



Match

Balle de break!
Mercedes-AMG C 63 S 680 ch / BMW M3 Touring 510 ch

P. 36

Santé

Niveau 1 Niveau 2 Niveau 3

Attention à ces médicaments
Au volant, ils sont aussi dangereux que l'alcool

P. 52



DACIA PRÉPARE UN SUV COUPÉ

P. 16



Inspiré du Renault Arkana
mais 7 000 € moins cher!

SCOOP **Auto**
Plus



Dossier spécial électriques

P. 24



117 modèles mesurés
par le labo Auto Plus

- Autonomie
- Temps de recharge
- Performances...

+ 12 nouveautés à l'essai



Actualités

RIP les zones à faibles émissions! P. 12



Un dernier clou planté dans le cercueil des ZFE



Assurance dématérialisée, permis à points, contrôle technique... P. 6

Tout ce qui change en avril

Comparatif

8 dashcams GPS

à moins de 130 €



P. 44

Occasion

Besoin d'un utilitaire ?

Nos conseils

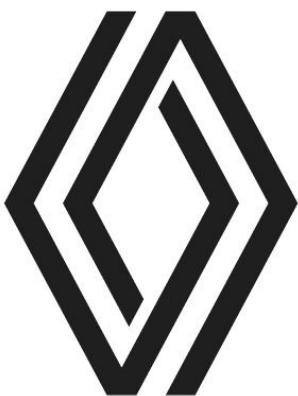


P. 46

L 14629 - 1856 - 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 € - SCAN-MAR: 32,00 € - TOM S: 550 CFP - CH: 5-FS - TUN: 5,80 DUTU



RENAULT CLIO E-TECH FULL HYBRID

145 CH

jusqu'à 900 km d'autonomie⁽²⁾

jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽³⁾

jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽⁴⁾

version esprit Alpine

E-Tech full hybrid

210€ à partir de
/mois⁽⁵⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁷⁾

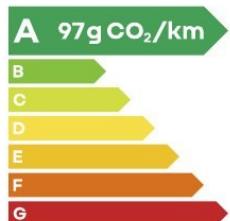
LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 3 000€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁸⁾

essence

140€ à partir de
/mois⁽⁶⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁷⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁸⁾





existe aussi en motorisations diesel et GPL

modèle présenté : version hybride, Renault clio esprit alpine e-tech full hybrid 145 avec option peinture métallisée **290€/mois⁽⁹⁾**, 1^{er} loyer 3 000€, pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁸⁾ (1) marque déposée, dans la limite des stocks disponibles. (2) avec un plein d'essence. (3) en cycle urbain. (4) par rapport à moteur thermique équivalent, en cycle urbain⁽⁵⁾ Clio evolution e-tech full hybrid 145 hors options. (6) Clio evolution sce 65 hors options. (5)(6)(9) locations longue durée, assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max, sous réserve étude et acceptation diac agissant sous la marque mobilize financial services, sa au capital de 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny, n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr), restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (7) 2^{er} et 3^{er} loyers offerts si contrat ill. (8) pack sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois, contrat ill 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 1^{er} au 31/03/24. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,2/7,0. émissions co₂ min/max (g/km)*: 95/121.

*selon norme wtp. © m. levrey
Renault recommande Castrol

renault.fr

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



POUR SAUVER
LA GALAXIE, C'EST
MIEUX D'ÊTRE
BIEN ACCOMPAGNÉ



POUR FAIRE
DES ÉCONOMIES
AUSSI.

Vous pouvez compter sur les 5000 conseillers EDF partout en France pour vous aider à faire des économies.

ACTU

- 6 L'événement Assurance, permis, impôts, contrôle technique: moisson d'avril!
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Nouveautés Un SUV coupé Dacia!
- 20 Les voitures de la semaine: à bord du futur BMW iX3

ESSAIS

- 23 Le labo
- 24 Dossier Spécial électriques: les chiffres, les dernières nouveautés à l'essai
- 32 Panoramique Le Volkswagen T-Cross restylé 1.5 TSI DSG7 R-Line de 150 ch
- 36 Match La Mercedes-AMG Classe C 63 S Break de 680 ch face à la BMW M3 Touring de 510 ch
- 40 Test lecteurs La Peugeot E-308
- 42 On a tout essayé! La Fiat Topolino 8,2 ch 5,4 kWh, la Ligier Myli 6,8 ch, 8,3 kWh

GUIDE PRATIQUE

- 44 Les coachs Auto Plus 8 dashcams GPS à moins de 130 € testées par notre labo
- 46 Acheter une voiture d'occasion Nos conseils pour bien choisir un utilitaire
- 49 Ça vous est arrivé
- 50 Les stars de l'occasion Une BMW Série 1 "F40" à boîte auto. à moins de 20000 €
- 52 Le coin des experts Médicaments au volant: des précautions à prendre

MAGAZINE

- 54 Le sport Formule 1: Oliver Bearman, débutant bluffant
- 56 Auto Plus Classiques La Renault Rambler Classic (1966)
- 58 Le prix des voitures neuves



Edito



La journée du paradoxe

En cherchant bien, on trouve une de ces fameuses "journées mondiales de..." sur à peu près tout et n'importe quel sujet. Des plus sérieux aux plus loufoques. Rien que dans la semaine qui vient de s'écouler, on trouve, pèle-mêle, la journée mondiale des marionnettes, du rangement de bureaux, ou encore celle du bonheur, de la glace artisanale ou de la procrastination (mais celle-là, on la remet à demain...). Alors même si nous célébrons théoriquement aujourd'hui les nuages (si, si), j'ai eu l'envie de faire de ce 29 mars la journée mondiale du paradoxe. Et vous comprendrez vite pourquoi à la lecture de ce numéro d'Auto Plus.

Commençons par l'événement de la semaine (p. 6), qui revient notamment sur la dématérialisation de la vignette verte. Rien de paradoxal à cela, évidemment, mais en se penchant de plus près sur le fonctionnement du système... Ainsi, pour vérifier votre attestation d'assurance, les forces de l'ordre interrogeront désormais directement le Fichier des véhicules assurés (FVA) à partir de votre plaque. Ce qu'elles pourraient donc faire également chaque fois qu'un véhicule est flashé, non ? Simple question rhétorique, les autorités ayant déjà procédé ainsi lors d'une récente expérimentation. Les contrevenants non assurés recevaient alors un avertissement, puis... Et puis rien, personne ne fut sanctionné et l'expérimentation a fait pschitt. En résumé, alors que l'Etat a les moyens de sanctionner le défaut d'assurance, il laisse couler, cependant que le moindre kilomètre à l'heure de trop est, lui, systématiquement puni. Vous avez dit paradoxe ? Jetez plutôt un œil aux news de la semaine (p. 12). On y découvre que le dernier clou vient d'être planté dans le cercueil des ZFE qui auront fait trembler tant d'automobilistes. Principale raison, l'incompréhension totale autour de ce système qui visait, non à lutter contre les rejets de CO₂, mais à améliorer la qualité de l'air des grandes villes, polluée par des gaz et des particules divers qui n'ont pourtant rien à voir avec le réchauffement climatique. En entendant hier à la radio un journaliste, réputé expert, estimer que les pastilles Crit'Air étaient une erreur car elles récompensaient les "SUV modernes au détriment des petites voitures anciennes", m'est venue l'envie de lui coller le tarin sur le pot d'une vieille Peugeot 206 diesel sans Fap puis sur celui d'un 2008 BlueHDi pour qu'il me confirme lequel des deux pollue le plus.

Bouquet final de cette journée mondiale du paradoxe, avec notre dossier sur le danger de certains médicaments au volant (p. 52). Vous y apprendrez que, si la moindre bière de trop est durement sanctionnée (et c'est logique), on peut impunément avaler un cocktail de somnifères une heure avant de conduire. Sachant cela, je souhaiterais vous dire, comme dans Star Wars: que la force soit avec vous. Mais pour cela, il faudra attendre la journée mondiale de la force, le 4 mai prochain (May the fourth... pour les anglophones).

Nicolas

Trait d'humeur

A compter du 1^{er} avril, la vignette verte et l'attestation d'assurance disparaissent



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.



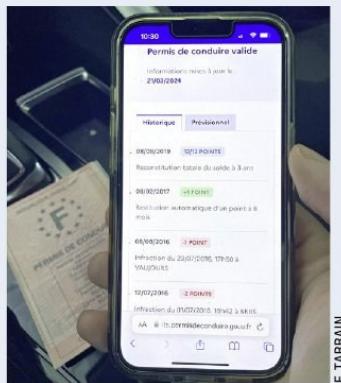
ASSURANCE, PERMIS, IMPÔTS, CONTRÔLE TECHNIQUE...

Moisson d'avril !

Au printemps, les changements dans la vie de l'automobiliste se ramassent à la pelle : disparition des attestations d'assurance, mise en place d'un contrôle technique qui n'a pas fini de faire parler de lui, refonte du site qui permet de savoir avec combien de points on roule... Rarement mois d'avril aura été aussi riche en chambardements. Voilà, en détail, ce qui vous attend.

PERMIS Tout savoir sur vos points perdus

Lancé en novembre dernier, le service Mespoints, permisdeconduire.gouv.fr vient de s'enrichir de fonctions bien utiles. Outre la consultation de votre solde de points à date et de votre relevé d'information restreint (qui liste les catégories de permis détenus), il dresse un historique rapide des événements qui ont affecté votre permis depuis son obtention (dates des infractions, de la perte et de la restitution du ou des points). Mieux, dans un onglet "prévisionnel", on peut désormais prendre connaissance de la date théorique de reconstitution de son solde (en l'absence de nouvelles infractions commises entre-temps). Une info précieuse, certes, mais à la fiabilité toute relative, tant les délais de retrait de points, après règlement du PV, peuvent être erratiques. N'empêche, pour qui ne collectionne pas



F. TARRAIN

les prunes et veut savoir quand il retrouvera ses 12 points, ça reste fiable. Ajoutons enfin qu'il sera possible, d'ici peu, de télécharger son relevé d'information intégral : un document officiel qui détaille avec un luxe de précisions l'ensemble des verbalisations (avec la nature de l'infraction) ayant entraîné par le passé un retrait de point(s), ainsi que toutes les dates de mouvements sur son permis.

CONTRÔLE TECHNIQUE Deux-roues et voiturettes convoqués

Le baptême du feu pour les deux et trois-roues motorisés et les voitures sans permis, c'est le 15 avril. A cette date, les véhicules de catégorie "L" – du scooter de moins de 50 cm³ au quadricycle lourd en passant par la moto – immatriculés (dans un premier temps) avant le 1^{er} janvier 2017, seront convoqués au contrôle technique (CT). Un rendez-vous imposé, à terme, cinq ans après la date de première mise en circulation, puis tous les trois ans. Sachant qu'en cas de vente un CT de moins de six mois sera requis. Concrètement, les 8 fonctions contrôlées (en 80 points) pourront donner lieu à 88 défaillances "majeures" (contre-visite sous deux mois) et 9 "critiques" (immobilisation le soir même). Notez que certains contrôles ne seront effectués qu'en 2025 : la mesure sonore le 1^{er} mars, celle de la vitesse le 1^{er} juin. Voilà

pour le déroulé. Quid du prix, qui sera dicté par le temps passé par le contrôleur sur le véhicule, mais aussi par la concurrence locale ? A deux semaines du coup d'envoi, c'est l'omerta : aucune enseigne n'avance d'estimation, au motif (justifié) que les tarifs du CT restent libres. Alors, combien ? Selon nos sources, cela pourrait aller de 35 à plus de 60 € ! Une fourchette large qui laisse augurer une sacrée guerre des prix. Sans parler de celle des nerfs que mène la Fédération française des motards en colère : vent debout contre l'épreuve, elle organise une manifestation nationale les 13 et 14 avril.



B. CHIBANE / MAXPPP

Et aussi...

BONUS

Nouvelles électriques éligibles. Trois nouveautés rejoignent la liste des 456 modèles/versions ayant obtenu un score environnemental suffisant pour prétendre au bonus de 4 000 ou 7 000 € : la Citroën ë-C3, le Mini Countryman et l'inattendue voiture de plage Moke EV-1 (photo).



MOKE INTERNATIONAL

CARTES GRISES

Deux exonérations de moins. La carte grise gratuite pour les véhicules "dits propres" – à savoir les hybrides, E85 et GPL –, c'est désormais fini dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Paca. Le titre devient ainsi payant partout, sauf dans les Hauts-de-France (exonération de 50 %) et en Corse (100 %).

APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE
Nouveau service 1jeune1permis. Depuis le 21 mars, le portail 1jeune1solution.gouv.fr recense

toutes les aides financières, nationales et locales, permettant aux jeunes de passer – désormais dès 17 ans – leur permis. A son lancement, le service compte la bagatelle de 458 dispositifs ! Pourquoi faire simple ?

STATIONNEMENT

Ça se durcit. C'est notamment le cas à Biarritz (64), où le tarif du FPS passe de 20 à 35 € le 1^{er} avril et où certaines zones passent payantes toute l'année (quartier Bibi Beaurivage, secteur de l'Hôtel du Palais), tandis

que d'autres, gratuites jusqu'à présent, le deviennent durant la saison touristique (quartier des Falaises, partie haute de l'avenue de l'Impératrice). Au Tréport (76), l'heure de stationnement dans le quartier des Cordiers va être facturée... 5 €. A Grenoble (38), la zone de stationnement payante s'étendra au quartier de l'Ile verte à partir du 10 avril. A Reims (51), le secteur Gosset-Jamin-Saint-Marceaux devient payant le 2 avril. A La Grande-Motte (34), il faudra cracher au bassinet toute l'année dans le centre-ville...



F. TARRAIN

ASSURANCE Adieu vignette verte et attestation

Paradoxe printanier : tandis que les feuilles vertes s'épanouissent sur les arbres, celles qui garnissaient les pare-brise et le portefeuille des conducteurs tombent dans l'oubli. A compter du 1^{er} avril, l'attestation et la vignette d'assurance disparaîtront du paysage automobile français : du jour au lendemain, elles cesseront d'être obligatoires... Ce qui ne veut pas dire que l'assurance devient facultative.

Un fichier qui sait tout

En revanche, le moyen d'apporter la preuve que son véhicule est bien couvert change radicalement. Concrètement, à partir de lundi, fini la menace d'un PV à 35 € en cas de non-apposition de la vignette verte ou de non-

présentation de l'attestation. Lors des contrôles, les forces de l'ordre interrogeront le Fichier des véhicules assurés (FVA) à partir de votre plaque. Celui-ci, alimenté par les assureurs, recense tous les contrats en cours pour l'ensemble des véhicules immatriculés en France. Vous pouvez d'ailleurs vérifier, par précaution, si le vôtre y figure bien, sur Consultation-fva.fr.

L'attestation actuelle reste valable (et utile)

Ne prenez pas la photo ci-dessus au pied de la lettre ! Si vous avez souscrit votre contrat avant le 1^{er} avril, déchirez la vignette verte, mais conservez votre attestation avec vous : elle vous servira pour la rédaction d'un constat amiable. En revanche,

si votre assurance prend effet après cette date, vous ne recevrez plus aucun document papier : seul un mémo véhicule assuré (MVA) vous sera envoyé par e-mail. Il s'agit en fait d'une nouvelle attestation – qui ne sera pas renouvelée chaque année –, que vous pourrez soit imprimer, soit stocker dans votre smartphone. Elle comportera toutes les infos nécessaires pour remplir un constat et fera office, les premiers jours, de preuve d'assurance auprès des forces de l'ordre (les compagnies et mutuelles ayant 72 heures pour transmettre les données vous concernant au FVA). Et si vous n'avez ni smartphone ni imprimante ? Réclamez à votre assureur l'envoi de ce mémo en version papier.

Et pour circuler à l'étranger ?

Pas d'inquiétude : dans 35 pays européens (dont ceux de l'UE), la plaque d'immatriculation vaut présomption d'assurance en règle. En revanche, l'Albanie, l'Azerbaïdjan, le Maroc, la Moldavie, la Macédoine du Nord, la Tunisie, la Turquie et l'Ukraine exigent une carte d'assurance. Si vous devez vous rendre dans l'un de ces pays, il vous faudra demander une carte internationale d'assurance automobile à votre assureur et l'imprimer sur papier blanc. Notez que ce même document servira également de preuve d'assurance pour les véhicules non immatriculés, mais soumis à une obligation d'assurance (comme les trottinettes électriques). ■

PNEUS

Fin de la période hivernale.

L'obligation de doter son véhicule d'équipements hivernaux dans 34 départements couverts par des massifs montagneux prend fin ce 31 mars. Prochaine application de la loi montagne ? Le 1^{er} novembre prochain. Avec, cette fois, des PV pour ceux qui ne respecteront pas les règles ?

SORTIE

Une exposition princière.

Le Musée de l'automobile de Mulhouse accueille, à partir du

13 avril, une vingtaine de voitures de la collection du prince Albert de Monaco, dont une Lotus Seven IV, la première motocyclette Humber d'Albert I^{er} ou encore une... Formule 1.



FIN DE RÈGNE

Bye-bye la Zoe. Sortie en 2012 et produite à un peu plus de 420 000 exemplaires, la première "vraie"

électrique française va tirer sa révérence ce samedi avec l'arrêt de sa production sur les chaînes de l'usine de Flins (78). Nous reviendrons la semaine prochaine sur ses douze ans de carrière.

ESSAIS BRANCHÉS

Début des Electric Days. D'avril à septembre, sept métropoles accueillent les Electric Test Days. Le principe ? Permettre aux particuliers d'essayer gratuitement (et sur réservation), la voiture électrique de leur choix parmi 21 modèles disponibles

(de l'Audi Q4 au Volvo EX30, en passant par le Smart #1). Premières dates : Bordeaux, le 7 avril (au stade Matmut Atlantique, de 9h30 à 18h30), puis Nantes le 9 juin, Rouen le 23 juin, Paris le 30 juin... Informations et réservations sur ElectricTestdays.com





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



Radars (bientôt) installés par les maires

Le très mauvais exemple italien

Alors comme ça, nos maires vont pouvoir poser des radars où ils veulent ? C'est déjà le cas en Italie, le pays aux... 11000 cabines ! Un record et une pompe à fric qui exaspèrent les Italiens. Au point que le gouvernement Meloni a dû réagir : il a avoué le peu d'intérêt pour la sécurité routière de certains contrôles et décidé de faire le ménage. Et chez nous, ça va se passer comment ?

Roberto C., Carpentras (84)

Pascale Gétin. Hasard du calendrier, pile au moment où les maires peuvent déposer leurs demandes de radars (voir Auto Plus n° 1855), l'Italie veut, en effet, démonter ceux qu'elle a laissé pousser anarchiquement.

Une dérive que la France semble vouloir éviter. Déjà, elle conditionne l'implantation des cabines "locales" à une autorisation de la préfecture, donc de l'Etat. Ensuite, alors que les maires demandaient à pouvoir installer des radars, à titre préventif, dans des zones jugées dangereuses, le gouvernement s'y est opposé : "la mise en œuvre d'un moyen répressif de contrôle reposant sur un risque potentiel d'accidentel est susceptible de rendre l'acceptation du contrôle par l'usager de la route plus difficile". Une belle intention que l'Etat ne respecte pas lui-même, notamment avec ses voitures radars qui ratissent très large. A surveiller donc.

Les deux font la paire

Vu à Villemonble (93) sur l'avenue de Rosny : un radar autonome à moins de 10 mètres d'un radar tourelle. La double peine !

M. Hilbé, Le Raincy (93)

François Tarrain. Une configuration certes atypique – mais pas non plus inédite –, qui ressemble à un gros piège... Mais qui n'en est pas un : le radar tourelle vient d'être installé sur cet axe habituellement surveillé par l'autonome. C'est ce dernier qui flashe pendant la période de tests de la cabine. Et lorsqu'elle sera prête, il partira vers un autre emplacement.



REPORTER AUTOPLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Pour vous convertir à l'E85, vous avez :

11 %

1 %

3 %

85 %

- Installé un boîtier homologué

- Effectué une reprogrammation

- Acheté une Ford flexfuel d'origine

- Laissé votre auto telle quelle

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

Regretterez-vous la vignette verte d'assurance sur le pare-brise ?

- Non, bon débarras, c'était moche.
- Un peu, parce qu'elle nous rappelait la date d'échéance de notre contrat.
- Oui, surtout en cas d'accident.

Un non-sens, cette trappe de recharge

Sur le Renault Scenic E-Tech, un point – qui ne semble étonner personne – me surprend : la trappe de recharge à l'avant droit. Pour se brancher sur une borne côté trottoir, ça peut être le plus pratique. Par contre, dans un garage, on doit serrer à droite pour ouvrir la portière côté conducteur : la trappe se retrouve alors contre le mur, inaccessible !

Laurent Tonelli, Belfort (90)

Charles Thouluc. Votre remarque, pertinente, met le doigt sur un vrai problème : il n'y a, au fond, pas d'emplacement idéal pour la trappe de recharge. Côté droit (à l'avant comme à l'arrière) ? Si on doit se coller au mur, la prise est en effet difficile à atteindre. Côté gauche ? Sur la voie publique, on doit flirter avec le trafic pour brancher le câble et le risque d'arrachement par un véhicule en circulation n'est pas négligeable. A l'avant ou à l'arrière ? Gare aux coups de pare-chocs en stationnement et aux dégâts en cas d'accident. Bref, ne reste plus qu'une solution. Ou plutôt deux : une prise de chaque côté pour affronter toutes les situations. Ça existe, mais c'est l'exception (Audi eTron, Porsche Taycan)...



F. GROUT

A qui profite la prime ?

Ma concession m'affirme que je ne peux pas bénéficier de la prime à la conversion pour la destruction d'un Peugeot Partner de 2003 et l'achat d'un Dacia Duster GPL neuf. Vrai ?

Annie Imbert, Gap (05)

Pierre-Louis Champeaux.

C'est exact : seuls les véhicules thermiques Crit'Air 1 d'occasion émettant moins de 132 g/km de CO₂ peuvent encore prétendre à la prime. Précision utile : le revenu fiscal de référence par part du demandeur doit, en outre, être inférieur ou égal à 15 400 €.

Les mains dans le sac !

Autour de chez moi, au Havre, le prix du GPL varie d'environ 10% selon les distributeurs – et même, parfois, au sein d'une même enseigne –, ce qui me paraît tout à fait contestable, voire à la limite de l'escroquerie organisée !

Michel Cornette, Le Havre (76)

Saïda Djerrada. Que le prix du GPL, comme des autres carburants, varie dans des proportions plus ou moins importantes d'un distributeur

à un autre, y compris dans un périmètre géographique restreint, n'a absolument rien de contestable. Et ce, pour une très bonne raison : en France, les prix de l'essence sont libres. A la limite, c'est plutôt l'inverse qui serait dérangeant : si toutes les stations autour de chez vous affichaient peu ou prou les mêmes tarifs, on pourrait alors suspecter une entente entre elles !

Ça change



tout

19,99€⁽¹⁾
/mois

**C'est le prix de la Série Spéciale
120 Go 5G sans engagement,
et il n'est pas près de changer.**



FOURNISSEUR OFFICIEL

Offre soumise à conditions, valable à partir du 01/02/24 en France métropolitaine. 10€ de frais d'activation de la carte SIM.

