition	30830	+100	12%	E
1.0 TSI 110 mHEV e-Tec Ambition DSG	33300	+50	12%	E
1.0 TSI 110 mHEV e-Tec Style DSG	37820	+50	9%	E
1.5 TSI ACT 150 Ambition	32910	+170	12%	E
1.5 TSI ACT mHEV e-Tec 150 Style DSG	39910	+170	9%	E
2.0 TSI 245 RS DSG	47610	+3 331	5%	E
2.0 TDI 116 Ambition	34060	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	+3 119	8%	E
RS	55510	+60 000	10%	E
2.0 TDI 150 Ambition DSG	44640	+898	8%	D
2.0 TDI 200 Style DSG 4x4	52410	+6 635	9%	D
2.0 TDI 200 Sportline DSG 4x4	54020	+6 635	9%	D
Superb				
1.5 TSI ACT 150 Style DSG	43540	+983	7%	E
iV Laurin & Klement	57240	0	18%	PHEV
2.0 TDI 150 Style DSG	47310	+240	7%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	51230	+240	10%	D
2.0 TDI 200 Sportline DSG	53240	+1 184	10%	D
2.0 TDI 200 Laurin & Klement DSG	56400	+1 184	10%	D
Superb Combi				
1.5 TSI ACT 150 Style DSG	44840	+1 504	9%	E
iV Laurin & Klement	58340	0	24%	PHEV
2.0 TDI 150 Style DSG	48410	+480	9%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	52370	+480	15%	D
2.0 TDI 200 Sportline DSG	54380	+1 754	15%	D
2.0 TDI 200 Laurin & Klement DSG	57510	+1 754	10%	D
SMART				
#1 (nouvelle)				
Pro	36315	0	nc	Elec
Brabus	47815	0	0%	Elec
SUBARU				
Impreza				
e-Boxer Confort	34990	+13 014	5%	FHEV
e-Boxer Premium	36990	+13 014	nc	FHEV
XV				
e-Boxer Confort	36990	+22 380	nc	FHEV
e-Boxer Premium	38990	+22 380	nc	FHEV
Forester				
e-Boxer Confort	39990	+33 785	6%	FHEV
Solterra (nouveau)				
Confort	59990	0	nc	Elec
Outback				
2.5 Boxer 169 Onyx Field	49990	+55 433	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	+210	8%	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	24990	+75	13%	E
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	29190	+75	11%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style Auto.	31140	+75	11%	E
Swace (nouvelle)				
1.8 Hybrid Privilège	33750	0	9%	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	28390	+100	7%	E
1.4 Boosterjet Hybrid Style	31990	+100	8%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	34790	+50	8%	FHEV
Across				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	59290	0	7%	PHEV
TESLA				
Model 3 (nouvelle)				
Propulsion	42990	0	0%	Elec
Grande Autonomie	50990	0	0%	Elec
Model Y				
"base" (fabriquée en Allemagne)	45990	-5000	5%	Elec
"base" (fabriquée en Chine)	45990	0	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	+240	6%	E
1.5 VVT-i 120 Dynamic	21400	+150	6%	E
1.5 VVT-i 120 Design	22900	+210	8%	E
GR Pack Premium	37400	+35 346	3%	E
GR Track	39400	+35 346	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	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Design	38900	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Collection	43400	0	0%	FHEV
Hybride rechargeable 225 Collection	49400	0	0%	PHEV
Hybride rechargeable 225 GR Sport	49400	0	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	+230	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	+60 000	2%	E
bZ4X (nouveau)				
11 kW Origin	55000	0	5%	Elec
Camry				
Hybride 218 Dynamic Pack Confort	45800	+100	nc	FHEV
Mirai				
Lounge	72250	0	nc	Hyd
Highlander				
Hybride 248 Lounge	71000	+10 534	5%	FHEV