5G : dans les zones couvertes (déploiement en cours) avec terminal compatible. Couverture sur reseaux.orange.fr. (1) Réservé aux particuliers dans la limite de 5 forfaits mobile par offre internet Orange. Tarif incluant une remise de 5€ sur le tarif du forfait Série Spéciale 120 Go 5G à 24,99€/mois. Perte de la remise en cas de résiliation de l'offre internet ou de demande de suppression de la remise par le client internet.



est là



Par Saïda Djerrada



CAMÉRA CACHÉE

Le bilan gratuit “Prêt à partir” de Norauto vaut-il le détour ?

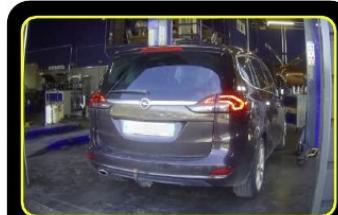
LA MISSION
DE NOTRE ESPION

Facturé d'ordinaire 19,95 €, le pack “Prêt à partir” est offert jusqu'au 7 mai. L'enseigne garantit un bilan en 15 points de contrôle afin d'embarquer “en toute sécurité pour un long trajet”.

La promesse est-elle tenue ? Allons le vérifier !



Dès le premier garage contacté, nous décrochons un rendez-vous sous 24 heures. Efficace ! Sur place, l'accueil est agréable. “Vous envisagez un long trajet bientôt ?”, s'enquiert notre interlocuteur. Nous lui répondons par l'affirmative avant de lui confier les clés de notre Opel Zafira.



Dix minutes plus tard, notre auto cobaye est prise en charge. Un jeune mécanicien commence le bilan par le contrôle de l'éclairage. Il repère une ampoule grillée à l'avant et la remplace par une neuve de notre kit. Cela démarre bien. Puis, il place notre Zafira sur un pont pour vérifier les pneus.



“Lorsque vous roulez, votre voiture tire d'un côté ?” C'est, en effet, le cas depuis peu. Notre homme nous propose de régler le parallélisme du train avant pour 23 €. Le prix est plus qu'honnête, nous acceptons. Place ensuite au contrôle des freins : “RAS.” Mouais, pas vraiment !

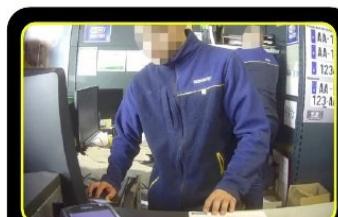
PHOTOS: DR



Les plaquettes de frein arrière sont usées aux deux tiers, ce qui méritait d'être signalé. Dommage. Notre Zafira prend encore plus de hauteur pour la vérification de ses soubassements. L'ensemble est scruté à la loupe. Verdict : “Tout est OK.” Exact. Notre hôte redescend notre véhicule.



Il fait l'appoint des liquides (lave-glace et refroidissement), mais omet l'examen du liquide de frein, pourtant prévu dans la prestation. La batterie et le pare-brise sont contrôlés... et fin du bilan. L'inspection de notre clim' fatiguée – également comprise dans le pack – passe à la trappe.



Après une demi-heure de prestations (rééquilibrage du train avant inclus), nous voilà de retour à l'accueil. Aucun devis ne nous est remis, ni pour les plaquettes de frein, ni pour notre clim' défectueuse. Nous nous acquittons donc d'une facture de 23 €, avant de repartir.



Pas tout à fait
“prêt à partir”...

Après un bon début, – accueil chaleureux, ampoule claqué remplacée, défaut de parallélisme repéré... –, les quelques points de contrôle oubliés font passer notre garage du jour du vert à l'orange ! De plus, on aurait aimé un diagnostic plus précis de nos plaquettes de frein.

INFO
OU
INTOX ?

“En Europe, les Scandinaves sont les plus friands de voitures électriques”

Quel pays dispose du plus gros parc de véhicules “branchés” ?

C'est communément admis : les Etats scandinaves, à savoir le Danemark, la Suède et la Norvège, sont le fer de lance de l'électrification du parc auto en Europe. Vraiment ? Vérifions. En effet, la Norvège caracole largement en tête : 20,1 % des 3 millions d'automobiles que compte ce pays sont des électriques. Soit, dit autrement, une voiture sur cinq. Viennent ensuite le Danemark (4,1 %) et la Suède (4 %), suivis par les Pays-Bas (3,7 %) et le Luxembourg (3,1 %). Et la France ? Avec moins de 2 %, elle ne figure pas dans le top 10 !

Verdict: c'est vrai, avec la Norvège en tête

“Le prix des modèles neufs va exploser à partir de juillet prochain”

En cause : les équipements de sécurité exigés par l'Union européenne.

Des médias ont fait écho d'un bond général du prix des autos neuves dès le 7 juillet 2024. A cette date, un règlement européen impose aux constructeurs de les doter de plusieurs dispositifs de sécurité (détecteur de somnolence, lecteur de panneaux...), dont nous vous avions présenté la liste (voir p. 12 n° 1847). Des surcoûts en perspective ? Pas sur de nombreux modèles récents où ils sont déjà présents, de série ou en option. Et si on peut craindre une hausse tarifaire sur les citadines ou des modèles de base, généralement peu équipés, il n'est pas question pour autant d'“explosion des prix”. Ce serait, en effet, peu justifiable, puisque ces systèmes – pour la plupart électroniques – sont produits en masse depuis plusieurs années. Le risque, en revanche, c'est que les marques délaissent encore un peu plus le segment des citadines.

Verdict: légère hausse possible seulement sur des modèles de base



VOUS MÉRITEZ BIEN UNE BONNE DOSE DE RÉCONFORT AL DENTE !

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

Un goût intense pour un plaisir inattendu

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

Une rugosité incomparable pour une accroche parfaite de la sauce

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



SPAGHETTONI AL BRONZO À LA TOMATE

PRÉPARATION 20 MIN – CUISSON 12 MIN

Ingrédients pour 4 personnes

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

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



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



ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Finalement, sur les cinq métropoles encore concernées par l'interdiction de circulation en 2025 des Crit'Air 3 (essence de 1997 à 2005 et diesels de 2006 à 2010), seules Paris et Lyon restent tenues d'appliquer les mesures restrictives.

Rétropédalage sur les restrictions

C'est officiel : Marseille, Rouen et Strasbourg n'ont plus l'obligation de restreindre la circulation des véhicules Crit'Air 3 en 2025. Désormais, seules Paris et Lyon n'y échappent pas. Faisons le point.

Bonne nouvelle, la qualité de l'air s'améliore ! C'est en tout cas l'argument dont bénéficient les métropoles de Marseille, Rouen et Strasbourg pour échapper, si elles le souhaitent, au calendrier des restrictions de circulation prévues dans le cadre des zones à faibles

émissions (ZFE). Pour mémoire, au 1^{er} janvier 2025, cinq métropoles devaient bannir les véhicules Crit'Air 3 – à savoir les modèles essence immatriculés entre 1997 et 2005 et les diesels d'entre 2006 et 2010. Sauf que, le 19 mars dernier, lors d'une réunion sur la qualité de l'air en

ville, le ministre de la Transition écologique, Christophe Béchu, a officiellement levé l'obligation d'appliquer cette mesure dans ces trois métropoles, en raison du "passage à des seuils inférieurs aux recommandations sanitaires". En effet, en 2023, la concentration en oxyde d'azote y a été en dessous de 40 microgrammes par m³ (µg/m³), le seuil réglementaire retenu par l'Union européenne. Si Rouen et Marseille se réjouissent de cette exemption, en revanche, concernant Strasbourg, Alain

Jund, vice-président de la métropole alsacienne, a indiqué que le calendrier resterait inchangé. Plus royaliste que le roi ? Il n'envisage une levée des restrictions que si sa métropole, dans laquelle les concentrations en dioxyde d'azote relevées sont de 36 µg/m³, s'approche du prochain seuil fixé par l'UE en 2030, soit 20 µg/m³.

Paris et Lyon : 1,5 million d'autos en sursis

Si la volonté de faire baisser la pollution est plus que louable,

CARBURANT

Le gazole creuse l'écart avec le SP95-E10

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 21 mars 2024.

Cours du baril de Brent : 78,75 € (+ 2,79 €).

GAZOLE 1,804 €
+ 0,6 ct en une semaine
- 1,2 ct en un an

SP95-E10 1,867 €
+ 1,7 ct en une semaine
- 2,8 cts en un an

SP95 1,890 €
+ 2 cts en une semaine
- 3,1 cts en un an

SP98 1,897 €
- en une semaine
- 7,8 cts en un an

E85 0,898 €
- 0,3 ct en une semaine
- 22,1 cts en un an

GPL 0,996 €
- 0,1 ct en une semaine
+ 0,9 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

VOITURES DESTINÉES À LA CASSE

Des essence Crit'Air 3 rescapées

Certains cherchent à les chasser d'une poignée de centres-villes, d'autres veulent les sauver ! En décembre dernier, des sénateurs écolos ont déposé une proposition de loi visant à offrir une seconde vie aux voitures mises au rebut dans le cadre de la prime à la conversion. L'idée est de proposer ces autos lorsqu'elles sont "en parfait état de marche" aux personnes en grande précarité, moyennant une somme modique. En d'autres termes, les louer plutôt que les broyer. Soutenu par la Nupes et la majorité, le texte a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale le 20 mars. Il précise que seules les voitures essence et les utilitaires immatriculés à partir de 1997 (soit les Crit'Air 3 et plus récentes) sont concernés. Ainsi, quelques milliers d'autos pourraient être sauvées des broyeurs. Sauf rebondissement de dernière minute, le texte final doit définitivement être adopté ces jours-ci.

Saïda Djerrada



Recours. Les sociétés d'autoroutes se rebiffent : elles ont déposé un recours auprès du Conseil d'Etat pour remettre en question la nouvelle taxe sur les infrastructures de transport de longue distance, inscrite dans la loi de finances 2024, et dont elles doivent désormais s'acquitter. **L'électrique patine.** En Europe, la part de marché des voitures électriques neuves recule. En février, elles



L'UNION DE REIMS / MAXPPP



STEREAL

Radars de ZFE: ce n'est pas pour demain

2023, 2024, 2025... Le déploiement des radars de ZFE ne cesse d'être repoussé! Il faut dire que le bannissement de certaines voitures et la verbalisation de masse des contrevenants sont très loin d'être populaires. Ainsi, c'est désormais "début 2026" que le ministère de la Transition écologique prévoit l'arrivée de dispositifs permettant de contrôler automatiquement les véhicules interdits de circuler. Le ministre, Christophe Béchu, a fait savoir que les collectivités pourront ensuite décider si elles souhaitent lancer des appels d'offres afin de les déployer. Vu les coups de frein qui s'enchaînent sur le déploiement des ZFE, pas certain que les collectivités - ni même les fabricants d'appareils de contrôle - se bousculent pour investir dans ces radars.

reste la difficulté pour une grande partie des automobilistes à troquer leur vieille guimbarde - encore opérationnelle - contre une voiture moins polluante. Et cela va concerter un grand nombre de Franciliens notamment. En effet, les métropoles de Paris et Lyon, ayant dépassé à plusieurs reprises les seuils d'émissions, devront interdire la circulation des Crit'Air 3 dès 2025. Une mesure qui touchera 1,3 million de véhicules en Ile-de-France et 200 000 à Lyon. Et pour aider les ménages modestes à changer de voiture, le gouvernement ne prévoit pas de nouveaux coups de pouce, en plus de ceux déjà mis en place.

Ainsi, le ministre a fait savoir, lors de la réunion du 19 mars, qu'il excluait d'étendre la "surprime ZFE", complétant la prime à la conversion, aux habitants des territoires limitrophes. De même, la classification Crit'Air restera inchangée, malgré la demande de quelques acteurs de mieux classer certains modèles jugés moins polluants que leur vignette ne le laisse entendre. Pour autant, les propriétaires de vieilles voitures n'ont pas tant de soucis à se faire, puisque la verbalisation automatique a encore été repoussée (*voir encadré*) à minima à 2026. Sûrement... après les élections municipales.

Saida Djerrada

LA QUESTION INATTENDUE

Quelle est la star du marché la moins prisée des particuliers?

PEUGEOT 308



N. SOLER

Sur les vingt modèles les plus immatriculés depuis janvier, la 308 est celui que les particuliers s'arrachent, en proportion, le moins: ils n'en ont acheté que 1 334 sur les 8 774 écoulés, soit 15% (contre 22% en 2023 sur la même période). Suivent le 3008 (18%) et la Fiat 500 (idem), la Citroën C3 (29%) et le Renault Austral (31%). A l'opposé, un peu plus de huit Dacia Jogger, Duster et Sandero sur dix sont achetés par des particuliers...

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

n'ont représenté que 12% des ventes sur le continent contre 15% en moyenne sur l'année 2023.

Mondial de l'auto. La billetterie sera ouverte début avril sur le site <https://mondial.paris>.

L'événement se tiendra Porte de Versailles (Paris) du 14 au 20 octobre 2024.

Radars tourelles: un nouveau mât qui résiste à tout?

Une nouveauté vient de faire son apparition sur les radars tourelles. Son rôle? Améliorer la protection contre les dégradations au sol. En effet, si par leur hauteur les tourelles sont hors de portée des coups de peinture (contrairement aux radars autonomes), elles ont tout de même un talon d'Achille: leur mât, régulièrement découpé à la disqueuse.

Pour lutter contre ce type d'attaque, les cabines peuvent à présent être juchées sur un tout nouveau mât. Il est facilement repérable à sa forme "fuselée" et à son diamètre majoré de moitié à la base.

Pour le moment, cette version n'a été repérée que dans les départements d'outre-mer (Martinique et Réunion), mais elle pourrait bientôt faire son apparition en métropole. Autre changement, le nouveau mât

peut désormais afficher une finition gris alu (photo).

En tout, on dénombre désormais trois types de mâts: celui d'origine, surtout présent en agglomération, là où le risque de dégradations est le moins élevé, est le plus fragile. Le second, développé en 2020, adopte, lui, un diamètre en augmentation et un système de fixation au sol renforcé. A voir si cette nouvelle évolution saura résister aux assauts des vandales...



RADARS-AUTO.COM

Nicolas Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTOPLUS

Contrôle aux jumelles - Lot-et-Garonne (47)

RD813, deux motards surpris en plein contrôle aux jumelles sous le pont du canal de Bon-Encontre. Sens Lafox vers Agen. 50 km/h.

44°11'28.0"N 0°39'05.3"E



REPORTERS AUTOPLUS

Hibou embarqué - Var (83)

Rue Robert-Guillemard, Toulon. Voiture garée sur la belle ligne droite, sans feu et sans passage piéton, le long des bâtiments de la base navale. Contrôle en direction du port de Toulon. 50 km/h.

43°07'32.7"N 5°55'23.4"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse?

Envoyez-nous l'info à : radars.autoplus@reworldmedia.com

CABINES La fournée de la semaine

HÉRAULT (34)

RD612, PR 8-+270, Mireval (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar chantier est posté dans la zone de travaux devant le garage de 2CV.

43°31'23.0"N 3°48'52.7"E

MOSELLE (57)

RD954, PR 2-+210, Noisseville (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle est installé à l'entrée du lieu-dit Lauvallières quand on arrive de Metz.

49°07'27.6"N 6°15'39.5"E

HAUTS-DE-SEINE (92)

Avenue Charles-de-Gaulle, Neuilly-sur-Seine (Paris vers Province), 70 km/h. Radar tourelle juste avant le tunnel situé avant le pont de Neuilly-sur-Seine.

48°52'59.8"N 2°15'55.1"E

SEINE-SAINT-DENIS (93)

Avenue de Rosny-sous-Bois, Villemomble (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle se trouve sur l'avenue de Rosny entre les deux stations-service.

48°53'05.7"N 2°30'21.7"E

AAA-DATA

Trusted data, useful information

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



GW-123-BA





Gros mal au crâne !

C'est ce qui s'appelle avoir la main – ou plutôt la tête – lourde. Manifestement pas très fan de Tesla, et encore moins de son patron gourou Elon Musk, l'artiste mexicain Chavis Marmol a sacrifié une Model 3 à sa manière: Il a taillé une pierre de 12 tonnes en s'inspirant des têtes colossales du peuple olmèque, puis l'a délicatement posée sur la pauvre berline (dont la batterie a, au préalable, été retirée). Exposée à Mexico, dans le quartier de la Roma, l'œuvre "coup de boule" a été créée, dixit l'artiste, pour provoquer Musk. A voir si celui-ci va réagir, ou s'il a la tête ailleurs.

CARL DE SOUZA / AFP



Vos images

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



Rien ne se perd, tout se transforme: l'arrière de cette 2CV sert de "bar à Pastis" dans une boutique de produits français...



... tandis que l'avant fait office de jardinière, tout droit sortie d'un container! Le tout aux abords du Village des Talents Créatifs de Puget-sur-Argens (83).

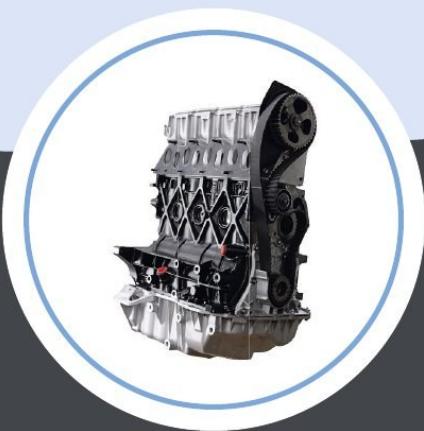
Par Luc Martin



Stop, ou encore? A vous de choisir votre ligne d'arrêt. Sachant que le plus prudent reste d'opter pour la première. Croisé à Seloncourt (25).

Par David Debard

REMANIEZ VOS HABITUDES, PARTICIPEZ À L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE !



NOTRE GAMME DE PIÈCES AUTO **REMANUFACTURÉES** :

- MOTEURS ET BOITES DE VITESSES,
- TECHNOLOGIE EMBARQUÉE,
- TRAINS ARRIÈRE

EST **GARANTIE 2 ANS** & DISPONIBLE SUR BACK2CAR.FR.

Back2car®
REMAN



Par Julien Sarboraria

ILLUSTRATION **Auto Plus**

UN RENAULT ARKANA À LA SAUCE DACIA POUR 2026

Dacia: un SUV coupé en préparation !

R. DEMARETS

Et si la future poule aux œufs d'or de Dacia était un SUV coupé ? Le constructeur roumain envisagerait de se lancer sur ce marché dont la clientèle est devenue friande. Cela serait également cohérent avec sa stratégie de montée en gamme, opérée ces dernières années.

Dacia a souvent eu le nez creux pour conquérir de nouveaux marchés. La Spring, la Sandero et le Duster – qui cartonnent tous dans leur catégorie – en sont de parfaits exemples. Et la marque roumaine ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Elle pourrait investir le segment très en vogue des SUV coupés à l'horizon 2026. Quand on connaît

le succès du Renault Arkana en Europe depuis 2021, on peut penser que Dacia aurait tort de s'en priver ! Pourtant, le projet initial semblait bien différent. A priori, il visait à remplacer la Renault Megane à moteur thermique, dont la génération actuelle – en fin de carrière – ne sera finalement pas renouvelée (seule la Megane 100% électrique sub-



Coupé

En Bref

Lancement: 2026

Longueur: environ 4,50 m

Moteurs essence: de 130 à 150 ch environ

Hybride simple: 145 ch

Tarif: à partir de 24 000 €*

*Estimation Auto Plus.

Attendue à l'horizon 2026, cette future Dacia pourrait être une version "coupé" du Duster. Elle s'en démarquerait par une ligne de toit plongeante, des portes-à-faux allongés et un épaulement arrière plus prononcé. Un style plus dynamique qui permettrait au constructeur d'attirer de nouveaux clients, prêts à payer plus cher.



René Demarets, notre expert design

Un brassage épique



Le corps d'un SUV, le pavillon d'un coupé et une vaste soute : Dacia combine les univers. Cet engin hybride s'habille d'une évolution du style Dacia, annoncée par les Manifesto et Sandrider ; simplicité toujours mais une expression accrue de puissance et de solidité. Une protubérance au niveau de la poignée de porte forme une poutre longitudinale et fait ressortir dans son mouvement les ailes à l'épaulement marqué. Cet aspect costaud se retrouve à l'avant et dans le volet de hayon. Le dynamisme provient de la poignée de porte arrière, logée dans le montant, façon Duster, et de l'épais panneau de custode, une dérive taillée par l'inclinaison du hayon.

Concept-car Manifesto



A. SAUNIER

ILLUSTRATION

Auto
Plus

R. DEMARETS

»» motorisation se raréfiant sur le Vieux Continent à l'approche de l'interdiction de la vente de véhicules thermiques en 2035... Dans la gamme actuelle, ce "Duster Coupé" (le nom n'est pas encore officiel) succéderait à la Logan. Un modèle emblématique pour Dacia, qui lui a permis de se relancer avec succès au début des années 2000. Aujourd'hui, cette berline tri-corps a presque disparu des radars, éclipsée par les Sandero et Duster (elle n'est même plus importée en France depuis 2020). Surtout, elle colle trop à l'image "low cost" dont Dacia cherche à se débarrasser depuis quelques années. Ce futur SUV coupé devrait donc opérer une sérieuse montée en gamme. Et jouer à fond la carte du style pour faire mouche et conquérir de nouveaux clients. Le prochain Duster (lancé en juin) a déjà montré la voie en inaugurant le nouveau design de la marque: optiques affinées, lignes plus rectilignes, capot plat, ceinture de

caisse plus haute. Les poignées de porte arrière, dissimulées dans les montants, devraient également être reprises du Duster, tandis que l'effet "coupé" pourrait être accentué par une ligne de toit fuyante et un épaulement arrière plus marqué. Des boucliers plus enveloppants et un petit biquet de toit lui donneraient même un zeste de sportivité. On parle toujours d'une Dacia! Certains détails de l'étonnant concept-car Manifesto, dévoilé au Mondial de l'automobile 2022, pourraient également se retrouver sur ce modèle. C'est le cas, par exemple, de la calandre et du bandeau arrière lumineux, intégrant des logos rétroéclairés. Ou encore des petits phares implantés au centre du bouclier. Ce Duster Coupé reposera sur la même plate-forme que le Renault Arkana (la CMF-B, éga-

lement utilisée par la Sandero, le Jogger et le Duster). Dès lors, il pourrait afficher un gabarit proche de celui du SUV français (4,57 m). Ce qui, au sein de la gamme Dacia, viendrait l'intercaler entre le nouveau Duster (4,34 m) et le futur Bigster (4,60 m), dont le lancement est prévu en juin 2025. Longtemps réfractaire à l'hybride (pour des raisons de coûts, notamment), Dacia convertit peu à peu sa gamme à l'hybridation, pour remplacer le diesel. Déjà proposé sur le break Jogger et annoncé sur le nouveau Duster, le moteur 1.6 E-Tech hybride simple de 140 ch devrait logiquement arriver sous le capot de ce Duster Coupé. Il profitera aussi du bloc trois cylindres 1.2 TCe de dernière génération à hybridation légère 48 V, avec des niveaux de puissance qui devraient s'éche-

lonner entre 130 à 150 ch environ. Ce moteur devrait être compatible essence et GPL. Il succédera ainsi au 1.0 Eco-G de 100 ch qui anime l'ensemble du catalogue actuel.