Land Cruiser 3P				
204 D-4D Life	54850	+60 000	10%	D
Land Cruiser 5P				
204 D-4D Life	57650	+60 000	10%	D
GR Supra				
2.0	57600	+4 543	2%	E
3.0	69600	+28 413	2%	E
3.0 Pack Premium	71600	+28 413	6%	E
Proace City Verso				
Electric 50 kWh Dynamic	38920	-5000	5%	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI 80	21170	+170	9%	E
1.0 TSI 95	22105	+50	9%	E
1.0 TSI 95 Life	24505	+50	23%	E
1.0 TSI 110 Life DSG	27080	+210	23%	E
1.0 TSI 110 Life Plus DSG	27715	+210	16%	E
GTI	34440	+1629	3%	E
GTI "Edition 25"	38380	+1629	8%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
T-Cross (nouveau)				
1.0 TSI 95 Life	25700	+260	nc	E
1.0 TSI 115 Life DSG	28570	+360	nc	E
1.0 TSI 115 Life Plus DSG	29820	+360	nc	E
1.5 TSI 150 Style DSG	33900	+540	nc	E
1.5 TSI 150 R-Line DSG	34210	+540	nc	E
Taigo				
1.0 TSI 95	24830	+170	14%	E
1.0 TSI 110 Life	27980	+170	17%	E
1.0 TSI 110 Life Plus	29165	+170	11%	E
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35600	+330	12%	E
1.5 TSI 150 Style DSG	35890	+330	16%	E
T-Roc				
1.0 TSI 110	26700	+540	9%	E
1.5 TSI EVO 150 Life	33850	+540	10%	E
1.5 TSI EVO 150 Life Plus	35150	+540	19%	E
R	57500	+60 000	8%	E
2.0 TDI 116	30120	+150	9%	D
2.0 TDI 150 Life DSG	40330	+260	10%	D
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	41630	+260	19%	D
T-Roc Cabriolet				
1.0 TSI 110 Style	40270	+1 172	14%	E
1.5 TSI EVO 150 Style DSG	45400	+1 504	14%	E
1.5 TSI EVO 150 R-Line DSG	50000	+1 504	19%	E
Golf 8				
1.0 TSI 110 Life Plus	32395	+170	18%	E
1.0 eTSI 110 Life Plus DSG	35385	+50	18%	E
1.0 eTSI 110 Match DSG	36585	+50	13%	E
1.5 eTSI 130 Match DSG	38390	+190	13%	E
1.5 eTSI 130 Style DSG	39985	+190	9%	E
1.5 eTSI 150 Style DSG	41360	+280	9%	E
1.5 eTSI 150 R-Line DSG	41690	+280	13%	E
GTI	48210	+4279	4%	E
GTI Clubsport	53085	+9 681	7%	E
eHybrid 204 Style	46975	0	19%	PHEV
GTE	51580	0	12%	PHEV
2.0 TDI 116	33220	0	10%	D
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	41280	0	18%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	44075	0	9%	D
GTD	47925	+650	17%	D
Golf SW				
1.0 TSI 110 Life Plus	33775	+210	13%	E
1.0 eTSI 110 Life Plus DSG	36775	+75	13%	E
1.5 eTSI 130 Life Plus DSG	38595	+230	13%	E
1.5 eTSI 150 Style DSG	43005	+330	16%	E
1.5 eTSI 150 R-Line DSG	43175	+330	12%	E
2.0 TDI 116 Life Plus	38030	0	11%	D
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	42505	+125	13%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	45530	+125	16%	D
ID.3 (nouvelle)				
Pro Performance 204 Life Plus	42990	-4000	5%	Elec
Pro S 204 Style	49990	0	10%	Elec
Pro S 204 Style Exclusive	52990	0	3%	Elec
Touran				
1.5 TSI EVO 150 Life Plus	42200	+2 049	9%	E
2.0 TDI 122 Life Plus	44600	+400	9%	D
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	48600	+1 050	9%	D
2.0 TDI 150 Style DSG	52800	+1 050	8%	D
ID. Buzz (nouveau)				
Pro 204	59450	0	5%	Elec
Tiguan (nouveau)				
1.5 eTSI 130	39450	+898	nc	E
1.5 eTSI 150 Elegance	49900	+1436	nc	E
1.5 eTSI 150 R-Line	48600	+1436	nc	E
2.0 TDI 150 Life Plus	48150	+1 668	nc	D
Tiguan Allspace				
1.5 TSI 150 R-Line DSG	52800	+5 288	10%	E
2.0 TDI 150 R-Line DSG	56000	+4 298	10%	D
2.0 TDI 200 R-Line 4Motion DSG	60900	+8 710	10%	D
2.0 TDI 200 Elegance Exclusive 4M. DSG	64000	+8 710	12%	D
ID.4				
Pure Performance 170	46990	-4000	7%	Elec
Pro Performance 204 Life Plus	55250	0	3%	Elec
GTX	62500	0	12%	Elec
ID.5				
Pro Performance	59650	0	7%	Elec
GTX	65200	0	12%	Elec
Passat SW (nouvelle)				
1.5 eTSI 150	42990	+210	nc	E
2.0 TDI EVO 150 Life Plus	50490	+1 110	nc	D
Arteon				
R	71190	+60 000	8%	E
eHybrid 218 Elegance	61990	0	6%	PHEV
eHybrid 218 R-Line	62090	0	6%	PHEV
2.0 TDI EVO 150 Elegance DSG	60890	+730	22%	D
Arteon Shooting Brake				
R	71790	+60 000	6%	E
eHybrid 218 Elegance	62890	0	7%	PHEV
eHybrid 218 R-Line	63090	0	7%	PHEV
2.0 TDI EVO 150 Elegance DSG	61690	+840	6%	D
ID.7 (nouvlle)				
Pro 286 Style	62650	0	nc	Elec
Touareg (nouveau)				
eHybrid 381 Elegance	87900	0	5%	PHEV
R	103700	0	3%	PHEV
Caddy				
1.5 TSI 114 DSG	37000	+2 800	9%	E
2.0 TDI 102	35900	+1 090	9%	D
2.0 TDI 122 DSG	39950	+1 650	9%	D
2.0 TDI 122 Life DSG	42650	+2 008	nc	D
VOLVO				
EX30 (nouveau)				
Single Start	37500	0	nc	Elec
Single Extended Range Start	41700	0	nc	Elec
Single Extended Range Plus	45000	0	nc	Elec
Twin Performance Plus	49250	0	nc	Elec
Twin Performance Ultra	52200	0	nc	Elec
XC40				
B3 Plus	46350	+2 929	4%	E
B4 Ultimate	54250	+3 250	4%	E
Recharge 238 Essential	48950	0	7%	Elec
Recharge Extended Range 252 Start	53550	0	7%	Elec
Recharge Extended Range 252 Plus	57150	0	7%	Elec
Recharge Twin 408 Plus	61150	0	7%	Elec
Recharge Twin 408 Ultimate	66400	0	7%	Elec
C40				
Recharge 238 Plus	56850	0	0%	Elec
Recharge Extended Range 252 Plus	59150	0	0%	Elec
Recharge Extended Range 252 Ultimate	63400	0	4%	Elec
Recharge Twin 408 Ultimate	67400	0	4%	Elec
S60				
B4 essence Plus Style Dark	53150	+2 248	nc	E
Recharge T6 Ultimate Style Chrome	71400	0	14%	PHEV
Polestar Engineered	77600	0	14%	PHEV
V60				
B3 Essence Start	49850	+2 323	nc	E
Recharge T6 Plus Style Dark AWD	66500	0	nc	PHEV
Polestar Engineered	79700	0	nc	PHEV
B4 diesel Start	55000	+1 504	nc	D
V60 Cross Country				
B4 Diesel Pro	61250	+7 099	5%	D
XC60				
Recharge T6 Start	72130	0	nc	PHEV
Recharge T8 Ultimate Style Chrome	83230	0	nc	PHEV
Polestar Engineered	87480	0	nc	PHEV
B4 Diesel Start	59230	+7 524	nc	D
XC90				
Recharge T8 Start	90800	0	nc	PHEV
B5 Ultimate Style Chrome AWD	91530	+43 179	nc	D
EX90 (nouveau)				
Twin Ultra	105200	0	nc	Elec
Twin Performance Ultra	110400	0	nc	Elec

Elec : électrique - E : Essence - FHEV : hybride - PHEV : hybride rechargeable - GNV - GPL - E85 : Ethanol - Hyd : hydrogène - D : diesel

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 Ulysse - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designe.fr. *Au 18/08/2023

ŠKODA

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

À partir de

129 €/mois(1)

LLD 37 mois / avec apport

Modèle présenté : Fabia Monte Carlo 1.0 TSI 95 ch BVM à 275 €/mois sur 37 mois avec options, 1er loyer de 3 000 €, remise de 4 000 € déduite.

Offre valable jusqu'au 31/01/2024. (1) **Exemple pour pour une Škoda Fabia Selection 1.0 MPI 80 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 1er loyer de 2 500 €, remise de 4 000 € 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**