Parmi les autres nouveautés attendues, citons l'arrivée d'une boîte de vitesses automatique à double embrayage (une transmission manuelle serait conservée sur certaines versions) et d'une transmission intégrale électrique, mettant à profit un petit électro bloc implanté sur le train arrière.

Des innovations qui devraient se traduire par une hausse inévitable du prix d'achat. Cela dit, même à environ 24 000 € le ticket d'entrée (selon nos estimations), ce Duster Coupé resterait plus abordable que ses concurrents directs (voir encadré ci-contre): par exemple un Renault Arkana débute aujourd'hui à 31 300 €. Il n'empêche qu'il semble loin le temps de la Dacia vendue à moins de 10 000 €.

Ce SUV coupé s'intercalerait entre le nouveau Duster et le futur Bigster



Les Dacia au style basique, c'est fini ! Depuis quelques années, la marque soigne le look de ses nouveaux modèles. Ce "Duster Coupé" pourrait même surfer sur les dernières tendances du moment en présentant un bandeau arrière lumineux, intégrant un logo rétroéclairé. Cela a déjà été vu sur le concept Dacia Manifesto en 2022.

Ses futurs rivaux



RENAULT ARKANA



PEUGEOT 408

Y. LEFEBVRE



VOLKSWAGEN TAIGO

En misant sur une silhouette de SUV coupé, Dacia pourrait cibler une nouvelle clientèle – lassée des crossovers traditionnels – et au pouvoir d'achat plus important. De quoi justifier une hausse des tarifs et venir attaquer de front des modèles issus de marques haut de gamme généralistes : Peugeot 408 (4,69 m) et Volkswagen Taigo (4,27 m). Cependant, l'argument prix devrait rester sa grande force, avec un rapport prix/prestations plus intéressant que la concurrence. C'est finalement le Renault Arkana (4,57 m) qui aurait pu souffrir le plus de ce proche cousin (même base technique, même motorisation E-Tech). Mais l'Arkana pourrait quitter le paysage automobile au moment de l'arrivée du modèle Dacia. Simple hasard ?

VOLKSWAGEN

Les voitures de la semaine

Par Vincent Desmonts



PHOTOS OFFICIELLES



L'actuel BMW iX3



Le futur iX3 ressemblera beaucoup à ce concept-car, et en reprendra notamment la calandre lumineuse.

PHOTOS: BMW

À BORD DU FUTUR BMW iX3

Emancipé

Attendu l'an prochain, le nouvel iX3 s'affranchira de la gamme thermique en adoptant la nouvelle plate-forme 100 % électrique "Neue Klasse".

Fini le bricolage ! Les futures BMW électriques ne seront plus des versions thermiques converties à l'électricité, mais conçues à partir d'une plate-forme spécifique préfigurée, l'an dernier, par le concept-car "Neue Klasse", une berline tricorps prévue pour 2026. Le premier modèle à utiliser cette plate-forme sera le remplaçant de l'iX3, annoncé par le concept-car "Vision Neue Klasse X". Il ouvre un nouveau chapitre en matière de design, en revenant quelque peu sur les outrances des modèles récents aux calandres démesurées. Le constructeur promet une autonomie accrue (environ 600 km) et des recharges plus rapides, grâce à des batteries en 800 volts (300 km récupérés en 10 mn), ainsi qu'une architecture élec-



Grâce à sa plate-forme optimisée pour l'électrique, le futur iX3 devrait être plus compact que le modèle actuel.

tronique simplifiée à deux calculateurs (moteur et aides à la conduite), plus évolutive et moins lourde. Il se déclinera en

En Bref

Lancement: octobre 2025

Longueur (en m): 4,60*

Moteurs électriques:

de 286 à 650 ch*

Tarifs: de 70000 à 120000 €*

*Estimation Auto Plus.

deux et quatre roues motrices, avec une gamme large pour rivaliser aussi bien avec le Tesla Model Y qu'avec le nouveau Porsche Macan. Il y aura même une version M ! L'habitacle ultra-connecté se distinguera par son instrumentation "Panoramic Vision", projetée au pied du pare-brise et un écran tactile fonctionnant à l'aide de "widgets"⁽¹⁾. Lancement à l'automne 2025, à des tarifs qui devraient débuter autour de 70000 €. ■

1. icônes paramétrables.



En faisant abstraction des petits coussins et des coloris chatoyants, l'habitacle du futur iX3 sera très proche de celui de ce concept-car Vision Neue Klasse X. Il en reprendra notamment l'instrumentation sur un bandeau au pied du pare-brise et la planche de bord épurée.

Et aussi...

Lancia rebranche la HF

La marque italienne va relancer son label sportif HF, rendu célèbre en rallye et sur la fameuse Delta des années 1980 et 1990. Cette fois, c'est la petite Ypsilon électrique qui y aura droit. Ses performances devraient être à la hauteur du blason, avec un moteur de 240 ch à l'avant et un 0 à 100 km/h annoncé en 5s8 ! Lancement l'an prochain.



LANCIA

Du berger à la bergère...

La Tesla Model S Plaid (1 020 ch) avait ravi à la Porsche Taycan le titre de voiture électrique la plus rapide sur le circuit du Nürburgring. La marque de Stuttgart réplique avec la Taycan Turbo GT, un monstre dévissant jusqu'à 1 034 ch (avec overboost) ! Allégée de 75 kg, dotée d'une suspension active et de freins céramique, elle a signé un nouveau record en 7'07"55 soit 28s de mieux que sa rivale américaine ! Nouvelle version livrable au printemps, au tarif (modique) de 246 538 €.



PORSCHE

TOP 10 DES VENTES

Modèles électriques les plus immatriculés depuis le début de l'année

1	Peugeot E-208	7074	+ 66%
2	Tesla Model Y	4616	+ 1%
3	Fiat 500e	3923	- 3%
4	Tesla Model 3	3678	+ 211%
5	Renault Megane-E	3158	+ 7%
6	MG4	3139	+ 53%
7	Dacia Spring	2847	- 53%
8	Volvo EX30	2320	-
9	Renault Twingo	2226	+ 35%
10	BMW iX1	1919	-

Une électrique française en tête des ventes, on n'avait pas vu ça depuis des lustres ! Logique, l'E-208 est la grande gagnante de la loterie du leasing social.

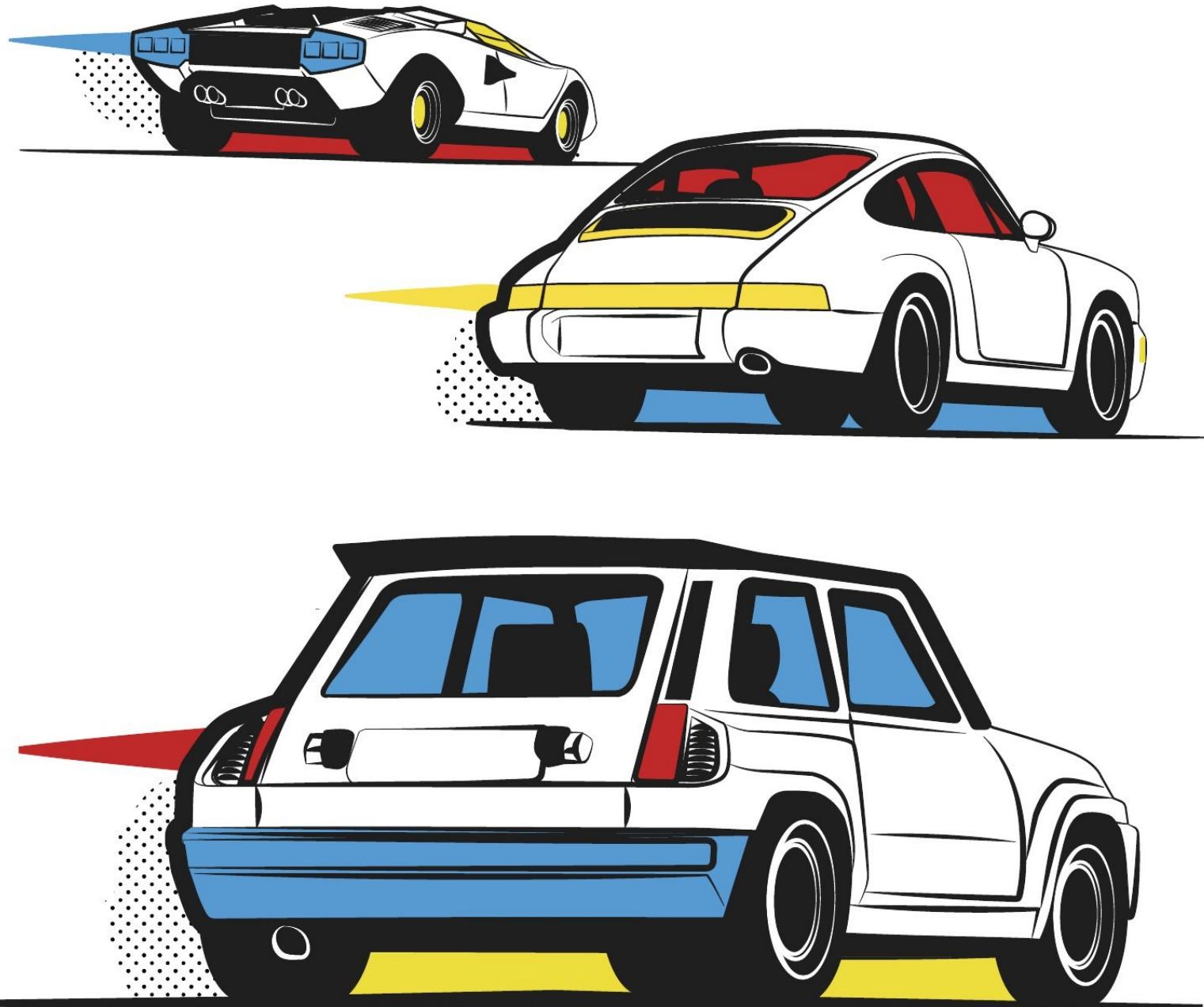
Avec notre partenaire

1ÈRE ÉDITION

TRACKDAY

**Auto Young
Plus** **timers**

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 6 JUIN 2024



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant
votre journée de roulage 160 euros TTC



billetweb.fr/autoplustrackday

Tous les modèles testés cette semaine



C. CHOULOT

P. 24, SPÉCIAL ÉLECTRIQUES : tous les chiffres des modèles mesurés par le labo Auto Plus et les essais des dernières nouveautés, avec les **BMW i5, Fiat 600e, Honda e:Ny1, Kia EV9, MG4, Peugeot E-3008, Renault Scenic E-Tech, Smart #3, Tesla Model 3, Toyota bZ4X, Volkswagen ID.7 et Volvo EX30**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le **Volkswagen T-Cross** restylé.

P. 36, MATCH : la **Mercedes-AMG C63 S Break** affronte la **BMW M3 Competition Touring**.

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé la **Peugeot E-308**.

P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ : la **Fiat Topolino** et la **Ligier Myli** électriques.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réabourg



Charles Thoulouc

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

22s8
au 1 000 m D. A.

Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break (680 ch)



A. SAUNIER

TOP 20

La Mercedes-AMG C63 S Break face aux autres breaks

Accélération 1 000 m départ arrêté

1 ^{re}	BMW M3 Competition Touring (510 ch)	22s2
2 ^{re}	Audi RS4 Avant (450 ch)	22s6
3 ^{re}	Mercedes-AMG C 63 S Break (680 ch)	22s8
4 ^{re}	Volvo V60 Recharge T6 AWD (350 ch)	25s8
5 ^{re}	Peugeot 508 SW PSE PHEV4 (360 ch)	25s9
6 ^{re}	Mercedes C 300 e Break (313 ch)	26s8
7 ^{re}	Audi A6 Avant 50 TDI Quattro Tiptronic (286 ch)	26s9
7 ^{re ex}	BMW 330e Touring (292 ch)	26s9
9 ^{re}	Skoda Octavia Combi RS DSG7 (245 ch)	27s4
10 ^{re}	Peugeot 308 SW PHEV e-EAT8 (225 ch)	28s
11 ^{re}	Audi A6 Avant 45 TDI Quattro S tronic (231 ch)	28s6
11 ^{re ex}	Mercedes CLA 220 d Shooting Brake (190 ch)	28s6
13 ^{re}	Peugeot 508 SW PHEV e-EAT8 (225 ch)	28s8
13 ^{re ex}	Seat Leon Sportstourer e-Hybrid (204 ch)	28s8
15 ^{re}	VW Arteon Shooting Brake eHybrid (218 ch)	28s9
16 ^{re}	Opel Astra Sport Tourer GSe PHEV (180 ch)	29s3
16 ^{re ex}	Peugeot 308 SW PHEV e-EAT8 (180 ch)	29s3
18 ^{re}	Mercedes E 220 d Break (197 ch)	29s7
19 ^{re}	BMW 320e Touring (204 ch)	29s8
19 ^{re ex}	Mercedes C 220 d 4Matic Break (200 ch)	29s8



Malgré sa puissance de supercar, la Mercedes-AMG C 63 S n'a pas réussi à détrôner le break le plus rapide de l'Ouest : la BMW M3 Touring.

A. SAUNIER



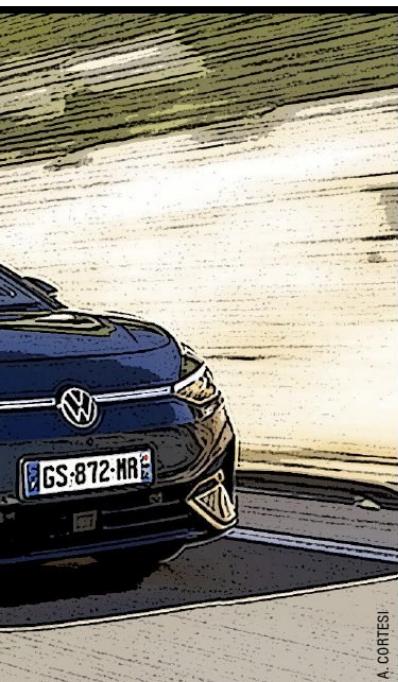
Par Thierry Réaubourg, avec la collaboration de Clément Raoul-Réa et de Looane Tendero

TOUS LES CHIFFRES
LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS À L'ESSAI

Spécia



lal électriques



Encore un dossier consacré aux électriques ? N'y voyez aucun favoritisme de notre part : nous suivons tout simplement l'actualité, focalisée sur les voitures "zéro émission". Chez tous les constructeurs, sans exception... Des nouveautés à la pelle que vous trouverez à l'essai dans ce dossier, au sein duquel nous avons également décortiqué la plupart des modèles disponibles sur le marché. Tarif, autonomie, capacité des batteries, puissance de charge : vous saurez tout !

La marche forcée vers le tout électrique monopolise l'actualité automobile. Et même l'actualité tout court. Généralement pour vanter les vertus écologiques (ou économiques) de ce type de modèles et des chiffres de ventes en forte hausse. Il est vrai qu'en France, le marché des voitures électriques (VE pour les intimes) est passé de 1 % en 2015 à 6 % en 2023. Une performance à saluer, mais encore très éloignée de l'objectif des pouvoirs publics : un "marché du neuf" 100 % électrique en 2035. Mission impossible ? Probablement, surtout si la progression des ventes de modèles "à pile" continue de ralentir dans les années à venir comme il l'a fait en 2023 : 23 % de croissance seulement par rapport à 2022, alors qu'il avait quasiment quadruplé entre 2019 et 2020.

Bonus : le début de la fin

Un coup frein qui touche le marché européen dans sa globalité. En cause, des aides gouvernementales fondant comme neige au soleil (chez nous, le bonus a encore été raboté de 1 000 € en 2024), quand elles ne disparaissent pas carrément, comme ce fut le cas en Allemagne en octobre dernier. Au grand désespoir des constructeurs du cru, contraints, pour certains, de mettre en pause quelques lignes de montage. Résultat, fin février, la part de marché des électriques a encore chuté de 3,7 % sur le Vieux Continent par rapport à 2023. Le prix élevé des voitures électriques restant le principal écueil à l'achat, les constructeurs se sont illico lancés dans une guerre des prix débridée (voir encadré ci-contre), en réduisant le tarif de certains modèles de plusieurs milliers

d'euros. Suffisant pour relancer le commerce ? Rien n'est moins sûr, le prix moyen d'une voiture électrique dépassant toujours allègrement les 40 000 €...

117 modèles mesurés !

Cette année verra heureusement naître des modèles plus accessibles. A l'instar de la Citroën ë-C3 (à partir de 23 300 €) ou de la très attendue (et fort sexy !) Renault 5 E-Tech, dont la version la plus abordable nous est promise pour moins de 25 000 €. Afin d'orienter au mieux vos choix, nous avons dressé la liste de toutes les électriques mesurées par notre labo, l'autonomie et la puissance de charge figurant parmi les principaux

critères d'achat. Précisons qu'il manque quelques modèles dans notre tableau, ceux-ci venant de bénéficier d'une évolution de batterie (plus de capacité) ou de motorisation (davantage de puissance). C'est le cas de certaines Volkswagen ID.3/4/5, Audi Q4, Cupra Born, Skoda Enyaq et Porsche Taycan, que nous n'avons pas encore eu la possibilité de tester. En attendant, nous vous invitons à découvrir, dans les pages qui suivent, les essais de douze nouveautés "branchées", pour tous les goûts et tous les budgets. Parmi ceux-ci, vous trouverez de quoi vous faire un avis sur les deux stars françaises du moment : les Peugeot E-3008 et Renault Scenic E-Tech. ■

La valse des prix et des primes

Les constructeurs gonflaient-ils exagérément leurs marges sur les véhicules électriques ? On peut se poser la question en épulnant les tarifs de certains modèles, devenus subitement plus "abordables" ces dernières semaines, qu'il s'agisse de compenser une perte de bonus ou de contrer une concurrence féroce. Ainsi, on constate une baisse de 2 400 € pour la Dacia Spring (dont la version restylée vient d'être présentée), de 3 000 € pour la Volkswagen ID.4, de 4 000 € pour les Renault Megane E-Tech, Kia EV6 et Mustang Ford Mach-E, de 7 400 € pour la Volkswagen ID.5, et jusqu'à 11 000 € au crédit du tout jeune Toyota bZ4X. Des rabais inimaginables l'an dernier... mais devenus nécessaires pour maintenir les ventes à flot, la concurrence faisant plus que jamais rage dans le monde en perpétuelle expansion des voitures à pile. Ces prix "cassés" permettent surtout à quelques modèles de passer sous le seuil fatidique des 47 000 €, au-delà duquel le bonus écologique leur aurait échappé. Une prime plafonnée à 4 000 € cette année (7 000 € pour les ménages les plus modestes), mais inaccessible, depuis le 15 décembre 2023, aux électriques produites hors du continent européen (Chine, Japon, Corée du Sud, Etats-Unis). N'imaginez pas pour autant que les modèles originaires de ces lointaines contrées sont à l'agonie, puisque la plupart des marques concernées ont contre-attaqué en appliquant une ristourne équivalente, voire supérieure à celle de Bercy (5 000 € chez MG, par exemple). Plutôt de bonnes nouvelles, donc. Seule fausse note : le retrait prématûr du leasing social "à 100 € par mois", victime de son succès : 80 000 demandes, 50 000 honorées...

Tous les modèles électriques, tous les chiffres du labo Auto Plus

Notre tableau regroupe les principales informations concernant toutes les voitures électriques testées et mesurées par notre labo, actuellement commercialisées. La capacité de la batterie indiquée est celle dite "utile" (ou "nette") : celle véritablement exploitable. La puissance de charge DC maxi est celle que la voiture pourra atteindre sur une borne

rapide en courant continu. Quant aux autonomies annoncées, ce sont celles relevées par notre technicien sur notre base de tests de Montlhéry, selon notre propre protocole. Ne vous étonnez donc pas si elles diffèrent de celles affichées par les constructeurs, qui retiennent le protocole d'homologation WLTP, aux résultats plus "optimistes" que les nôtres.



La électrique la plus vendue au monde en 2023 peut parcourir 360 km avec un "plein". Nombre de SUV concurrents font mieux, mais coûtent plus cher...



Avec la disparition de la Smart Fortwo EQ (95 km), la palme de l'électrique la moins endurante revient à la Fiat 500e (23,8 kWh), limitée à 145 km.



La limousine de Mercedes détient le record de la meilleure autonomie, tous modèles confondus, avec 525 km en moyenne et 500 km sur autoroute.

PHOTOS: N. SOLER

NOS MESURES



MARQUE	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
Abarth	500e	42 kWh (155 ch)	36900 €	3,68 x 1,69 x 1,52	37,3	85	250	180	225
Aiways	U5	63 kWh (204 ch)	45990 €	4,68 x 1,87 x 1,70	61	90	355	265	330
Aiways	U6	63 kWh (218 ch)	46990 €	4,81 x 1,88 x 1,65	61	90	375	285	350
Audi	Q8 e-tron	55 quattro (408 ch)	98800 €	4,92 x 1,94 x 1,64	106	170	470	395	435
Audi	SQ8 Sportback e-tron	(503 ch)	113700 €	4,92 x 1,98 x 1,64	106	170	345	350	365
Audi	e-tron GT	quattro (530 ch)	108000 €	4,99 x 1,97 x 1,41	84	270	385	340	380
BMW	i4	eDrive40 (340 ch)	63950 €	4,79 x 1,86 x 1,45	80,7	205	420	390	430
BMW	i4	M50 (544 ch)	77200 €	4,79 x 1,86 x 1,45	80,7	205	350	340	370
BMW	i5	eDrive40 (340 ch)	76200 €	5,06 x 1,90 x 1,52	81,2	205	370	350	390
BMW	i7	xDrive60 (544 ch)	151800 €	5,40 x 1,95 x 1,55	101,7	195	385	400	420
BMW	iX	xDrive50 (523 ch)	111200 €	4,96 x 1,97 x 1,70	105,2	200	410	415	435
BMW	iX	xDrive40 (326 ch)	84200 €	4,96 x 1,97 x 1,70	105,2	200	285	280	295
BMW	iX	M60 (619 ch)	143050 €	4,96 x 1,97 x 1,70	105,2	195	385	380	415
BMW	iX1	xDrive20 (204 ch)	46900 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	370	295	355
BMW	iX1	xDrive30 (313 ch)	57150 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	355	290	345
BMW	iX3	(286 ch)	74200 €	4,74 x 1,90 x 1,67	74	150	315	280	310
BYD	Dolphin	60 kWh (204 ch)	33990 €	4,29 x 1,77 x 1,57	60,4	88	340	270	320
BYD	Seal	82,5 kWh (313 ch)	46990 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	440	370	420
BYD	Seal	82,5 kWh AWD (530 ch)	49990 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	390	340	380
Citroën	é-Berlingo	Taille M (136 ch)	36750 €	4,41 x 1,85 x 1,85	46	100	265	165	220
Citroën	é-C4	50 kWh (136 ch)	35740 €	4,36 x 1,80 x 1,52	46	100	290	215	260
Citroën	é-C4	54 kWh (156 ch)	37240 €	4,36 x 1,80 x 1,52	51	100	375	280	345
Citroën	é-C4 X	50 kWh (136 ch)	36440 €	4,60 x 1,80 x 1,52	46	100	305	215	265
Cupra	Born	58 kWh (230 ch)	39090 €	4,33 x 1,81 x 1,54	58	120	360	280	340
Cupra	Born	77 kWh (230 ch)	39990 €	4,33 x 1,81 x 1,54	77	170	440	360	420
Dacia	Spring	(44 ch)	18400 €	3,74 x 1,77 x 1,52	26,8	30 (option)	205	120	160
Dacia	Spring	(65 ch)	19900 €	3,74 x 1,77 x 1,52	26,8	30 (option)	245	135	190
DS	3	E-Tense (156 ch)	41600 €	4,12 x 1,80 x 1,54	51	100	345	240	305
Fiat	500e	23,8 kWh (95 ch)	30400 €	3,64 x 1,69 x 1,53	21,3	50	170	110	145
Fiat	500e	42 kWh (118 ch)	33900 €	3,64 x 1,69 x 1,53	37,3	85	260	180	230
Fiat	600e	54 kWh (156 ch)	35900 €	4,18 x 1,79 x 1,53	51	100	375	245	320
Ford	Mustang Mach-E	Standard Range (269 ch)	52990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	76	115	425	305	385
Ford	Mustang Mach-E	Extended Range (294 ch)	66990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	88	150	485	370	455
Ford	Mustang Mach-E	AWD Extended Range (351 ch)	73990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	88	150	415	335	395
Honda	e:Ny1	Advance (204 ch)	47700 €	4,39 x 1,79 x 1,60	62	78	380	265	340
Hyundai	Ioniq 5	(229 ch)	51400 €	4,64 x 1,89 x 1,65	77,4	232	400	280	355
Hyundai	Ioniq 6	(229 ch)	52400 €	4,86 x 1,88 x 1,50	77,4	239	455	405	465
Hyundai	Kona	Electric (156 ch)	40850 €	4,36 x 1,83 x 1,58	48,4	100	355	245	315
Hyundai	Kona	Electric (217 ch)	44250 €	4,36 x 1,83 x 1,58	65,4	100	450	350	420
Jaguar	I-Pace	EV400 (400 ch)	93100 €	4,69 x 2,02 x 1,57	90	100	395	300	370
Jeep	Avenger	(156 ch)	38000 €	4,09 x 1,78 x 1,53	51	100	380	250	330
Kia	EV6	(170 ch)	49600 €	4,68 x 1,88 x 1,55	58	180	395	275	360
Kia	EV6	(229 ch)	53690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	425	310	390
Kia	EV6	4WD (325 ch)	57690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	405	315	380
Kia	EV6	GT (585 ch)	74690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	360	300	345

Modèles pouvant bénéficier du bonus écologique de 4000 €.

MARQUE	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
Kia	Niro EV	(204 ch)	45690 €	4,42 x 1,83 x 1,57	64,8	72	420	315	390
Kia	EV9	(204 ch)	73000 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	460	330	420
Kia	EV9	(385 ch)	80000 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	405	330	395
Leapmotor	T03	(109 ch)	25990 €	3,62 x 1,66 x 1,58	40,4	45	270	165	225
Mazda	MX-30	e-Skyactiv (145 ch)	38250 €	4,40 x 1,80 x 1,56	35,5	50	210	150	185
Mercedes	EQA	250+ (190 ch)	46950 €	4,47 x 1,84 x 1,62	70,5	100	380	310	365
Mercedes	EQA	350 4Matic (292 ch)	64700 €	4,47 x 1,84 x 1,62	66,5	100	340	275	330
Mercedes	EQB	350 4Matic (292 ch)	68150 €	4,69 x 1,84 x 1,68	66,5	100	315	290	325
Mercedes	EQE	350 (292 ch)	84750 €	4,95 x 1,91 x 1,51	89	170	410	385	420
Mercedes	EQE SUV	350 4Matic (292 ch)	96150 €	4,87 x 1,94 x 1,69	90	170	400	365	405
Mercedes	EQS	450+ (333 ch)	135850 €	5,22 x 1,93 x 1,52	108	200	480	500	525
Mercedes	EQS	580 4Matic (523 ch)	166900 €	5,22 x 1,93 x 1,52	108	200	445	445	470
MG	4	51 kWh (170 ch)	29990 €	4,29 x 1,84 x 1,51	50	88	315	220	280
MG	4	64 kWh (204 ch)	33990 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	370	275	340
MG	4	77 kWh (245 ch)	39490 €	4,29 x 1,84 x 1,51	74	140	470	325	420
MG	4	Xpower (435 ch)	40490 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	345	245	310
MG	5	61 kWh (156 ch)	32990 €	4,60 x 1,82 x 1,53	57	87	335	235	300
MG	Marvel R	(180 ch)	44490 €	4,68 x 1,92 x 1,62	NC	92	350	280	335
MG	Marvel R	AWD (288 ch)	50990 €	4,68 x 1,92 x 1,62	NC	92	325	255	305
MG	ZS	EV 51 kWh (177 ch)	33990 €	4,33 x 1,81 x 1,65	NC	70	280	205	250
MG	ZS	EV 70 kWh (156 ch)	37990 €	4,33 x 1,81 x 1,65	NC	92	365	270	330
Mini	Cooper (2023)	SE (184 ch)	38000 € ⁽¹⁾	3,85 x 1,73 x 1,44	28,9	50	205	150	185
Nissan	Ariya	(218 ch)	43300 €	4,60 x 1,85 x 1,66	63	130	385	285	370
Nissan	Ariya	(242 ch)	49800 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	490	380	475
Nissan	Ariya	e-4orce (306 ch)	56300 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	425	360	425
Nissan	Leaf	e+ 62 kWh (217 ch)	32900 €	4,49 x 1,79 x 1,55	62	50	360	275	325
Nissan	Town Star	EV Combi (122 ch)	39600 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	260	165	210
Opel	Corsa-e	50 kWh (136 ch)	36900 €	4,06 x 1,77 x 1,44	46	100	330	220	285
Opel	Corsa-e	51 kWh (156 ch)	38100 €	4,06 x 1,77 x 1,44	48	100	320	235	285
Opel	Astra Electric	54 kWh (156 ch)	40990 €	4,38 x 1,86 x 1,45	51	100	355	270	325
Peugeot	E-208	50 kWh (136 ch)	34100 €	4,06 x 1,75 x 1,43	46	100	335	210	275
Peugeot	E-208	51 kWh (156 ch)	38000 €	4,06 x 1,75 x 1,43	48	100	335	245	305
Peugeot	E-2008	50 kWh (136 ch)	38080 €	4,30 x 1,77 x 1,53	46	100	315	205	265
Peugeot	E-2008	54 kWh (156 ch)	39050 €	4,30 x 1,77 x 1,53	51	100	375	260	335
Peugeot	E-308	54 kWh (156 ch)	43900 €	4,37 x 1,86 x 1,45	51	100	340	280	330
Renault	Twingo	E-Tech (82 ch)	25500 €	3,62 x 1,65 x 1,55	22	–	160	105	130
Renault	Zoe	R110 (109 ch)	35100 € ⁽¹⁾	4,09 x 1,73 x 1,57	52	50 (option)	315	240	290
Renault	Zoe	R135 (135 ch)	38300 € ⁽¹⁾	4,09 x 1,73 x 1,57	52	50 (option)	315	240	290
Renault	Kangoo	E-Tech EV45 (122 ch)	37500 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	230	160	195
Renault	Megane	E-Tech Electric EV60 (220 ch)	40000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	345	300	350
Renault	Megane	E-Tech Electric EV60 (130 ch)	38000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	405	330	390
Seres	3	(163 ch)	33990 €	4,39 x 1,85 x 1,65	52,6	100	320	270	290
Skoda	Enyaq Coupé iV	Version 85x (285 ch)	59095 €	4,66 x 1,88 x 1,61	77	135	405	320	375
Skoda	Enyaq iV	Version 60 (180 ch)	47095 €	4,65 x 1,88 x 1,62	58	120	280	245	270
Smart	#1	(272 ch)	36315 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	385	280	355
Smart	#1	Brabus (428 ch)	47815 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	320	235	290
Smart	#3	Brabus (428 ch)	49815 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	305	245	290
Subaru	Soltera	AWD (218 ch)	59990 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	355	275	330
Tesla	Model 3	(283 ch)	42990 €	4,71 x 1,85 x 1,44	57	170	390	350	400
Tesla	Model 3	Grande Autonomie (498 ch)	50990 €	4,71 x 1,85 x 1,44	75	250	445	380	440
Tesla	Model X	Plaid (1020 ch)	116990 €	5,06 x 2,00 x 1,68	93	250	430	375	430
Tesla	Model Y	Propulsion (299 ch)	42990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	60	170	380	300	360
Tesla	Model Y	Grande Autonomie (514 ch)	49990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	71	250	455	365	440
Tesla	Model Y	Performance (534 ch)	55990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	75	250	440	340	415
Tesla	Model S	Plaid (1020 ch)	109990 €	5,03 x 1,99 x 1,44	95	250	440	380	425
Toyota	bZ4X	2WD (204 ch)	39990 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	380	300	365
Toyota	bZ4X	AWD (218 ch)	46900 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	355	275	330
Volkswagen	ID.3	Pro (204 ch)	39900 €	4,27 x 1,81 x 1,57	58	120	380	295	355
Volkswagen	ID.5	77 kWh (204 ch)	50500 €	4,60 x 1,86 x 1,62	77	135	445	385	440
Volkswagen	ID.5	GTx (299 ch)	65400 €	4,60 x 1,86 x 1,62	77	150	390	325	380
Volkswagen	ID.7	Pro (286 ch)	59990 €	4,97 x 1,87 x 1,54	77	170	435	355	420
Volkswagen	ID. Buzz	Pro (204 ch)	59450 €	4,72 x 1,99 x 1,94	77	170	360	285	340
Volvo	EX30	Single Extend. Range (272 ch)	41700 €	4,24 x 1,84 x 1,55	66	155	375	280	340
Volvo	C40	Recharge (238 ch)	50500 €	4,44 x 1,88 x 1,60	66	130	400	300	365
Volvo	C40	Recharge Ext. Range (252 ch)	55550 €	4,44 x 1,88 x 1,60	79	200	470	360	440
Volvo	C40	Recharge Twin (408 ch)	63150 €	4,44 x 1,88 x 1,60	75	150	360	270	330
Volvo	EX40	Recharge (238 ch)	46950 €	4,43 x 1,87 x 1,66	69	150	390	275	350
Volvo	EX40	Recharge Twin (408 ch)	62150 €	4,43 x 1,87 x 1,66	75	150	345	260	320

1. Dans la limite des stocks disponibles.

Dossier

Une routière de grand standing

BMW i5 eDrive40 - 340 ch



F. GROUT

76 200 € / 73 200 €*

Cette Série 5 est la première, en huit générations, à dépasser les cinq mètres de long (5,06 m). Tant et si bien qu'elle se rapproche de l'ancienne Série 7 ! Inédit également en cinquante ans de carrière : la version électrique, proposée avec soit un moteur (eDrive40, 340 ch) soit deux moteurs synchrones (M60 xDrive,

Presque aussi longue que l'ancienne Série 7, la huitième génération de la Série 5 est la première à proposer une variante électrique. Un concentré de technologie au rayon d'action quelque peu décevant, mais au tarif compétitif dans la catégorie des routières.

601 ch). L'i5 la plus raisonnable se contente d'une batterie de 81,2 kWh utiles, quand les Mercedes EQE et Tesla Model S dépassent les 90 kWh. L'autonomie, inférieure à 400 km, peut donc décevoir... Question habitabilité, confort et contenu technologique en revanche, elle assure, et pour moins cher que ses rivales.

Un petit SUV abordable et charmeur

Fiat 600e 54 kWh Red - 156 ch



N. SOLER

35 900 € / 34 200 €*

Le grand frère de la Fiat 500 séduit, lui aussi, par sa présentation joyeuse et ses tarifs contenus. Son comportement prévenant, son amortissement douillet comme sa grande douceur de conduite font également du SUV italien un agréable compagnon au quotidien. Relativement léger pour un modèle "à pile", le

600e ne manque pas de brio en reprises et se ménage une appréciable autonomie, dans sa catégorie, de 320 km (voire 375 km en usage urbain). Un modèle fort recommandable, donc, en dépit de ses places arrière étroites, du volume de coffre restreint et de temps de recharge un rien longuets.

Plus léger que les DS 3 E-Tense, Peugeot E-2008, Opel Mokka-e et Jeep Avenger, ses cousins au sein du groupe Stellantis, le Fiat 600e offre de meilleures reprises qu'eux.

Un crossover de gabarit intermédiaire, vaste et confortable

Honda e:NY1 Advance - 204 ch



HONDA

47 700 € / 34 900 €*

Àvec la disparition de la petite Honda e, l'e:NY1 (prononcez "éni-ouane") est désormais le seul modèle électrique du constructeur japonais sur le marché français. Long de 4,39 m, il peut être considéré comme un grand crossover urbain ou un petit SUV compact. Il se montre spacieux (excepté côté

coffre), prévenant avec les vertèbres, bien fini et richement équipé. Enorme cerise sur le gâteau, son prix catalogue élevé est raboté de 27 % (- 12 800 €). De quoi faire oublier son autonomie très moyenne et ses temps de charge à rallonge (puissance limitée à 78 kW sur borne rapide).

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	340 ch
Couple maxi	430 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	81,2 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Accélération 1 000 m D. A.	26s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s7
Autonomie moyenne	390 km
Route/Autoroute/Ville	450/350/370 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	25 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	50 h/14 h
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	2252 kg
Dim. L x l x h, en m	5,06 x 1,90 x 1,52
Coffre	540 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 205 kW maxi).

VERDICT

Intéressant

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	156 ch
Couple maxi	260 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Batterie lithium-ion	51 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues avant
Accélération 1 000 m D. A.	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	320 km
Route/Autoroute/Ville	350/245/375 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	39h/8h
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1540 kg
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,53
Coffre	330 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 100 kW maxi).

VERDICT

Intéressant

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	310 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	62 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues avant
Accélération 1 000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	375/265/380 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	40 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	40h/11h
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1690 kg
Dim. L x l x h, en m	4,39 x 1,79 x 1,60
Coffre	381 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 78 kW maxi).

VERDICT

Intéressant

Un vaste SUV familial

Kia EV9 4x2 Earth - 204 ch - 96 kWh



78 000 € / 78 000 €*

Son intérieur est aussi futuriste que son look extérieur. Mais les plastiques, de qualité variable, l'empêchent d'atteindre le statut de SUV de luxe, malgré son tarif.

Affiché près de 80 000 € en milieu de gamme, l'EV9 est le modèle Kia le plus cher de tous les temps. Mais ce SUV en donne pour son argent, l'équipement se montrant pléthorique (sièges chauffants, ventilés et massants, conduite semi-autonome, clim' trizone, etc.). Son look futuriste et imposant

cache un habitacle des plus confortables, y compris au troisième rang, une fois la banquette du deuxième rang avancée. Le poids énorme (2,5 tonnes) grève les performances, le freinage et la consommation, mais l'autonomie reste bonne grâce à la grosse batterie de 96 kWh. Enfin, le comportement est rassurant. ■

Une compacte au super rapport prix/prestations

MG4 Luxury Autonomie Etendue - 245 ch



39 490 € / 34 490 €*

Cette MG4, créditede 420 km d'autonomie pour 34 490 €* "seulement", mérite qu'on s'y intéresse. Même si l'ergonomie du système d'infodivertissement et la qualité de certains plastiques laissent à désirer, tout comme le volume du coffre.

Les carottes semblaient cuites pour la chinoise, privée des 4 000 € de bonus, et dont les deux principales concurrentes européennes (Renault Megane E-Tech et Volkswagen ID.3) ont raboté leur prix de plusieurs milliers d'euros. Mais en réponse, MG a dégainé une "4" à autonomie étendue (420 km

en moyenne selon nos mesures, soit 70 km de plus que ses camarades) et dont le prix profite actuellement d'une remise de 5 000 €. Une super affaire, donc, d'autant que cette compacte puissante, très agile et richement équipée bénéficie aussi d'une garantie de sept ans. Attention en revanche à la qualité de finition. ■

Un SUV coupé au look électrisant

Peugeot E-3008 73 kWh GT - 210 ch



46 990 € / 42 990 €*

Plus lourd, moins puissant et pourvu d'une batterie offrant une capacité inférieure de 10 kWh à celle du Renault Scenic E-Tech (à l'essai p. 30), le nouveau E-3008 fait montre d'une autonomie plutôt quelconque...

Le best-seller de Peugeot fait peau neuve et propose pour la première fois une version sans bloc thermique : l'E-3008. Doté d'une batterie de 73 kWh utiles alimentant un moteur de 210 ch, ce SUV aux allures de coupé et à l'intérieur aussi léché que "techno" promet 527 km d'autonomie en cycle mixte. Ce qui

devrait nous faire 400 km environ dans la vraie vie⁽²⁾. Pas autant que le Renault Scenic E-Tech, donc. Attention aussi à l'habitabilité décevante à l'arrière, au manque de visibilité et au poids important, qui pénalise les performances. Bel agrément de conduite malgré tout et, surtout, bravo pour le confort! ■

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	350 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	96 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	31s9 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s ■
Autonomie moyenne	420 km ■
Route/Autoroute/Ville	470/330/460 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	24 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	NC/15 h
Poids	2490 kg ■
Dim. L x l x h, en m	5,01 x 1,98 x 1,76
Coffre	600 dm ³ ■

1. De 10 à 80 % de capacité (à 210 kW maxi).

VERDICT

Correct

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	245 ch
Couple maxi	350 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	27s9 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4 ■
Autonomie moyenne	420 km ■
Route/Autoroute/Ville	470/325/470 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	Environ 35 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	12h/36h
Freinage 130 à 0 km/h	61 m ■
Poids	1782 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,84 x 1,51
Coffre	335 dm ³ ■

1. De 10 à 80 % de capacité (à 144 kW maxi).

VERDICT

Intéressant

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	210 ch
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 0 à 100 km/h	8s8
Consommation cycle mixte	16,7 kWh/100 km
Autonomie électrique maxi	527 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn
Wallbox (7,4 kW)	7 h
Poids	2108 kg
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,90 x 1,64
Coffre	520 dm ³

1. De 20 à 80 % de capacité (à 160 kW maxi).

VERDICT

Intéressant

Dossier

La "Voiture de l'année 2024" !

Renault Scenic E-Tech 87 kWh Techno Esprit Alpine - 220 ch

48990 € / 44000 €*



Si l'autonomie réelle relevée lors de nos premiers essais en Espagne se confirme (450 km), le nouveau Scenic pourrait entrer dans le top 5 des modèles électriques qui ravitaillent le moins souvent. Même le Tesla Model Y Grande Autonomie (440 km) serait battu...

A dieu le monospace d'autrefois : le Scenic prend désormais l'apparence d'un SUV électrique. Un de plus ! Sauf que celui-ci est en mesure, selon Renault, de parcourir 625 km en une seule charge⁽¹⁾. Une distance remarquable pour la catégorie. Cela posé, nos premiers essais font plutôt état de 450 km. *1. A confirmer dès que nous pourrons le soumettre aux mesures de notre labo.*

d'autonomie. Une valeur malgré tout supérieure à ce que propose la concurrence. De bon augure, donc, pour celui qui vient d'être élu "Voiture de l'année 2024", d'autant qu'il se montre plaisant à conduire, confortable et sérieusement fini. Terminé, en revanche, la modularité des précédents Scenic...

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi	220 ch
Couple maxi	300 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 4000 €
Batterie lithium-ion	87 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Consommation cycle mixte	16,8 kWh/100 km
Autonomie électrique maxi	625 km
Temps de charge borne rapide ⁽²⁾	27 mn
Wallbox (7,4 kW)	9h
Poids	1850 kg
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,86 x 1,57
Coffre	545 dm ³

2. De 15 à 80 % de capacité (à 130 kW maxi).

VERDICT

Intéressant

Un SUV coupé ultra-performant

Smart #3 Brabus - 428 ch - 62 kWh

49815 € / 49815 €*



Très véloce, le #3 Brabus n'en est pas pour autant un vrai SUV sportif. Mais il constitue un agréable compagnon au quotidien, confortable et bien pensé.

Non, le #3 n'est pas, malgré les apparences, un simple #1 coupé. Le deuxième modèle de Smart "nouvelle mouture" est en effet plus long (+ 13 cm), plus large (+ 2 cm) et plus bas (- 8 cm). Une vraie version sportive ? C'est en tout cas ce à quoi prétend cette déclinaison Brabus, forte de 428 ch. Les performances

sont décoiffantes, avec un 0 à 100 km/h expédié en 4 secondes ! Mais le comportement, lui, n'est pas particulièrement acéré, au profit du confort au quotidien. Par ailleurs, ce #3 Brabus est bien fini, logeable (coffre excepté) et bien équipé. Mais l'autonomie, médiocre, pénalise le bilan de ce SUV.

La berline électrique de référence

Tesla Model 3 Propulsion - 283 ch

42990 € / 42990 €*



Restylée l'an dernier, la berline électrique américaine a progressé en finition comme en confort (amortissement plus doux, vitrage latéral feuilleté, clim à l'arrière). De quoi compenser la perte des 4000 € de bonus écologique.

Produite en Chine, la Model 3 ne profite plus des 4000 € de bonus. Ce qui ne l'empêche pas de rester fort compétitive dans sa catégorie, et même tous segments confondus. Ses 400 km d'autonomie moyenne (sans parler du vaste réseau de Superchargeurs mis en place par Tesla), ses performances de GT,

son comportement dynamique (propulsion, poids contenu), son écran XXL high-tech, sa riche dotation de série et son grand coffre en font toujours une référence. Seul reproche : une ergonomie parfois agaçante (commandes 100% tactiles, clignotants désormais pilotés par des boutons au volant).

NOS MESURES



Moteur électrique	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	428 ch
Couple maxi	543 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km / 0 €
Batterie lithium-ion	62 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Accélération 1000 m D. A.	24s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s2
Autonomie moyenne	290 km
Route/Autoroute/Ville	325/245/305 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	23h/11h
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Poids	1951 kg
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,85 x 1,56
Coffre	377 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 150 kW maxi).

VERDICT

Correct

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	283 ch
Couple maxi	420 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km / 0 €
Batterie lithium-ion	57 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Autonomie moyenne	400 km
Route/Autoroute/Ville	470/350/390 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	Environ 25 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	23h/9h
Freinage 130 à 0 km/h	67 m
Poids	1776 kg
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,85 x 1,44
Coffre	555 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 170 kW maxi).

VERDICT

Une référence !

Un SUV familial au style original

Toyota bZ4X 4WD Origin - 218 ch



46 900 € / 41 900 €*

NOS MESURES



Le bZ4X a baissé son prix de 11 000 € au mois de février ! Et puisqu'il ne peut bénéficier du bonus (car produit hors Europe), Toyota ajoute 5 000 € de remise. Las, malgré ces efforts, le rapport prix/autonomie reste décevant.

Première voiture 100% électrique de Toyota, le bZ4X se décline en deux ou quatre roues motrices. Plus chère de 3 000 €, la seconde version dispose d'un moteur électrique supplémentaire entre les roues arrière, forcément énergivore. L'autonomie moyenne chute ainsi, selon nos mesures, de 365 à 330 km. C'est peu

pour ce SUV familial – par ailleurs confortable et bien équipé – voué aux longs trajets. Le chargeur embarqué de 150 kW permet toutefois de régénérer les accus à 80% en 25 mn sur borne rapide. Autre bonne nouvelle, le prix vient de baisser de 11 000 € et Toyota y ajoute 5 000 € de remise !

Une familiale au long cours

Volkswagen ID.7 77 kWh Pro Life Max - 286 ch



59 990 € / 57 000 €*

NOS MESURES



Avec ses 4,96 m de long, l'ID.7 choie ses passagers à l'arrière. Son amortissement prévenant invite également aux longs voyages. Il faut toutefois ravitailler tous les 355 km maxi sur autoroute et patienter 25 mn pour une recharge à 80% sur borne rapide.

En s'étirant sur près de cinq mètres, la première familiale électrique de Volkswagen joue quasiment dans la cour des BMW i5 et Mercedes EQE. Mais même si elle reste moins chère que ses compatriotes, son prix tutoie les 60 000 €... hors packs et options. C'est énorme pour une berline (le break arrive)

considérée comme l'équivalent "à pile" de la Passat. Dommage, car l'ID.7 ne présente pas de défaut majeur. Spacieuse, confortable (suspensions pilotées à 1 250 €), très bien équipée et forte d'une autonomie moyenne de 420 km, elle souffre juste de son gabarit en ville et de ses 2 190 kg sur routes tortueuses.

Un petit SUV chic et tonique

Volvo EX30 Single Extended Range Plus - 272 ch



45 000 € / 45 000 €*

Plus court qu'un Peugeot E-2008, le Volvo EX30 (cousin technique du Smart #1) est aussi bien plus puissant, avec 272 ch au crédit du modèle doté de la grosse batterie de 69 kWh (64 kWh utiles). Plus cher aussi, car privé du bonus de 4 000 € (production en Chine).

La plus petite et la moins chère des Volvo est électrique. Un SUV urbain de 4,23 m, cousin du Smart #1, assemblé comme lui en Chine. Pas de bonus, donc. Un handicap face à ses rivaux européens, plus abordables... mais pas forcément aussi sympas à conduire que l'EX30 (performant et agile de comportement), ni aussi "premium" dans leur présentation ou leur dotation de série. Les passagers apprécieront également le confort typiquement suédois. Des deux batteries disponibles (51 et 69 kWh⁽¹⁾), la plus puissante, qui promet 475 km d'autonomie, peine en réalité à dépasser les 340 km. Un poil juste...
1. Capacités brutes.

ment), ni aussi "premium" dans leur présentation ou leur dotation de série. Les passagers apprécieront également le confort typiquement suédois. Des deux batteries disponibles (51 et 69 kWh⁽¹⁾), la plus puissante, qui promet 475 km d'autonomie, peine en réalité à dépasser les 340 km. Un poil juste...
1. Capacités brutes.

NOS MESURES



Moteurs élec.	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	218 ch
Couple maxi	336 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	64 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Accélération 1000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Autonomie moyenne	330 km
Route/Autoroute/Ville	370/275/355 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	Environ 25 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	45h/11h
Freinage 130 à 0 km/h	69 m
Poids	2018 kg
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,86 x 1,65
Coffre	560 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 150 kW maxi).

VERDICT

Correct

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	286 ch
Couple maxi	545 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	27s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s
Autonomie moyenne	420 km
Route/Autoroute/Ville	470/355/435 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	Environ 25 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	45h/11h 30
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	2 190 kg
Dim. L x l x h, en m	4,97 x 1,87 x 1,54
Coffre	540 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 170 kW maxi).

VERDICT

Correct

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	272 ch
Couple maxi	343 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	64 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	26s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s4
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	375/280/375 km
Temps de charge borne rapide ⁽²⁾	Environ 25 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	62h/10h 30
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 816 kg
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,84 x 1,55
Coffre	357 dm ³

2. De 10 à 80 % de capacité (à 155 kW maxi).

VERDICT

Intéressant



Par Charles Thouluc



ESSENCE

Volkswagen T-Cross

1.5 TSI DSG7 R-Line - 150 ch

34210 € / 31900 €*

PREMIER TEST DU VOLKSWAGEN T-CROSS RESTYLÉ

Le petit de la famille se muscle

Volkswagen relance son SUV citadin. Au programme : un léger restylage, de nouveaux équipements et un moteur essence plus puissant en haut de gamme. Le petit crossover passe ainsi à la vitesse supérieure.

Nouveau Touareg fin 2023, suivi cette année des nouvelles Passat et ID.7, puis du nouveau Tiguan : Volkswagen est sur tous les fronts. Cette fois, le constructeur s'attaque à son entrée de gamme. Le T-Cross – le plus petit SUV de la marque allemande – a droit à une mise à jour, cinq ans après sa sortie (en 2019). Au premier regard, les

changements ne sautent pas aux yeux. Ils concernent la signature lumineuse, la calandre et le bas du bouclier avant. Mais les modifications les plus importantes se trouvent ailleurs...

En 95, 115 ou... 150 ch !

Pour bien les jauger, prendre le volant s'impose. A condition de choisir la nouvelle version haut de gamme 1.5 TSI. Ce nouveau

bloc vient en effet compléter l'offre par le haut, à côté des petits 1.0 de 95 et 115 ch, reconduits. Fort de 150 ch, ce quatre cylindres est uniquement disponible en boîte DSG7. La transmission automatique à double embrayage a été améliorée à l'occasion. L'effet ripage au moment de s'élancer, sur le premier rapport, est moins prononcé. La voiture avance ainsi sans à-coups. Appréciable dans les embouteillages ou lors des manœuvres. Souple à bas régime, tonique et volontaire (mais linéaire) à l'accélération, cette nouvelle motorisation rend le T-Cross plus polyvalent. Ses bonnes performances facilitent sa conduite sur tous types de parcours, et ce quel que soit le rythme adopté. Son appétit modéré représente une autre source de satisfaction. Sur route comme sur autoroute, le bloc TSI se contente de 6,5 l/100 km. Un résultat qui n'est en rien excessif pour un moteur essence sans

aucune assistance électrique et fort de 150 ch. Une puissance élevée dans la catégorie, très bien encaissée par le châssis. Ce dernier, inchangé, priviliege toujours la sécurité. Bien équilibré, il se montre rigoureux dans les changements de direction. On aurait juste aimé un comportement un peu plus dynamique dans les virages, avec un train arrière qui accompagne davantage le mouvement. Rien à redire en revanche sur le confort de suspension, très correct. Seule condition : privilier les roues de 17" (série) à celles de 18" à 400 €. En effet, les grandes roues, enveloppées de pneus larges à profil bas (215/45 R18), filtrent moins bien les aspérités de la route. Enfin, on apprécie la maniabilité de ce SUV court et qui braque bien.

A bord, l'amélioration de la qualité des matériaux rend l'habitacle plus cossu. Et on retrouve les aspects pratiques du T-Cross, comme la banquette coulissante

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: le bloc de 150 ch est pénalisé par 450 € de malus. Mais après négociation, on peut déjà obtenir 8 % de remise !

L'entretien: tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement: Volkswagen réduit les options sur le T-Cross, et fournit une dotation de série déjà complète dès le premier niveau Life : jantes alu, conduite semi-autonome (niveau 2), Digital Cockpit... La R-Line rajoute la caméra de recul, les phares Matrix Led, le GPS...

NOS MESURES

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Consommation moyenne	6,8 l/100 km
Route	6,5 l/100 km
Autoroute	6,5 l/100 km
Ville	7,3 l/100 km
Poids	1302 kg
Diamètre de braquage	10,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	134 g/km / + 450 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 vitesses
Pneus	205/55 R17
Réservoir	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,14 x 1,76 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Volkswagen T-Cross 1.5 TSI DSG7 R-Line (31 900 €*, 150 ch) est évalué dans la catégorie des SUV citadins essence, d'environ 150 ch, à boîte auto., qui comprend notamment : **Audi Q2 35 TFSI S tronic S line** (40 100 €*, 150 ch), **Ford Puma 1.0 EcoBoost Powershift ST-Line X** (28 400 €*, 155 ch), **Peugeot 2008 1.2 PureTech EAT8 GT** (31 600 €*, 130 ch), **Renault Captur mild hybrid EDC Techno** (24 300 €*, 160 ch).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

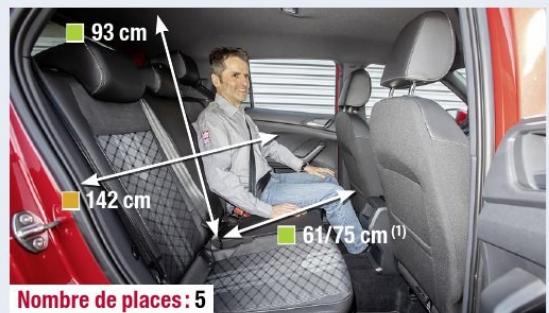
Présentation/finition

Consommation

Prix



Souple et volontaire, le 1.5 TSI de 150 ch est seulement proposé avec la boîte auto. DSG7. Retravaillée, celle-ci génère moins d'à-coups au démarrage.



La banquette coulisse sur 14 cm. Reculée, elle dégage un grand espace aux jambes. Agréable au toucher, la sellerie spécifique à la version R-Line s'apprécie aussi pour son confort.



Bien conçu (parois planes) et facile d'accès, le coffre se montre toujours le plus volumineux de la catégorie.

Rares sur ce segment, les phares adaptatifs Matrix Led (de série sur R-Line) optimisent l'éclairage de nuit.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Antibrouillards • Conduite semi-autonome de niveau 2 • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Phares (adaptatifs Matrix Led) et essuie-glaces auto. • Régul. (adaptatif)/limiteur de vitesse.

Agrément : • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 8" avec GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu 17" • Radio + prises USB (x4), etc.

En option Sécurité : • Surveillant d'angles morts et stationnement assisté (600 €) • Roue de secours galette (130 €).

Agrément : • Jantes alu 18" (400 €) • Peinture métallisée ou nacrée (de 300 à 800 €) • Sélection du profil de conduite (170 €) • Sièges avant chauffants (410 €), etc.



Avec 4,14 m de long, le gabarit reste quasiment identique. Les feux arrière affichent un nouveau motif. Ils bénéficient de leds et de clignotants défilants, de série sur la version R-Line uniquement.

sante ou le dossier du siège passager rabattable (série), tandis que la modernité des équipements séduit : la conduite semi-autonome (niveau 2) fait désor-

mais partie de la dotation de base, ce qui est très rare sur ce segment. Même remarque pour les phares adaptatifs Matrix Led (en série sur Style et R-Line), plus

courants sur des véhicules de la catégorie supérieure. Bref, l'équipement de ce haut de gamme est à la hauteur du tarif, corsé. Heureusement, la négociation d'une

remise de 8% permet de réduire la facture de 2 700 €. C'est toujours ça de pris... ■

SUITE PAGE 34



POSTE DE CONDUITE



Quelle que soit leur corpulence, tous les conducteurs, trouveront rapidement une position idéale au volant grâce aux nombreux réglages et à la bonne ergonomie du poste de conduite.

Autre bon point, les renforts latéraux, au niveau de l'assise et du dossier, offrent un excellent maintien des cuisses et du thorax dans les virages.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Dès le premier niveau Life, les principales aides à la conduite, devenues courantes aujourd'hui, sont de série : freinage d'urgence automatique, aide active au maintien dans la voie, gestion automatique codes/phares, etc. Plus rare dans cette catégorie, la conduite semi-autonome (niveau 2) est également de série dès l'entrée de gamme. Et les phares adaptatifs Matrix Led font partie de la dotation sur les versions Style et R-Line. Seuls la surveillance des angles morts et le "Park Assist" sont en option (600 €).

Freinage automatique

Série

Maintien dans la voie

Série

Régulateur de vitesse adaptatif

Série

Allumage auto. des phares

Série

Passage codes/feux de route

Série

Assistance au créneau

600 €⁽¹⁾

1. Avec la surveillance d'angles morts.

ÉCRAN TACTILE



Un écran tactile de 8"/20,3 cm équipe toutes les finitions. Sur le haut de gamme (Style et R-Line), un système avec commande vocale (740 €) va de pair avec un écran plus grand (9,2"/23,3 cm) qui offre une image de meilleure résolution.

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

Série

BIEN VU

De série, le dossier du siège passager se rabat à l'horizontale. Pratique pour transporter des objets longs.

RATÉ

Sans poignée au niveau du toit, il est difficile de se maintenir. Celle sur la contreporte réclame plus de force dans le bras.

**FINITION**

Les progrès sont significatifs. Fini les plastiques durs et quelconques sur la planche de bord et les habillages des portes. Désormais souples et épais, ils rehaussent la qualité perçue d'un habitacle qui apparaît plus cossu, enfin au niveau de ce qu'on attend de Volkswagen.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La clim' est automatique dès le deuxième niveau Life Plus. Ses commandes, au bas de la console centrale, évitent de passer par l'écran.

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

SYSTÈME AUDIO

Pas de hi-fi, mais une radio avec six haut-parleurs, dont quatre de 20 W. Une puissance correcte. Et l'on profite d'un son de qualité.

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

RANGEMENT

Les espaces de rangement sont nombreux et faciles d'accès, mais certains sont un peu trop petits. C'est le cas de la boîte à gants, exiguë malgré la taille du tableau de bord. Le logement situé sous l'accoudoir, qui manque de profondeur, déçoit aussi.

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

Le verdict *Auto Plus***Intéressant**

Avec 150 ch, le T-Cross progresse en agrément et en polyvalence. Toujours accueillant et astucieux, l'habitacle se montre plus cossu et moderne. Certes, les tarifs restent élevés, mais ils n'augmentent quasiment pas.

LES PLUS
Agrément mécanique
Aspects pratiques
Equipement riche

LES MOINS
Tarifs toujours élevés
Châssis peu dynamique



Par David Bouillaux

HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

Mercedes-AMG Classe C 63 S Break

E Performance - 680 ch

135 850 € / 147 000 €*



MERCEDES SORT LA GROSSE ARTILLERIE FACE À LA BMW M3 TOURING

Deux breaks, deux ambiances

Pour abaisser son malus XXL, la récente C 63 use d'un astucieux stratagème. Mais ce dernier suffira-t-il à faire pencher la balance en sa faveur, face à une inédite BMW M3 Touring aussi séduisante que performante ? On les départage ici.

Jamas les normes européennes n'auront été aussi castratrices. Les malus 2024 mettent tout simplement un terme à la carrière des plus puissantes, qui devront s'affranchir d'une taxe pouvant atteindre les 60 000 €. Et cela ne s'arrête pas là, puisque le malus au poids vise désormais les véhicules de plus de 1 600 kg. Afin de modérer ce système de taxes, la nouvelle Mercedes

Classe C 63 S Break opte pour une véritable "usine à gaz". Elle associe en effet downsizing⁽¹⁾ et hybridation rechargeable. Cela lui permet d'abaisser ses rejets en CO₂ à 156 g/km contre 233 g/km pour la BMW M3 Touring à laquelle on la confronte ici. Au passage, la C 63 S abandonne son fabuleux et mélodieux V8 biturbo au profit d'un "modeste" quatre cylindres 2.0 turbo de 476 ch, associé à un moteur

électrique de 204 ch, situé sur l'essieu arrière. Ce dernier fonctionne de concert avec une batterie de 6,1 kWh, rechargeable sur secteur. Puissance combinée de l'ensemble : 680 ch ! Il s'agit ainsi du quatre cylindres de série le plus puissant de la production mondiale. C'est 170 ch de plus que la BMW M3 Touring, qui bénéficie pour le coup, d'une motorisation plus conventionnelle. Son traditionnel six cylindres en ligne biturbo développe ici 510 ch.

Véloce, la Mercedes, mais...

A la question : est-ce que la Mercedes et son couple maxi de 1 020 Nm (650 Nm pour la BMW) laisse sa rivale du jour

sur place ? La réponse est non ! Certes, la transmission intégrale très évoluée de la C 63 S lui offre une motricité sans faille, mais au final et, selon notre labo, elle n'arrive pas à devancer la M3. Nos deux breaks familiaux sont à égalité pour franchir la barre emblématique des 100 km/h, avec 4 s. Et à l'exercice du 1 000 m départ/arrêté, la Mercedes s'incline face à sa rivale (22 s 8 contre 22 s 2 pour la M3). L'explication principale ? Le poids ! Sur notre balance, le break à l'étoile pèse 2 241 kg, soit 391 kg de plus que la munichoise ! Rassurez-vous, au volant, la C 63 S fait très vite oublier son embon-point, comme nous avons pu le

1. Réduction de la cylindrée d'un moteur afin d'abaisser sa consommation.



ESSENCE

BMW M3 Touring

Competition M xDrive - 510 ch

116 650 € / 176 700 €*

PHOTOS : A. SAUNIER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: en cumulant les différentes taxes (poids et malus), il faut ajouter 11 106 € au prix de base de la Mercedes et... 60 000 € à celui de la BMW! Ça pique, d'autant plus qu'aucune remise n'est au programme...

L'entretien: chaque année ou tous les 20 000 km pour la Mercedes, tous les deux ans ou 30 000 km pour la BMW.

L'équipement: dans les deux cas, il est assez complet, et inclut notamment l'éclairage matriciel, les suspensions pilotées et, bien sûr, un châssis sport. Cela dit, dans les deux cas, subsistent des lacunes.



L'hybridation, orientée performances, apporte un soutien quasi permanent au bloc thermique, mais on ne peut pas rouler plus d'une dizaine de kilomètres en électrique.

vérifier sur notre base d'essais de Monthléry. A vive allure, le break nous a littéralement bluffés par son efficacité, avec des vitesses de passage en courbe sidérantes. Et au-delà des 5 000 tr/mn, le 2.0 turbo, constamment



Tout comme la C 63 S, la M3 Touring bénéficie d'une transmission intégrale débrayable. Mais son châssis et sa direction se révèlent ici bien plus affûtés.

épaulé par le puissant moteur électrique, fait preuve d'une santé de fer. Bien sûr, la multitude de réglages (suspensions, direction, moteur...) et les nombreux modes de conduite (huit au total) permettent d'adapter

précisément la voiture au type de terrain emprunté et à la conduite adoptée. En conduite sportive, on aurait juste aimé profiter d'une boîte de vitesses plus alerte. Et en mode manuel, cette dernière entreprend >>>



Mercedes-AMG Classe C 63 S Break

De l'habitacle de la Classe C émane d'emblée une ambiance très apaisante. Et quel confort ! Parfait pour évoluer à haute vitesse sur l'«Autobahn»... L'habitacle s'avère moderne, luxueux et bien équipé (accès mains libres, affichage tête haute...) mais pas forcément exemplaire au niveau de la qualité des matériaux employés. De plus, on s'y perd un peu avec les réglages et les nombreux modes de conduite proposés, au nombre de huit. Bref, cela manque de simplicité.



BMW M3 Touring

Comme souvent chez BMW, la position de conduite est parfaite et le conducteur bénéficie d'une planche de bord plate. Il faut, en revanche, un petit temps d'adaptation afin de se familiariser avec les nombreux sous-menus de l'écran tactile, mais une fois la logique intégrée, on jongle assez vite entre les nombreux réglages disponibles (moteur, freins, suspensions, motricité...). Ces derniers permettent d'adapter la voiture au niveau de «pilotage» de son propriétaire.

» des rétrogradages sans qu'on lui ait rien demandé. Agaçant ! La BMW, elle, joue sur un registre encore plus sportif. Sa sonorité rauque mérite à elle seule le détour, quand celle de la Mercedes paraît trop artificielle. Viennent ensuite le châssis plus ferme, la direction très précise et son système de freinage (lui aussi en acier, de série) endurant qui permettent d'enchaîner les

tours de circuit à un rythme effréné. C'est indéniable, la M3 distille plus de plaisir au volant. Et quand on sélectionne le mode Drift (disponible aussi sur la Mercedes), son meilleur équilibre facilite les séances de glisse sur circuit ! Néanmoins, ceux qui veulent concilier sportivité et confort se sentiront plus à l'aise dans la C 63 S. Ses suspensions réglées plus souples

et sa direction «légère» garantissent une agréable douceur de conduite, un confort supérieur et une meilleure polyvalence. Un élément non négligeable au quotidien et pour les longs trajets. Plus étonnant : malgré sa plus petite cylindrée et son hybridation (qui lui permet de rouler quelques kilomètres en 100% électrique), la Mercedes boit en moyenne 12,4 l/100 km. C'est

2,4 l/100 km de plus que la BMW. Sur autoroute, l'appétit de la M3 tombe même à 8,7 l/100 km (11,6 l/100 km pour la C 63 S).

Un break ! Quel break ?

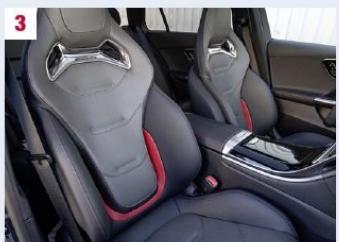
Pour en revenir à des questions plus terre à terre, notez que les capacités de déménageuse de la Mercedes sont très modestes : l'implantation du système électrique réduit le volume de coffre



Nombre de places: 5



Volume: 300 dm³



1. Dommage que l'espace au niveau des jambes soit un peu trop compté, car la banquette, très confortable, incite au voyage. 2. En plus d'être riquiqui, le coffre ne facilite pas les chargements à cause de son plancher irrégulier. 3. Confortables, les sièges livrés de série s'adaptent à tous les gabarits.



Nombre de places: 5



Volume: 410 dm³



1. Certes, les passagers composent avec une assise dure et un tunnel de servitude imposant, mais l'espace paraît convenable pour deux grands adultes. 2. On apprécie aussi son coffre plus vaste et plus pratique. 3. Les freins de série, en acier, se sont révélés aussi endurants qu'efficaces.

à 300 dm³, soit à peine plus que certaines citadines. Pire, la surface irrégulière ne facilite pas les chargements d'un vélo, par exemple. A l'inverse, la M3 Touring ne néglige pas les aspects pratiques. Son volume correct (410 dm³), son plancher plat et sa lunette ouvrante facilitent la vie courante. Elle dispose aussi d'une planche de bord plus sympa, même si celle de la Mer-

cedes comprend un système multimédia plus simple à manier. Au final, la sensationnelle BMW remporte ce match très musclé. A un détail près, cependant, que tous ne pourront pas surmonter: un malus (CO₂ + poids) très nettement supérieur: 60 000 € pour la M3 Touring contre 11 106 € pour l'étonnante C 63 S Break. De quoi, freiner les ardeurs des passionnés, même fortunés... ■



NOS MESURES	Mercedes C 63 S Break	BMW M3 Touring
Vitesse maxi	270 km/h ⁽¹⁾	250 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1000 m D. A.	22s8	22s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s4	2s2
Consommation moyenne	12,4 l/100 km	10 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	12,2/11,6/13,4 l/100 km	9,5/8,7/11,8 l/100 km
Poids	2241 kg	1850 kg
Diamètre de braquage	12,2 m	12,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	60 m	61 m
LA TECHNIQUE	Mercedes C 63 S Break	BMW M3 Touring
Moteur turbo-essence ⁽²⁾	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en ligne, 24S
Hybridation	Oui (hybride rechargeable)	Non
Cylindrée	1991 cm³	2993 cm³
Puissance fiscale	37 CV	41 CV
Puissance maxi	680 ch (combinés)	510 ch à 6250 tr/mn
Couple maxi	1020 Nm (combinés)	650 Nm à 2750 tr/mn
CO ₂ /Bonus ou malus	156 g/km/+ 11 106 €	233 g/km/+ 60 000 €
Transmission	4x4	4x4
Boîte	Automatique, 9 vitesses	Automatique, 8 vitesses
Pneus AV/AR	265/35 R20/275/35 R20	275/35 R19/285/30 R20
Réservoir	66 litres	59 litres
Dim. L x l x h, en m	4,85 x 1,90 x 1,47	4,80 x 1,91 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL actif • Airbags (6) • Antibrouillards • Essuie-glace auto. • Isofix • Phares à leds adaptatifs matriciels • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto, etc.

Agrement: • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 40/20/40 • Chargeur smartphone sans fil • Châssis sport • Clim' auto. trizone • Hayon mains libres • Jantes alu 20" • Palettes de vitesses au volant • Suspensions pilotées, etc.

EN OPTION	Mercedes C 63 S Break	BMW M3 Touring
Accès mains libres	Série	700 €
Affichage tête haute	Série	1200 € ⁽³⁾
Freins céramique/carbone	Indisponible ⁽⁴⁾	8850 €
Sièges baquets	3 300 €	5 100 €

1. Donnée constructeur (bridée sur la BMW, sauf avec pack Experience M à 2 500 €: 280 km/h). 2. Biturbo-essence pour la BMW. 3. Inclus dans un pack. 4. Option disponible à partir du mois d'avril.

LES NOTES DU	Mercedes C 63 S Break	BMW M3 Touring
Comportement routier	16	18
Equipements de sécurité	11	11
Agrément/performances	14	16
Confort/insonorisation	14	13
Equipements de confort/garantie	13	12
Habitabilité/coffre	6	14
Aspects pratiques	13	12
Présentation/finition	15	18
Consommation	6	8
Prix	14	5

2^e 122/200

1^{er} 127/200

Le verdict **Auto Plus**



Victoire : BMW M3 Touring

L'adoption d'une mécanique moins "noble" n'empêche pas la C 63 AMG de montrer un haut niveau de performances. Mais elle se révèle moins pratique et surtout moins sensationnelle à l'usage. La M3 Touring est hors de prix, mais le feeling de conduite, l'efficacité dont elle fait preuve et son fabuleux "6 en ligne" interpellent...



Par Guillaume Jean

La nouvelle Peugeot E-308

ÉLECTRIQUE

54 kWh

Allure

156 ch - 330 km⁽¹⁾

43 900 € / 38 600 €*



PHOTOS : A. PAJUARD

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle 308 électrique à trois propriétaires de véhicules équivalents. Georges, Raphaël et Sébastien nous livrent leurs impressions.

GEORGES Resp. service client, Gif-sur-Yvette (91)

Il possède une **MG4**

64 kWh Comfort

33 990 € - 204 ch - 365 km⁽¹⁾

Il en faudrait plus à cette E-308 pour justifier son tarif

Le design

Pas de doute, c'est une Peugeot ! Le style est sobre et félin à la fois. De profil, la forme du vitrage me rappelle la précédente génération de 308. La partie arrière, très réussie, est plus originale que celle de la MG4 et s'en distingue par son aspect davantage haut de gamme.

La vie à bord

L'ambiance est aussi plus chic à bord. Outre le style moderne, le système multimédia réactif et les touches de raccourcis personnalisables donnent le ton. La Peugeot domine également en matière de rangements. Un gros hic cependant : l'espace à l'arrière. Non seulement je peine à accéder aux sièges, mais mes jambes manquent sérieusement de place et le dossier est trop droit. Je suis déçu. D'autant que l'E-308 est plus longue que ma MG4 !

**Au volant**

Là encore, le côté plus huppé de la Peugeot se ressent : tout y est plus feutré, confortable et bien isolé de l'extérieur. La voiture se révèle également mieux campée au sol. L'activation de la régénération via le bouton situé sur la console est un bon point. Pourtant, davantage que l'autonomie, c'est le manque de pêche de l'E-308 qui me fait tiquer. D'autant plus que son prix est très ambitieux...

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation moyenne.

RAPHAËL Resp. marketing, Massy (91)

Il possède une **Peugeot 308**

1.2 PureTech EAT8 Allure

33 270 € - 130 ch - 6,5 l/100 km⁽²⁾

A ce prix-là, je ne suis pas près de passer à l'électrique !

Le design

L'élégance a été déterminante dans mon choix de la 308. Les phares effilés, la calandre, le travail des formes sur la carrosserie confèrent à cette auto une belle allure. Notez que l'arrière aussi lui procure un côté chic, tant par l'effet des feux à leds que par les touches de chrome du pare-chocs.

La vie à bord

Le coffre perd en volume, mais cela m'irait encore, car je n'ai pas d'enfants. Les places arrière, elles, ne bougent pas. Mes passagers ne s'en sont pas plaints. J'aime le style et la finition cossue de la planche de bord. Le multimédia est bien conçu, l'écran moderne, et la connexion Apple CarPlay sans fil très pratique. Je note juste que le rangement sous l'accoudoir central perd en profondeur.

Au volant

Le silence à bord est incroyable ! La conduite zen se marie bien avec le confort de l'E-308, équivalent à celui de ma 308. Mais l'accélération du moteur électrique est très linéaire : je dois regarder le compteur pour évaluer la vitesse. Et entre l'autonomie réduite, qui donne l'impression de passer son temps à recharger, et l'écart de prix d'environ 10 000 € (hors bonus) avec ma 308, cette E-308 reste inenvisageable pour moi.



SÉBASTIEN Commerçant, Gometz-la-Ville (91)

Il possède une **Renault Megane E-Tech**

EV60 (kWh) Techno

40 000 € - 220 ch - 350 km⁽¹⁾

Cette E-308 est globalement moins aboutie que la Megane

Le design

En plus d'être imposante, la calandre de l'E-308 fait très "plastoc". Hormis ce point, les phares et la continuité des crocs de leds sont sympas. La silhouette de profil est plus passe-partout. L'arrière m'attire davantage, la ligne de feux procurant un bel effet de style.

La vie à bord

Le petit volant est top. Les écrans s'avèrent lisibles, bien que celui du centre soit moins grand que celui de ma Megane E-Tech. C'est agréable aussi d'avoir des boutons de commande physiques. Et les rangements ne sont pas mal. Je note aussi une bien meilleure rétrométrie. En revanche, aux places arrière, c'est la douche froide... Difficile d'imaginer un long trajet tant l'espace est restreint et le dossier dur. Idem au niveau du coffre, où la Megane E-Tech se défend mieux.

**Au volant**

Le prix de l'E-308 me paraît osé vu vos valeurs d'autonomie. Sans compter qu'elle ne dispose pas d'une pompe à chaleur, appréciable pour chauffer la voiture en hiver sans trop consommer. En ce qui concerne les "watts", je me dis finalement que sa puissance suffit, car ma Megane patine à l'accélération. De ce point de vue, l'E-308 est plus agréable et sécurisante.

**INVITATION
GRATUITE**
RIEN QUE POUR VOUS
À RÉSERVER AVANT LE 11 AVRIL

**ADHÉREZ
& RECEVEZ
VOS ENTRÉES
POUR LE SALON***

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)
et indiquez votre choix ou renvoyez le coupon
dûment rempli ci-dessous

VOUS ÊTES ADHÉRENT, téléphonez
pour réserver vos places

* Dans la limite des stocks disponibles

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 + deux entrées à Deauville Classic. Je règle 32€* (1)
- Je choisis l'offre Passion : adhésion pour un an + deux entrées à Deauville Classic. Je règle 2,67 € par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) (2)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail. :

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



#M047 #D1557008

Dater et
signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à émiser des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE identifiant du créancier : FR77Z22 43057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. **A remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 11 avril 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, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits détaillés à ERAS - DPO Service juridique, 40 avenue Aristide Briand - CS 10224 - 92220 Bagneux Cedex ou à dpo@erofimedia.com. 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.




Fiat Topolino | Fiat réinterprète la Citroën Ami
Topolino - 8,2 ch - 5,4 kWh - 9 890 € / 8 990 €*


PHOTOS: C. CHOULOT

La dolce vita à 45 km/h maxi

À près Opel avec sa Rocks-e⁽¹⁾, au tour de Fiat de proposer sa version de la Citroën Ami. Le quadricycle électrique, déjà sympathique en version française, gagne un sérieux atout charme en passant par l'Italie. La Topolino adopte un avantageux look néo-rétro qui rend hommage à la Fiat 500 historique, avec des boucliers avant et arrière spécifiques. Contrairement à l'Ami, ceux-ci ne sont pas identiques. De quoi, du moins en partie, justifier le surcoût de fabrication par rapport à la française : 1 500 € à niveau d'équipement équivalent (la Fiat n'en a qu'un). Une différence très sensible quand on parle de quadricycles à moins de 10 000 €. Autre changement par rapport à l'Ami, un petit porte-bagages est implanté sous

la lunette arrière et peut supporter jusqu'à 15 kg. Plus esthétique qu'autre chose, mais toujours bon à prendre, car la Topolino, comme l'Ami, ne comporte pas de coffre. Côté autonomie, aucune différence : 75 km annoncés, mais plutôt 65 km dans la vraie vie, voire 50 km en hiver. Comptez 4 heures pour la recharger sur prise secteur uniquement. Et si son tarif reste nettement plus bas que celui d'autres sans-permis (voir la Ligier ci-contre), il est facile de voir d'où proviennent les économies : pas de direction assistée, ni d'ABS ou de rétro intérieur, sièges inconfortables... Pas de clim' non plus (désagréable en été, vu la verrière sur le toit), ni de chauffage... Mais devant sa bouille craquante, on lui pardonnerait presque tout.

Clément Raoul-Réa

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	45 km/h
Autonomie	75 km
Poids	487 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synthronique à aimants permanents
Puissance fiscale	1 CV
Puissance maxi	8,2 ch
Couple maxi	44 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 900 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Rapport unique
Pneus	155/65 R14
Batterie lithium-ion	5,4 kWh
Dim. L x l x h, en m	2,54 x 1,40 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾



Le porte-bagages, plus décoratif qu'utile, supporte jusqu'à 15 kg. Mais il cogne contre la lunette quand la voiture trépide. Il ne gêne, en revanche, pas la vision, surtout en l'absence de rétroviseur central.

A l'intérieur, quelques différences par rapport à l'Ami : le sélecteur de vitesses migre à côté du volant (plus pratique), et un rangement refermable est placé sous le pare-brise. Le confort reste spartiate.

Le verdict

Correct

1. Indisponible en France.

2. Batterie garantie 3 ans ou 40 000 km.

Ligier Myli La première sans permis électrique de Ligier

R.Ebel Electrique Autonomie étendue - 6,8 ch - 8,3 kWh - 17 599 € / 15 799 €*



PHOTOS: C. CHOULOT

Ambitions haut perchées

'électrique pour les voitures sans permis, c'est une alliance qui semble pleine de sens.

Pas besoin d'une autonomie à rallonge ou de recharge éclair. Et le gain en agrément est évident face aux habituels mini-moteurs diesels aux abondantes vibrations. Ligier, une des références du segment, a donc décidé de sauter le pas, avec la Myli, son tout premier modèle électrique. Elle est disponible avec trois tailles de batteries pour des autonomies annoncées de 63, 123 et 192 km. A 45 km/h maxi, cette dernière, évidemment plus chère, semble superflue. Notre modèle du jour était équipé de l'intermédiaire pour une autonomie réelle d'environ 100 km lors de notre essai. Largement suffisant. En revanche, le principal inconvénient de l'électrique

se fait sentir au moment de signer le bon de commande. En finition haute R.Ebel, avec batterie de 8,3 kWh, elle est affichée à... 17 599 € ! Hors remise et bonus de 900 €, mais surtout hors options. Et ces dernières sont nombreuses : clim' (1 499 €), direction assistée (499 €), Mirror Screen (199 €), câble de recharge type 2 (189 €)... Avec de telles options, notre Ligier du jour est certes équipée "comme une grande", mais elle se rapproche dangereusement de la barre des 20 000 € ! Une somme certes pas si éloignée des tarifs demandés par les concurrents de Ligier sur ce marché (Citroën Ami et Fiat Topolino exclues). Mais à ce prix, la finition bâclée et le comportement parfois peu rassurant sont raides...

Clément Raoul-Réa



Visuellement, l'intérieur de la Ligier se rapproche des productions "classiques"... à l'échelle 1/2 ! Mais la finition est franchement mauvaise, et la visibilité pénalisée par de faibles surfaces vitrées.



Avec son petit format allié à des allures de SUV, la Myli penche beaucoup dans les virages. Et l'habitacle se tord et grince en roulant sur des imperfections... Pas très sécurisant !



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	45 km/h
Autonomie	123 km
Poids	375 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	1 CV
Puissance maxi	6,8 ch
Couple maxi	10,4 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 900 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Rapport unique
Pneus	155/60 R15
Batterie lithium-ion	8,3 kWh
Dim. L x l x h, en m	2,96 x 1,50 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités) y compris la batterie

Le verdict **Auto Plus**

Décevant



LES DASHCAMS TESTÉES PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

8 caméras embarquées GPS à moins de 130 €

Véritable boîte noire, la dashcam est un moyen efficace de prouver sa bonne foi en cas de situation critique sur la route. Mais encore faut-il savoir la choisir.

Le fonctionnement de ces caméras à installer sur le pare-brise repose sur deux principes. D'abord, un enregistrement en boucle qui écrase les données à mesure que la carte mémoire se remplit. Ensuite, par le déclenchement automatique d'une sauvegarde, en cas de choc détecté par le G-Sensor (accéléromètre) d'une séquence plus ou moins longue qui débute avant l'événement. Mais, atten-

tion, les modèles pullulent sur les sites de vente en ligne et il est parfois difficile de séparer le bon grain de l'ivraie. Explications.

Les vraies/fausses dashcams

Ainsi, la caméra signée Boblov nous a fait la mauvaise surprise de ne pas intégrer d'accéléromètre. Ce qui impose d'avoir le réflexe de déclencher manuellement la sauvegarde après un accident. Bref, inadmissible pour

une prétendue dashcam, ce qui lui vaut un carton rouge.

GPS : une fonction clé

Outre les points fondamentaux évoqués, l'intégration d'une puce GPS dans la caméra est primordiale. Sans elle, impossible de prouver votre présence et celle des tiers sur le lieu de l'incident ou de l'accident. Une puce presque toujours absente des modèles vendus moins de 80 €.

Exploiter des vidéos : pas si facile

Si les caméras testées ici offrent toutes une vision très grand angle et une qualité d'image satisfaisante, la partie n'est pas jouée pour autant. Pour certaines, l'exploitation de la vidéo donne du fil à retordre. Le téléchargement d'un logiciel permettant de coupler toutes les informations importantes sur la même interface n'est pas toujours aisée.

A noter, seul le modèle Vtopeck est totalement géré par une appli (compatible Android et Apple iOS comme toutes les applis de ces caméras). Plus gênant, les Caliber et Boblov ne possèdent pas d'appli dédiée (comme la Nextbase) et utilisent un logiciel non compatible avec un Mac. ■

NOTRE MÉTHODE DE TEST

QUALITÉ: la solidité et la qualité des composants du boîtier de la caméra et des commandes sont évaluées (note sur 20, coef. 1).

UTILISATION: clarté et langue de la notice ainsi que des menus de la caméra, ergonomie des commandes et des menus, compatibilité avec une application dédiée et/ou un logiciel d'exploitation des vidéos, fonctionnalités... Tout ce qui détermine la facilité ou la difficulté à utiliser la caméra est ici apprécié (note sur 20, coef. 4).

ÉQUIPEMENT: tous les accessoires comme les supports, les cartes mémoire SD (lorsqu'elles sont fournies), les systèmes d'alimentation et autres options (écran tactile, vue arrière) sont répertoriés et notés en fonction de leur qualité (note sur 20, coef. 1).

EXPLOITATION: une fois les cartes mémoire SD remplies de vidéos, elles sont déchargées pour être lues avec les logiciels ou applis proposés par chaque marque. L'ergonomie, la facilité de téléchargement et d'utilisation sont évaluées (note sur 20, coef. 2).

PRIX: il départage les ex aequo en nombre de points.



Nextbase 222G



Azdome GS63H



Kyrmhome Vision +



Caliber DVR225 Dual



Azdome M550



Z-Edge Z3D



Vtopek 4K Dashcam W19



Boblov M5





Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts



PHOTOS : F. GROUT

	Marque	Prix	Lieu d'achat	Qualité (coef. 1)	Utilisation (coef. 4)	Equipement (coef. 1u)	Exploitation (coef. 2)	
1 ^{re}	Nextbase 222G	119,99 €	Norauto	20	16,4	13,2	20	<ul style="list-style-type: none"> Plug & Play, carte SD fournie, ergonomie intuitive, transfert/exploitation des vidéos faciles. Pas de vision nocturne ni d'appli dédiée.
2 ^e	Azdome M550	112,48 €	Amazon.fr	16,5	17,2	14,6	11	<ul style="list-style-type: none"> Notice claire et complète, accès aux menus et lecture à l'écran simples, bonne ergonomie des commandes. Lecteur de carte SD nécessaire et non inclus.
3 ^e	Azdome GS63H	89,99 €	Amazon.fr	17	16	10,2	11	<ul style="list-style-type: none"> Notice claire et complète, commandes en façade intuitives, arborescence des menus simple, bonne qualité. Téléchargement du logiciel compliqué et interface défaillante, lecteur de carte SD nécessaire et non fourni.
4 ^e	Z-Edge Z3D	129,99 €	Amazon.fr	13,5	13,8	11,1	15,1	<ul style="list-style-type: none"> Totalement gérée par l'appli en wi-fi, appli simple. Pas de notice en français, téléchargement du logiciel et exploitation des vidéos compliqués, support ventouse peu efficace.
4 ^e ex ae	Ky rhome Vision +	129,99 €	Amazon.fr	18	16,2	15,3	6,2	<ul style="list-style-type: none"> Notice claire et complète, écran tactile, adaptateurs pour brancher l'alimentation au véhicule. Difficultés à avoir un lien vers un logiciel d'exploitation, impossible d'afficher le fond de carte Google Maps.
6 ^e	Vtopek 4K Dashcam W19	99,99 €	Amazon.fr	7,5	8,9	9,8	16,8	<ul style="list-style-type: none"> Totalement gérée par l'appli en wi-fi. Support non articulé, mise en place sur le pare-brise compliquée, commandes peu intuitives, GPS intégré au câble allume-cigare (fonction perdue si casse ou perte).
7 ^e	Caliber DVR225 Dual	129,99 €	Norauto	9	10,6	9,7	5,8	<ul style="list-style-type: none"> Aucun ! Paramétrée par défaut en néerlandais, ergonomie, lien de téléchargement du logiciel inactif, lecteur de carte SD non fourni, mauvais maintien de la caméra au support.
8 ^e	Boblov M5	105,99 €	Amazon.fr	16	8,1	10,6	12,4	<p>En l'absence (surprise) de G-Sensor (ou accéléromètre), ce modèle ne mérite même pas l'appellation "dashcam".</p>

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux



A. SAUNIER

Ce qu'il faut savoir avant d'acheter

LA CARTE GRISE

■ L'appellation "utilitaire léger" désigne les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes (PTAC, case F.2). Ils portent les mentions N1 (M1 pour une voiture) en case J (catégorie du véhicule), CTTE (camionnette) en case J.1 (genre national) et, par exemple, FOURGON en case J.3 (carrosserie) sur le certificat d'immatriculation (la fameuse carte grise).

■ Cette catégorie ne concerne que les véhicules dépourvus de places arrière; les voitures de société en 2 places en font donc partie, mais pas les minibus. Ces derniers, qui regroupent les utilitaires légers aménagés en 8 ou 9 places, sont, eux, des VP, comme les voitures "normales".

■ A noter, si vous envisagez de tracter une remorque, que la somme des deux PTAC ne devra pas excéder 3,5 tonnes pour le détenteur d'un permis B.

LE CONTRÔLE TECHNIQUE

■ Comme pour une VP, l'examen doit être effectué dans les 6 mois précédant le quatrième anniversaire du véhicule, puis tous les deux ans. Mais il s'accompagne ici d'un contrôle complémentaire des émissions polluantes (CO pour les moteurs essence, opacité des diesels...), à réaliser entre le 11 et le 12^e mois suivant l'examen général.

■ Pour la revente également, la règle est ici la même que pour les VP: le dernier contrôle technique doit donc dater de moins de 6 mois le jour de l'achat d'un véhicule utilitaire âgé de plus de 4 ans.

Les ludospaces

Leur gabarit compact (entre 4 et 4,50 m de long) leur permet de passer inaperçus dans la circulation et facilite la conduite, tout en ménageant un volume de chargement intéressant.

Très prisés des artisans comme des grandes entreprises (La Poste en tête), ils séduisent autant à la campagne que dans les grandes villes. Privés de banquette arrière, contrairement à leur version civile, ils peuvent parfois accueillir trois personnes au premier rang. De quoi accroître leur polyvalence.



PH. TISSIER / PILOU

Le bon choix: Dacia Dokker Van

Vu un 1.5 dCi 90 Ambiance de 2015 avec 149000 km à 6990 €

■ Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 6 l/100 km ■ 162 km/h*

■ 4,37 m de long ■ Volume de chargement: 2,65 m³

Vendu 30 % moins cher que ses rivaux en neuf, le Dokker garde un léger avantage en seconde main. Ce n'est pas son seul atout: avec sa grande porte latérale et ses nombreux rangements de série, il se révèle facile à vivre. Assez étroit, il compense par une belle longueur de chargement (162 cm). Son poids plume lui confère une réelle sobriété et, en 1.5 dCi de 90 ch, un certain tonus. Un bloc éprouvé qui se montre très fiable. Comme souvent chez Dacia, le Dokker affiche des lacunes en version de base. L'Ambiance, très répandue et reconnaissable à ses baguettes de protection latérales, est à viser en priorité: sa charge utile est de 750 kg, au lieu de 600 sur la version de base (sans nom), et elle a droit à des crochets d'arrimage et à une capucine. En prime, elle est souvent enrichie d'options, comme le système multimédia avec radio, GPS et Bluetooth.

Les camionnettes

D'un gabarit légèrement supérieur à celui d'un grand monospace, ces "petits" fourgons frisent les 5 mètres de long en version standard (L1H1). En variante tôlée (sans fenêtre arrière), deux longueurs et deux à trois hauteurs sont proposées afin de profiter d'un volume de chargement accru. Côté hauteur justement, prudence: certains restent sous 1,90 m en configuration de base, quand d'autres dépassent déjà 2 m, ce qui complique l'accès aux parkings et garages. A noter, tous se déclinent en minibus, offrant jusqu'à 9 places.



N. SOLER

N. SOLER

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Occasion : nos 5 meilleurs voulent bien acheter

**Et aussi: Citroën Berlingo 2**

Vu un 1.6 e-HDi 90 Club de 2013 avec 150 000 km à 5890 €

Diesel | 5 CV | 92 ch | 6,8 l/100 km | 162 km/h*

4,38 m de long | Volume de chargement: 2,75 m³

Très présent sur le marché, c'est l'une des références du segment. Logique, les prestations du Berlingo (ou de son clone le Peugeot Partner) sont proches de celles d'une voiture classique. Son 1.6 e-HDi l'assiste bien dans sa tâche, et évite les soucis d'AdBlue de son remplaçant le BlueHDi. En 90/92 ch, il est assez sobre et tonique, même en charge. Autre atout, un intérieur bien pensé: le volume est intéressant et les protections en plastique, de série dès la finition Club, préservent sa cellule. La banquette avant Multiflex accueille un troisième occupant, offre des rangements supplémentaires et se rabat, permettant de caser des objets de 2,7 m de long. A noter, la porte coulissante est en option, sauf sur la version rallongée L2. Enfin, pour ceux qui s'accommodeent du jaune, les exemplaires vendus par La Poste s'affichent à des prix attractifs.

**Et aussi: Fiat Doblo Cargo**

Vu un 1.6 Multijet 90 Pack Pro. de 2016 avec 133 000 km à 5990 €

Diesel | 5 CV | 90 ch | 6,9 l/100 km | 158 km/h*

4,41 m de long | Volume de chargement: 3,30 m³

C'est le plus logeable du segment, en volume (3,3 m³) comme en charge utile (750 kg pour la version standard). Pratique, le Doblo dispose de larges ouvertures (portes hautes) et d'un seuil de chargement bas. Toujours au chapitre avantages, des tarifs inférieurs à ceux de ses concurrents, avec une dotation très correcte dans cette version Pack Professional. Au menu, clim', radar de recul ou encore régulateur de vitesse. Mais tout n'est pas rose: plus gourmand que ses rivaux, le 1.6 Multijet manque de souplesse à bas régime. Son prédecesseur, un 1.3, ne fait pas mieux sur ce point, avec une fiabilité plus problématique (FAP...). Autre bémol, le Doblo est globalement dépourvu de modernité par rapport à ses homologues de la catégorie, ce qui se traduit notamment par un confort "rustique", avec une insonorisation légère et un amortissement peu prévenant, surtout à vide.

Le bon choix: Renault Trafic 3

Vu un 1.6 dCi 120 Grand Confort de 2016 avec 123 000 km à 8990 €

Diesel | 5 CV | 120 ch | 7,8 l/100 km | 171 km/h*

5 m de long | Volume de chargement: 5,40 m³

Un espace de chargement pouvant accueillir 5,40 m³ en version normale, des suspensions prévenantes, une insonorisation soignée... La troisième génération de Trafic (et ses clones, l'Opel Vivaro étant le plus répandu), apparue en 2014, ne manque pas de qualités. Surtout depuis le restylage de 2021, qui a fait baisser les prix des premiers modèles en occasion!

Un peu juste en 90/95 ch, le 1.6 dCi se montre plus à l'aise en version 115/120 ch, sans les soucis de fiabilité des déclinaisons biturbo du 1.6 (125 à 145 ch). Certes, son appétit est légèrement supérieur à celui du 2.0 dCi 140, mais les tarifs plus abordables du "petit" bloc plaident en sa faveur. Côté équipement, écartez la chiche entrée de gamme Généérique puis Essentiel (ni radio ni crochets d'arrimage) au profit d'une Confort ou Grand Confort. Vous bénéficiez ainsi de la clim', d'un régulateur de vitesse, d'une astucieuse banquette passager intégrant un bac de 54 l, d'un rangement pour ordinateur portable et d'une tablette.

**Et aussi: Ford Transit Custom**

Vu un 2.2 TDCi 125 de 2015 avec 158 000 km à 8500 €

Diesel | 8 CV | 125 ch | 9,6 l/100 km | 157 km/h*

4,97 m de long

Volume de chargement: 6,03 m³

Apparue en 2012, l'appellation Transit Custom désigne les tractions avant dans la gamme fourgons de Ford. Dès la version "normale" (carrosserie L1H1, charge utile de 1 455 kg), le volume est record: plus de 6 m³! Pour mouvoir le tout, mieux vaut un TDCi 125, voire 140/155, plutôt que le 100 ch. Dans tous les cas, l'appétit est solide et les suspensions sont fermes. Mais la fiabilité est meilleure que celle des précédents Transit. Le "Custom" profite aussi d'une tenue de route et d'un freinage rassurants ainsi que d'une présentation moderne. Pour un équipement complet (clim', régulateur, Bluetooth...), visez un Trend, reconnaissable à son bouclier avant peint.

Acheter une voiture d'occasion

Les grands fourgons

Ils représentent le sommet de la catégorie des utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Majoritairement vendus en configuration L2H2, c'est-à-dire avec une carrosserie (un peu) rallongée et rehaussée, ces fourgons affichent des mensurations imposantes : comptez au minimum 5,50 m en longueur, plus de 2 m en largeur et 2,50 m en hauteur. Même si les progrès en matière de facilité (et d'agrément !) de conduite sont évidents, ces véhicules requièrent une certaine habitude (et des aides au stationnement !) avant de pouvoir évoluer sereinement en ville.



Le bon choix : Volkswagen Crafter

Vu un 2.0 TDI 136 de 2014 avec 157000 km à 9990 €

Diesel 7 CV 136 ch 10,3 l/100 km 154 km/h*

6 m de long Volume de chargement: 11,50 m³

Clone du Mercedes Sprinter, le Crafter s'en démarque par ses moteurs VW et ses tarifs plus digestes. Il se révèle aussi plaisant à mener, grâce à une position de conduite confortable, un levier de vitesses bien placé, un comportement rassurant (l'ESP, efficace, est fourni de série) et un certain agrément au volant. Toutefois, il convient d'écartier le diesel d'entrée de gamme (102 à 109 ch), un peu juste pour animer ce beau bébé. A l'usage, le TDI 136 se montre plus convaincant, et permet de profiter de la charge utile de 1180 kg sans arrière-pensées. Par la grande porte latérale, on peut faire rentrer une palette (comme chez la concurrence), d'autant qu'un marchepied facilite l'accès. A l'achat, soyez attentif aux options, car le Crafter respecte la politique Mercedes, avec un catalogue de suppléments long comme un jour sans pain : clim', capucines, radio..., tout ou presque était facturé en sus dans les concessions. Heureusement, nombreux d'acheteurs ont mis la main au portefeuille à l'époque !



Et aussi : Renault Master 3

Vu un 2.3 dCi 135 Grand Confort de 2016 avec 139000 km à 11990 €

Diesel 8 CV 135 ch 9,6 l/100 km 151 km/h*

5,55 m de long Volume de chargement: 10,80 m³

On retrouve ce modèle chez Opel sous l'appellation Movano et aussi chez Nissan où il se nomme NV400, avec un avant et des feux modifiés. Quoi qu'il en soit, la cabine se distingue par ses aspects pratiques soignés : tablette sur la planche de bord, bacs de rangement sous les sièges et banquette deux places avec dossier rabattable. Ces équipements étant parfois en option sur les versions de base, tout comme la caméra de recul (qui prend place dans le pare-soleil), assurez-vous de leur présence. Mais inutile de se focaliser sur le GPS, installé à la place du rétro intérieur et doté d'une télécommande peu pratique. Enfin, malgré un volant qui ne se règle qu'en hauteur, la position de conduite est confortable. Sous le capot, la version dCi 110, trop juste, est à laisser de côté. Si le diesel de 125 ch séduit davantage, la déclinaison biturbo de 135 ch affiche une souplesse et des performances un cran au-dessus, pour une consommation et un prix quasi inchangés.

LES POINTS À VÉRIFIER

L'entretien. S'agissant de véhicules principalement utilisés par des professionnels, les utilitaires peuvent avoir souffert. Mieux vaut donc privilégier une première main avec un carnet d'entretien à jour plutôt qu'une cinquième main au suivi "maison". En tant qu'outils de travail, certains ont été bichonnés par des artisans qui ne peuvent se permettre de tomber en panne. A l'inverse, les fourgons de livraison "express", souvent malmenés, sont à éviter. La périodicité d'entretien dans cette catégorie est souvent plus espacée. Alors qu'une voiture passe au garage tous les ans (ou tous les 15 000 à 20 000 km), un utilitaire

léger peut patienter 2 ans (et 30 000 à 40 000 km). Si vous n'êtes pas un gros rouleur, focalisez-vous sur les préconisations en temps et non en kilométrage.

La mécanique. Outre les vérifications classiques (fumées, fuites, à-coups...), soyez attentifs à l'embrayage (tremblements au démarrage, patinage à l'accélération), particulièrement sollicité par les courts trajets et les fortes charges. Et pour en savoir davantage sur l'utilisation passée de l'engin convoité, examinez le siège conducteur, révélateur de la fréquence des montées-descentes à bord du véhicule.

A noter, les conditions d'utilisation souvent plus sévères impliquent une longévité des pièces inférieure à celle d'une auto, d'où un barème de prise en charge plus strict en cas de litige avec le constructeur. Une vétusté peut être appliquée dès 4 ans, tandis que la durée de vie de certains éléments, surtout côté liaisons au sol, pourra être réduite.

La carrosserie. Contrôlez les portes arrière, notamment au niveau des charnières et du seuil, souvent fatigués. Jetez également un œil à la zone de chargement : présence et état des protections, traces de choc sur les panneaux de carrosserie...

Renault Scénic

En achetant son Renault Scénic, Noël Laurency ne pensait pas avoir acquis une auto avec une courte "date de péremption".

Et il se demande si Renault ne lui fait pas payer le fait d'être passé par un mandataire.



1 295 € à payer à cause d'un ABS défectueux à 54 100 km !

Lorsqu'ils cherchent à faire une bonne affaire, de nombreux automobilistes n'hésitent plus à se tourner vers un mandataire. Ainsi, c'est la solution que choisit Noël Laurency, de Vaujours (93), lorsqu'il décide, en 2018, d'acquérir un Renault Scénic 1.3 TCe 140. Il trouve alors, chez l'un de ces pros, un exemplaire provenant de Belgique et mis en circulation quelques semaines auparavant. Ayant toujours été entretenu dans le réseau, selon les préconisations

du constructeur, le Scénic de notre lecteur présente toutefois un comportement étrange depuis quelque temps. Régulièrement, les voyants ABS et ESP s'allument au tableau de bord. Pour connaître le fin mot de ce problème, Noël confie son auto à son atelier Renault.

Une Infidélité punie ?

Après quelques investigations, ce dernier repère une défaillance du bloc ABS. La seule solution pour faire disparaître ces voyants est donc de remplacer cette chère

centrale (2 158 €, main-d'œuvre incluse). Mais le chef d'atelier sait prendre soin de son client et, sans attendre que ce dernier ne lui en parle, il dépose une demande de participation auprès de la marque. Renault propose, dans la foulée, de faire baisser le devis à 1 295 €, ce qui représente un effort à hauteur de 40%. Trouvant ce geste insuffisant, Noël relance le constructeur, mais on lui fait alors comprendre que, son Scénic ayant plus de 5 ans, Renault aurait très bien pu ne rien accorder du tout... **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

Noël doit-il se satisfaire de la remise que Renault, magnanime, a bien voulu lui consentir ? Il suffit de consulter le barème de nos experts pour constater qu'il n'en est évidemment rien. En effet, la centrale ABS, qui gère également l'ESP d'un véhicule, est censée avoir une durée de vie de 250 000 km. Sur cette base, il faut bien sûr tenir compte de l'âge du Scénic de Noël, qui permet d'appliquer un taux de vétusté. Dans ce dossier, Renault doit prendre en charge 75 % de la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Alfa Romeo Giulietta

Coup de pompe

Je possède une Giulietta 1.4 MultiAir 170 de 2018 (65 400 km). Sa boîte robotisée à double embrayage TCT vient de tomber en panne. Il a fallu changer la pompe de pression de la transmission (791 €). Alfa Romeo n'a pris que 7 % des frais à sa charge !

F. Vollmer, 88200 Saint-Etienne-lès-Remiremont

NOTRE CONSEIL Les 52 € de réduction que vous avez obtenus tiennent plus de l'obole que du véritable geste commercial. En effet, dans votre cas, Alfa Romeo doit payer 75 % du montant du devis initial. Mettez sans délai la marque en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de revoir son offre.

Jeep Renegade

Courant d'air

Mon Jeep Renegade 1.3 T4 150 de 2019 n'a que 54 400 km. Pourtant, le toit ouvrant a déjà dû être réparé car il était bloqué. Je ne comprends pas que la marque n'ait pas payé la facture de 691 €

Dominique Brocvieille, 69620 Le Bois-d'Oingt

NOTRE CONSEIL En effet, même si votre Renegade n'est plus couvert par la garantie commerciale, Jeep se doit d'appliquer la législation en matière de vices cachés (art. 1641 et suivants du code civil). Vu l'âge et le faible kilométrage de votre Renegade, le barème de nos experts est sans appel en ce qui concerne ce problème : Jeep doit vous rembourser totalement.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 65 % du BPGA

La mésaventure que vient de connaître Sylvie Frocard, de Crèvecœur-en-Brie (77), avec son 5008 1.2 PureTech 130 de 2017 prouve qu'il faut souvent insister pour obtenir gain de cause. En effet, lorsque le boîtier de protection et de gestion des alimentations (BPGA) du SUV a rendu l'âme à 46 800 km, son concessionnaire lui a indiqué que Peugeot refusait toute prise en charge. Pourtant, avec notre appui et nos conseils, Sylvie a obtenu un rabais de 65 % sur le devis de 702 €. Dans son cas, nos experts préconisaient 80 %.



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



BIEN CHOISIR UNE...

BMW Serie 1 "F40" (2019-...) à boîte automatique pour moins de 20 000 €

Abandonnant la traditionnelle propulsion maison, la compacte bavaroise a, malgré tout, reçu un bon accueil du public. Reste à savoir quelle version doit susciter aujourd'hui votre intérêt en occasion.

Les puristes ont beau crier au scandale, force est de constater que, volant en mains, l'actuelle Serie 1 (type F40) réussit brillamment son passage à la traction. Direction incisive et comportement agile confirment ici le savoir-faire de BMW. Outre ce plaisir de conduite préservé, on note également un amortissement prévenant, du moins lorsque la monte pneumatique n'excède pas 17"... En revanche, on aurait apprécié un meilleur diamètre de braquage (11,6 m) pour faciliter les manœuvres. Côté mo-

teur, sous 20 000 €, on trouve logiquement les versions les moins puissantes. On vous rassure, aucune d'elles ne manque de tonus, d'autant que le "petit" 116i essence de 109 ch, trop récent (il est apparu fin 2020), ne rentre pas dans le budget. Par ailleurs, l'architecture trois cylindres des 118i (essence de 136 ch) et 116d (diesel de 116 ch) se montre convaincante (peu de vibrations). Les amateurs de quatre cylindres pourront toutefois se tourner vers le 118d. Ce 2.0 turbodiesel, largement éprouvé, est associé à la boîte

automatique à huit rapports, un peu plus douce que la DKG7. Quoi qu'il en soit, la Serie 1 propose une belle polyvalence à l'usage, avec un confort appréciable sur les longs trajets. Attention cependant à la fermeté de la sellerie, notamment aux places arrière. Autre élément notable, l'habitabilité est désormais dans la bonne moyenne du segment des compactes. Enfin, sans faire référence, le coffre, agrémenté d'un double plancher, profite d'un volume correct. Une petite famille y trouvera son compte.

Traditions respectées

Comme toujours chez BMW, la position de conduite, réglable au millimètre près, conviendra à la plupart des morphologies. Ergonomie des commandes et lisibilité des écrans font, eux aussi,

mouche. Reste une mauvaise habitude maison : la politique d'équipement poussant à monter en gamme. Les férus de technologie attirés par l'instrumentation digitale "Live Cockpit Navigation Pro" devront donc casser leur tirelire pour s'offrir une Luxury ou la M Sport (comptez 22 000 € pour une version avec environ 130 000 km). Plus raisonnables côté tarifs, et déjà bien dotées, les Business Design (destinées aux professionnels en neuf) et l'édition Sport (dont la dotation intègre en plus les sièges ergonomiques) tirent finalement leurs épingle du jeu parmi les finitions existantes. De plus, dans le budget, toutes deux laissent le choix entre les trois moteurs de notre sélection.

Par Guillaume Jean



Bonne accessibilité, espace correct, la Serie 1 pourrait recevoir correctement ses passagers si la fermeté de la banquette n'était pas si marquée. Facile à charger mais pas vraiment spacieux, le coffre est juste moyen.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Une Série 1 de base est un peu austère, mais déjà bien équipée. La Lounge ajoute les radars AV-AR, la caméra de recul et le régulateur de vitesse. J'onc chromé autour des vitres latérales et roues en 17" identifient la Business Design, qui intègre le GPS. L'édition Sport troque le chrome contre un habillage noir brillant de ses boucliers, et profite de sièges ergonomiques. Les hauts de gamme Luxury et M Sport, hors budget, laissent le choix entre univers chic ou sportif.

LA DOTATION DE SÉRIE

Série 1: • ABS + AFU + ESP • Aide maintien dans la voie • Airbags front., lat. AV, rid. AV/AR • Bluetooth • Clim' auto. • Démarrage mains libres • Ecran tactile 8,8" • Jantes alu 16" • Mirror Screen • Phares/essuie-glaces auto. • Phares full led • Radio numérique • Vitres et rétros électr. • Volant cuir.

Lounge: • Park Assist • Régulateur de vitesse.

Business Design: • GPS • Jantes alu 17" • Rétros rabattables électriquement.

Edition Sport: • Boucliers avec inserts noirs brillants • Sellerie tissu-similicuir • Sièges Advanced.

Luxury: • Digital Cockpit 10,25" • Sellerie cuir.

M Sport: • Jantes alu 18" • Pack M • Suspension sport.



PHOTOS: N. SOLIER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesels	
	118i DKG7 - 136 ch	116d DKG7 - 116 ch	118d BVA - 150 ch	116d BVA - 150 ch
Vitesse maxi	201 km/h	188 km/h	216 km/h	216 km/h
Accélération 1000 m D.A.	30s6	32s4	31s	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	7s6	6s5	6s5
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	5,6 l/100 km	5,7 l/100 km	5,4/5/6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7/6,5/8,4 l/100 km	5,3/5,3/6,1 l/100 km	5,4/5/6,7 l/100 km	5,4/5/6,7 l/100 km
Poids	1389 kg	1443 kg	1521 kg	1521 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	64 m	65 m	65 m
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1499 cm ³	1496 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 4500 tr/mn	116 ch à 4000 tr/mn	150 ch à 4000 tr/mn	150 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 1500 tr/mn	270 Nm à 1750 tr/mn	350 Nm à 1750 tr/mn	350 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	129 g/km/1	98 g/km/2	109 g/km/2	109 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Pour 20 000 € maximum, l'offre de Série 1 à boîte automatique s'articule autour de trois moteurs. Le 1.5 essence de la 118i partage sa boîte robotisée à double embrayage (7 rapports) avec la 116d, tandis que la 118d utilise l'excellente boîte à 8 rapports avec convertisseur de couple.

118i DKG7 136 ch: ce "petit" trois cylindres s'en sort très bien sous le capot de la Série 1. Vif à l'accélération comme lors des relances, il sied parfaitement au tempérament sportif de cette BMW. Mais il sait également

se montrer plaisant au quotidien grâce à sa belle souplesse. Comptez 19 000 € pour des modèles affichant de 80 000 à 90 000 km.

116d DKG7 116 ch: plébiscité en neuf par les entreprises lorsque la législation avantageait le diesel, ce trois cylindres d'entrée de gamme se retrouve en nombre dans les annonces. Jamais à la peine et particulièrement sobre, il n'offre toutefois pas la discrétion ni le peps de la 118i. Plus agaçant, le système stop/start manque de douceur à chaque redémarrage du moteur

(vibrations), ce qui incite à le désactiver.

Sauf à s'orienter vers une version de base, rares sont les exemplaires affichant moins de 100 000 km sous le budget de 20 000 €.

118d BVA8 150 ch: cette version bénéficie de l'agrément distillé par le couple généreux du bloc 2.0 et de la grande fluidité de la boîte à 8 rapports. En outre, elle fait preuve d'une sobriété remarquable. Bémol, en restant dans les limites du budget, il est très difficile de dénicher un modèle avec moins de 120 000 km au compteur.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîtier d'airbag. On recense de rares cas de dysfonctionnement du système indiqué par un voyant du tableau de bord. Son remplacement coûte 500 €.

Boîte DKG7. Quelques cas de reprogrammation suite à des à-coups au démarrage.

Bugs électroniques. Dysfonctionnement du bloc d'instrumentation digital (écran éteint) et informations erronées (défaut de la vanne EGR, franchissement de ligne "fantôme") sont résolus par une mise à jour dans le réseau. Comptez 150 €.

Clapet d'échappement. Le phénomène touche toutes les Série 1. Il s'agit d'une valve qui grince ou couine, audible lors des petites accélérations et décélérations en zone urbaine. Le silencieux incluant cette valve doit être changé (300 €).

Plastiques. Quelques propriétaires déplorent la sensibilité aux griffures de certains revêtements. Egalement de rares cas de joint de seuil de porte décollé.

Nous vous conseillons

Une BMW Série 1 118i DKG7 Edition Sport



C. CHOULOT

Ce niveau de finition offre une dotation à la hauteur du standing de la Série 1. Polyvalent, le trois cylindres essence répond à tous les types d'utilisations et donnera même le sourire aux amateurs de conduite. A 19 000 €, on peut trouver ce modèle avec environ 80 000 km au compteur. Raisonnables.



SOMNIFÈRES, ANTIALLERGIQUES,
SIROPS, RELAXANTS...

Médicaments au volant: des précautions à prendre



CH. GOUNET

Anxiolytiques, antihistaminiques, sirops contre la toux... Nous consommons beaucoup de ces médicaments sans forcément penser aux risques encourus au volant. Quels sont leurs effets sur la conduite ? Quand faut-il éviter de prendre la route ? *Auto Plus* vous explique tout.

Vous devez prendre la route dans quelques heures, mais n'arrivez pas à dormir. Vous décidez alors d'avaler un somnifère, histoire de pouvoir profiter d'un précieux temps de sommeil avant le départ. Un geste qui peut paraître anodin à certains, mais qui, en réalité, comporte de sérieux risques pour la conduite. Pour preuve, la prise de médicaments serait responsable de 3 à 4% des accidents de la route dans l'Hexagone⁽¹⁾. Pourtant, il n'y a ici rien d'illégal, contrairement au fait de conduire avec un taux d'alcool trop élevé. Alors, comment savoir si le somnifère avalé la veille ne va pas vous emmener droit dans le décor ? Quels doivent être vos réflexes avant de prendre le volant ? Eléments de réponse...

En priorité, s'informer

“La première chose à faire, c'est de regarder le pictogramme qui figure sur la boîte du médicament”, recommande Dominique Richter, président du Syndicat des médecins du permis de conduire (SMACMAC). “En fonction de sa

couleur – jaune, orange ou rouge [voir page de droite] –, vous pourrez facilement déterminer si vous êtes apte à prendre le volant. En parallèle, il est important de se renseigner sur le temps d'effet du médicament, ajoute-t-il. Car après la prise, certains médicaments, comme le Zolpidem, font effet cinq à six heures et peuvent entraîner des troubles de la vigilance au volant.” Dès lors, si vous décidez de prendre un somnifère à 1h du matin alors que vous devez partir à 6h, peu de chances que vous soyez en état de conduire en toute sécurité.

A savoir: tout le monde ne réagit pas de la même façon à une même substance. Un médicament de niveau 2 pourra ainsi produire des effets du niveau 3 chez certaines personnes.

Apprendre à se connaître

“C'est l'usager qui est responsable de ses actes. C'est à lui de prendre la responsabilité de dire s'il peut conduire ou non”, poursuit Dominique Richter. Cela posé, on peut se figurer que l'on est en état de conduire alors que l'on n'est pas réellement capable

CBD : des produits avec 0 % de THC, sinon rien

Le cannabidiol (CBD) est notamment devenu populaire pour ses effets sur le stress, l'anxiété ou les troubles du sommeil. S'il est tout à fait légal d'en consommer – sa teneur sous les 0,3 % de THC* ne le plaçant pas dans la catégorie des stupéfiants, à l'inverse du cannabis –, il faut quand même s'en méfier. Surtout lorsque l'on prend le volant.

En fonction du CBD choisi, il est en effet possible, lors d'un contrôle salivaire, de retrouver des traces de THC. Vous pouvez ainsi vous faire retirer votre permis illico, au même titre que si vous aviez consommé de la drogue.

Si vous devez prendre le volant le jour même ou le lendemain, abstenez-vous d'en consommer, ou privilégiez un produit certifié 0 % de THC [voir “CBD au volant”, *Auto Plus* n° 1805]. Pour la conduite, le CBD n'a, a priori, pas d'effets psychotropes. Mais certains usagers ont eu de mauvaises surprises après avoir absorbé des produits dérivés à base de cannabinoïdes de synthèse: tête comprimée, tachycardie, perte d'équilibre, cerveau amorphe, absence de réflexes... Pas d'imprudence, donc.

*THC: tétrahydrocannabinol (ou cannabis).

de le faire en toute sécurité... Bref, il faut bien se connaître et apprendre à repérer les signes d'alerte. On peut par exemple se croire en pleine forme en quittant une soirée et, une fois au volant, avec le paysage et les lignes blanches qui défilent... vite piquer du nez.

Certains médicaments sont bien connus pour engendrer des risques au volant. C'est le cas des anxiolytiques (contre l'anxiété) tels les benzodiazépines et les apparentés diazepam, bromazépam (Lexomil)... et des hypnotiques que sont les somnifères (zopiclone, zolpidem, etc.), les deux substances les plus fréquemment retrouvées dans les analyses de

sang des accidentés de la route. Idem pour les antidépresseurs (fluoxétine, paroxétine, etc.). Mais saviez-vous que les anti-inflammatoires, ou certains médicaments contre la douleur, la fièvre, la migraine ou encore le mal des transports, les antidiabétiques, les antivertigineux et ceux contre les infections bactériennes ou virales pouvaient être contre-indiqués ?

Autre point important: ne vous fiez pas à la durée de votre traitement. Qu'il soit au long cours pour une maladie ou juste ponctuel pour traiter des symptômes courants comme la douleur, la fièvre, le rhume⁽²⁾ ou la toux, il peut être contre-indiqué pour la

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



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

conduite. "Les sirops peuvent avoir des effets secondaires qui altèrent la vigilance. Peu de temps, certes, mais cela peut suffire à entraîner des troubles de l'attention si vous prenez le volant dans les deux heures qui suivent l'ingestion", précise Dominique Richter.

Attention, même les antidiarrhéiques, comme Imodium-Caps, ont un picto jaune ! **A savoir**: les effets d'un médicament (vertiges, réflexes ralentis, troubles de la vue, somnolence, etc.) sont accentués en cas de fatigue ou d'association avec d'autres produits pharmaceutiques ou de l'alcool.

Demander toujours conseil

Comment faire si vous n'avez d'autre choix que de prendre le volant ? A l'heure où votre médecin rédige une ordonnance pour vous, n'oubliez jamais de lui préciser que vous vous déplacez en voiture. Il pourra ainsi vous prescrire – si cela est possible – un médicament compatible avec la conduite. Et si vous êtes en cours de traitement, n'hésitez pas à lui demander conseil. Y a-t-il moyen de l'arrêter quelques jours ? De décaler votre prise de médicament à un autre moment de la journée ? *"Si vous prenez un traitement lourd pour une maladie psychiatrique comme la*

schizophrénie, on ne pourra pas le changer ou l'arrêter", indique Dominique Richter. *"Par contre, si vous prenez des tranquillisants comme du Lexomil ou du Seresta, vous pouvez vous en passer le temps de la conduite, y compris en cas de trajet court."*

Pour les maladies plus communes telles que le diabète, certains médicaments peuvent entraîner des hypoglycémies. Attention, donc, au volant. *"En général, un diabétique sait reconnaître une hypoglycémie lorsqu'elle arrive, et réagir"*, relativise ce médecin. *Même si l'on n'est jamais à l'abri d'un malaise au volant.*"

Autre médicament classique : l'antihistaminique, destiné à traiter les allergies (Aerius, Cétirizine, Zyrtec...). Comment faire lorsque vous l'avez oublié la veille au soir et n'avez d'autre choix que de l'absorber le matin avant de prendre la route ? C'est ce qui est arrivé à Luc, qui a un traitement quotidien, et a failli s'endormir sur l'autoroute à cause d'une prise le matin au lieu du soir : *"Je connaissais le risque, mais j'avais vraiment trop d'allergies."* Entre éternuer tout le temps au volant (au risque de perdre le contrôle) ou s'endormir... il n'est pas toujours évident de choisir. Il existe toutefois des antihistaminiques sans effet de somnolence

(Clarityne par exemple). Sinon, il peut être préférable d'opter pour un autre moyen de transport (train, covoiturage, taxi...), ou de reporter son déplacement. Tout moyen étant bon pour éviter de risquer sa vie et celle des autres usagers de la route.

A savoir : la cortisone, corticoïde utilisé pour soulager des douleurs inflammatoires, peut aussi entraîner des effets secondaires (état euphorique) et avoir un impact sur la conduite.

Par Séverine Fontaine

Vérifiez systématiquement le picto sur la boîte !

Si le médicament que vous allez consommer a des effets sur la conduite d'un véhicule, vous trouverez un pictogramme sur la boîte. Décliné en trois couleurs, il vous indique le niveau de risque. Vous ne le trouvez pas ? C'est que le traitement est considéré comme sans effet connu sur la capacité de conduire.



Niveau 1

La prudence est requise, mais la prise du médicament ne remet pas en cause votre aptitude à conduire un véhicule. Cependant, il reste important de vérifier les effets signalés dans la notice avant de prendre la route, afin de réagir en cas de manifestations éventuelles.



Niveau 2

La prise du médicament peut remettre en cause votre capacité de conduire. Il est préférable d'être prudent en demandant l'avis de votre médecin ou de votre pharmacien. Les produits concernés sont, en général, les antidépresseurs et les antidouleurs, certains tranquillisants et médicaments traitant le diabète, la maladie de Parkinson, etc.



Niveau 3

Attention danger ! Ne conduisez pas après avoir pris un tel médicament. S'il s'agit d'un traitement en cours, demandez conseil à votre médecin avant de reprendre le volant. Sinon, rapprochez-vous de votre pharmacien. Les produits concernés : somnifères, neuroleptiques, tranquillisants, antiépileptiques.

Bilan L'avis d'un pro est requis

Comme avec l'alcool, il ne faut pas jouer avec le feu lorsque l'on suit un traitement. Même si les médicaments provoquent moins de morts que lui sur les routes, le risque d'accident n'est pas nul pour autant. Vérifiez systématiquement les pictogrammes sur l'emballage de vos médicaments et prenez conseil auprès de votre médecin ou de votre pharmacien lors de la prescription ou au moindre doute. Attention : ce n'est pas parce qu'un professionnel de santé ne vous alerte pas sur les dangers de votre traitement que celui-ci ne comporte pas de risque au volant. Au moindre symptôme (somnolence, tremblement, douleur, etc.), pensez à vous arrêter. Et gare aux effets cocktail !



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



Prudence avant de prendre la route si vous suivez un traitement, que celui-ci soit de courte ou de longue durée. D'autant plus s'il y a le moindre risque de somnolence ou de tout autre désordre (troubles de la vision, nausée, réflexes ralentis...).



Né le 8 mai 2005, Oliver Bearman est devenu le plus jeune pilote au volant d'une Ferrari. Appelé par Frédéric Vasseur (à droite sur la photo de gauche) à la veille de la course pour remplacer Sainz, il a dépassé les attentes.



FORMULE 1



Oliver Bearman : débutant bluffant

A 18 ans, Oliver Bearman a impressionné pour son premier Grand Prix de Formule 1.

Remplaçant chez Ferrari, en Arabie saoudite, de Carlos Sainz, opéré d'une appendicite, le Britannique n'oubliera jamais ces deux jours, qui ont fait de lui le plus jeune pilote de l'histoire de la Scuderia.

Sa semaine à Djeddah avait bien débuté. Considéré comme l'un des favoris du championnat de Formule 2 après une première saison convaincante l'an passé, Oliver Bearman réalise le jeudi la pole position. Il rentre se coucher dans sa modeste chambre d'un hôtel Ibis, à quelques kilomètres du circuit, loin du standard des établissements hôteliers fréquentés par les pilotes de Formule 1, et sans se douter que les maux de ventre ressentis par Carlos Sainz lors de la première journée d'essais ne trouvent pas leur explication dans une simple intoxication alimentaire. Après ce qu'il décrit comme "la pire journée de sa vie dans une F1", l'Espagnol voit ses douleurs augmenter au cours de la soirée, et effectue des examens complémentaires tard dans la nuit saoudienne. Le matin, son manager informe Frédéric Vasseur que le diagnostic est sans appel : crise d'appendicite, opération obligatoire. Le directeur de la Scuderia se retrouve privé de l'un de ses pilotes titulaires. Il choisit donc de faire appel au pilote de réserve désigné pour cette course : Oliver Bearman. "Je l'ai appelé deux heures avant la troisième séance d'essais, raconte Vasseur. Il est monté pour la première fois

dans cette voiture, avec devant lui seulement une heure d'entraînement avant les qualifications. Puis, il réalise une super qualif avec le onzième chrono. Pour la course, mon conseil était d'être à peu près relax. Cela ressemble à un discours convenu, car en réalité, ce n'est pas facile. On mesure la difficulté de débuter en F1, chez Ferrari, à 18 ans, sur la piste de Djeddah. Ce n'est vraiment pas idéal."

Un exploit sur un circuit très dangereux

Ce circuit est en effet considéré comme le plus dangereux de l'année. Les virages à haute vitesse s'enchaînent entre les murs, bien souvent en aveugle. Au volant de la Ferrari, Bearman roule quatorze secondes au tour plus vite que dans sa Formule 2 ! C'est un monde d'écart, mais le Britannique réussit brillamment. "Cela n'aurait pas pu être mieux, confie le jeune Britannique. C'était une journée exceptionnelle, même si je dois avouer que j'aurais préféré débuter en F1 dans d'autres circonstances. Je souhaite un bon rétablissement à Carlos. Il s'agit d'une grande opportunité. J'ai eu moins de préparation qu'il aurait fallu, car manquer les deux premières séances d'essais libres a été un handicap, sinon j'aurais pu faire mieux en qualifications. Je suis

si excité de prendre un départ en F1 en étant si jeune ! C'est un rêve qui devient réalité. Mais je dois me concentrer pour donner le meilleur et rapporter des points à l'équipe." Pour préparer au mieux son premier Grand Prix de F1, il renonce à la suite du week-end de F2. C'est un mal pour un bien. Car même s'il perd des points précieux dans sa quête du titre dans l'antichambre de la F1, il peut frapper fort les esprits des patrons d'écurie et s'ouvrir en grand les portes de la discipline reine. A 18 ans, 10 mois et 1 jour, Bearman devient le troisième plus jeune pilote de l'histoire de la F1 (voir encadré). Il est aussi tout simplement le plus jeune au volant d'une Ferrari, et le premier à débuter en F1 dans une voiture rouge depuis Arturo Merzario en 1972 ! Historiquement, la Scuderia préfère engager des pilotes expérimentés, capables de résister à l'énorme pression engendrée par la plus mythique des équipes. Ce samedi 9 mars, à Djeddah, Ferrari se présente avec Charles Leclerc, 26 ans, et Oliver Bearman, qui forment un duo de 22 ans de moyenne d'âge, du jamais-vu. "C'était cool de le voir aussi heureux en arrivant au circuit, relate Leclerc. Cela m'a fait penser à mes débuts, même si moi j'étais chez Alfa Romeo et j'avais

Vingt ans les séparent. Lewis Hamilton (de dos) est le premier à féliciter son jeune compatriote après l'arrivée. En 2025, l'aîné sera en rouge.



A force d'appuyer son casque dans les virages rapides, Bearman a déformé son appuie-tête. Les contraintes physiques sont nettement plus élevées en F1 qu'en F2.



Parti onzième sur la grille de départ à Djeddah, Oliver Bearman a achevé son premier Grand Prix de Formule 1 à la septième place, sans commettre la moindre erreur.

eu plusieurs mois pour me préparer, alors que lui a reçu un appel le matin même, et, une heure après, il devait être prêt chez Ferrari. J'imagine que c'est une journée qu'il n'oubliera jamais." Bearman avait une petite expérience en F1, ayant participé à deux séances d'essais libres chez Haas en fin de saison 2023. Passer de la dernière écurie de la grille à la grande Scuderia est un défi immense, aux airs de cadeau empoisonné, que Bearman a parfaitement maîtrisé. "Ce qu'il a fait est exceptionnel. Il a été impressionnant, témoigne Leclerc. C'est tellement compliqué de débarquer pour la troisième séance d'essais libres, dans une voiture qu'on ne connaît pas, sur une piste aussi difficile, et d'être tout de suite dans le rythme. J'ai regardé ses trois premiers tours et j'ai été immédiatement bluffé. Je me suis dit 'put***, il va me mettre la pression ce week-end!' (rires). C'était extraordinaire de le voir aussi à l'aise et rapide dès le début." Dès la fin de sa première journée en F1, Bearman est d'ailleurs félicité par tous les ténors du championnat. "Pour lui, c'est complètement dingue de débuter au milieu d'un week-end, reconnaît Max Verstappen. Ce n'est vraiment pas facile de monter dans une F1 et d'être aussitôt dans

le rythme. Il n'était qu'à cinq dixième de seconde de Leclerc. C'est impressionnant, il peut être fier." Lorsque Oliver Bearman voyait le jour en 2005, Fernando Alonso était en route vers son premier titre de champion du monde. Le vétéran espagnol, 24 ans plus vieux que le Britannique, a, lui aussi, salué sa performance: "Ce n'est pas une piste facile pour débuter. Le circuit de Djeddah est si rapide, entre les murs, difficile physiquement, surtout pour la nuque, avec tous les virages rapides."

Maître de ses nerfs

Le lendemain, sur la grille de départ, concentré, appliqué, Oliver Bearman ne semble pas dépayssé. "Avant la course j'étais moins nerveux que ce que les gens imaginaient, explique-t-il. J'ai évité les embûches au départ, j'ai eu quelques moments chauds dans les premiers tours, mais je suis resté calme et j'ai

pu effectuer quelques dépassements." Sur le muret des stands, Frédéric Vasseur scrute les performances de son poulain: "Il n'avait jamais pris un départ, jamais fait un arrêt au stand. Il a dû découvrir toutes les procédures de la course. J'étais un petit peu inquiet par rapport à la gestion de tout ça."

Un Grand Prix est deux fois plus long qu'une course de Formule 2, le rythme bien plus élevé, Bearman souffre physiquement. Il repose son casque sur l'appuie-tête dans les virages rapides, jusqu'à en déformer la mousse. "Le plus compliqué pour moi a été de pousser à fond pendant tout le relais en pneus durs. C'était comme effectuer des tours de qualification pendant toute la course. Je n'avais jamais vécu cela. Il fallait beaucoup de concentration, de précision, et j'avais Norris et Hamilton en pneus tendres qui essaient de me rattraper à la fin. C'était dur physiquement, mais je pense que je peux être satisfait." A la radio, son ingénieur lui annonce que ses compatriotes vont le rattraper avant l'arrivée. Une prédiction erronée, car Bearman conserve sa septième place. "En fin de course, quand on lui a donné l'écart avec Norris, il a réussi à augmenter le rythme, sans prendre trop de risques. Il n'a pas fait une seule faute, pas touché un mur, et à la fin c'est une super performance, souligne Vasseur. Oliver a fait un travail exceptionnel sur le week-end. En plus, pour un pilote anglais, finir devant Hamilton et Norris, ça le fait bien!" Après l'arrivée, Lewis Hamilton est d'ailleurs le premier à aller congratuler son jeune compatriote. "C'était vraiment sympa de la part de Lewis de venir me féliciter et d'apprécier mon travail, confie Bearman. Au terme de ce week-end fou, je peux être fier. Avec aussi peu de préparation, je suis content de ma performance."

Comme Hamilton en 2007, Bearman marque des points pour son premier Grand Prix de Formule 1. "Je me souviens que lorsque j'ai débuté en F1, je ne me suis pas senti très bien accueilli, donc je voulais qu'il sache qu'il avait réalisé une performance fantastique en marquant des points dès sa première course, explique Hamilton. En qualifications, il m'avait quasiment privé de Q3, alors qu'il découvrait la Ferrari. Il a prouvé qu'il avait un avenir brillant en F1." Formé dans l'académie Ferrari depuis la Formule 4, Oliver Bearman devra patienter avant d'obtenir un volant de titulaire dans la Scuderia à cause, justement, de... Lewis Hamilton. Le septuple champion du monde rejoindra en effet les Rouges l'an prochain, pour plusieurs saisons aux côtés de Charles Leclerc. L'avenir de Bearman pourrait passer par un volant dans une écurie plus modeste, comme Haas, motorisée par Ferrari. Avant cela, l'obtention du titre de champion de Formule 2 doit être sa priorité.

Plus jeunes pilotes ayant pris le départ d'un GP de F1

■ **Max Verstappen:** 17 ans, 5 mois, 15 jours
 ■ **Lance Stroll:** 18 ans, 4 mois, 26 jours
 ■ **Oliver Bearman:** 18 ans, 10 mois, 1 jour

■ **Jaime Alguersuari:** 19 ans, 4 mois, 3 jours
 ■ **Lando Norris:** 19 ans, 4 mois, 4 jours
 ■ **Mike Thackwell:** 19 ans, 5 mois, 29 jours



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: 6 cyl. en ligne
Cylindrée: 3 258 cm³
Puissance: 128 ch SAE à 4 400 tr/mn
Vitesse maxi: 160 km/h
Production: 856 ex. (1966)
Cote actuelle: 7 000 à 11 000 €

4,95 m de long, d'imposants pare-chocs chromés qui doivent chacun peser 30 kg et quatre phares ronds qui impressionnent: rien qui ressemble aux modestes Renault sorties depuis la guerre. Quelle allure !



IL Y A 58 ANS, RENAULT SORT LA RAMBLER CLASSIC

Attention, surprise !

Abonné aux modèles populaires depuis la guerre, Renault surprend son monde quand, pour compléter sa gamme par le haut, il va chercher outre-Atlantique un modèle du constructeur AMC. Exotisme garanti.

Quasi 5 m de long, un six cylindres sous le capot et une débauche de chromes: quelle folie, quelle richesse ! En 1962, quand la Régie commence à vendre les Rambler, son modèle le plus haut de gamme est la... Renault 8 de 956 cm³ ! Cette Rambler cuvée 66, c'est la troisième génération. Avec toujours des dimensions, une présentation et un prix hallucinants par rapport aux autres voitures du Losange. Sa largeur en particulier interpelle: 1,89 m. C'est 24 cm de plus que la Renault la plus grande apparue entre-temps: la R16.

Vrai parfum d'Amérique

Tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, la richesse de la présentation devait sacrément impressionner les clients de l'époque. Hélas, une fois confrontée à la réalité de nos routes étroites, sinuées et mal revêtues, la belle



L'arrière est aussi en proie à des assauts de chromes: leur surface apparaît bien plus importante que celle des feux, de taille minimalist. Existent encore des embryons d'ailerons. Mais moins exubérants qu'auparavant.

américaine perd de sa superbe: ses ambitieux 200 km/h affichés au compteur n'existent que dans vos rêves. Les accélérations procurées par le lymphaïque six cylindres restent langoureuses, d'autant que la boîte n'offre que trois rapports, qui génèrent entre eux un abîme. Heureusement, le couple disponible à bas régime atténue ce handicap.

Autre déception: cette boîte n'a pas de synchro sur la première, et sa commande par un levier à trop longs débattements implanté au volant n'a rien de réjouissant. Si vous forcez l'allure, vous pesterez contre la direction (non assistée), imprécise à souhait. La tenue de route de ce long et lourd engin (1 385 kg)

mal équilibré réserve beaucoup d'aléas: peu d'équilibre, une adhérence précaire, aucune agilité. Dans un sens, tant mieux, cela évite de prendre les virages trop vite. Ce qui, vu le caractère ultra-glissant de la banquette, vous obligerait à vous accrocher au volant ! Très bonne surprise au contraire: le freinage à disques et tambours tout à fait correct, et le bon confort généré par la suspension très souple.

Ce qui vous enchantera moins, et a sans doute rebuté beaucoup d'acheteurs de l'époque, c'est la consommation élevée. Au pays de l'Oncle Sam, les 14 litres engloutis tous les 100 km sur route pouvaient presque



La planche de bord témoigne d'un luxe inouï dans les années 1960 ! Elle s'efforce à proposer des boutons et tirettes de commandes à profusion, tous chromés bien sûr. La largeur du compteur de vitesse impressionne.



Pour l'Europe, seul le six cylindres a été retenu. De taille assez généreuse (3,3 l), il propose un rendement faible. Comme la plupart des mécaniques américaines de l'époque, il aime peu les hauts régimes. Aux Etats-Unis existait aussi un V8.



PHOTOS: F. GROUT

Si les dimensions sont imposantes, la ligne demeure finalement simple, la silhouette symétrique entre l'avant et l'arrière évitant toute excentricité. Et vous pouvez vérifier : il y a bien marqué "Renault" sur les ailes arrière.

1966, cette année-là



Le physicien américain James Russell dépose les premiers brevets de ce qui deviendra le Compact Disc (CD, à lecture optique). Il faudra attendre 1980 pour que Philips et Sony exploitent son invention. Maserati sort la Ghibli (photo) : cet extraordinaire coupé à hautes performances, avec un magnifique V8 de 4,7 puis de 4,9 l, deviendra le grand classique de la marque.

CH. MARTIN

être regardés comme une honorable sobriété. Mais en Europe, ils passaient mal. Au fait... pourquoi cette auto qui ne doit rien aux ingénieurs de la marque porte-t-elle le nom de Renault ? Simple : pour échapper aux droits de douane élevés, l'auto est envoyée par AMC en pièces détachées et assemblée par le constructeur français dans son usine belge de Vilvorde. Elle a été vendue en France, au Benelux, en Autriche et en Algérie. Avec, partout, des résultats commerciaux misérables. Elle était si peu adaptée à nos goûts et à nos routes ! Aujourd'hui, sa rareté et son exotisme lui donnent une petite cote d'amour. Petite... ■



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

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

- Nouveautés : les premières photos du Renault Captur restylé.**
- Dossier essais : 20 nouveaux SUV testés par nos journalistes.**
- Bilan qualité-fiabilité : que vaut la Mercedes Classe A après 100 000 km ?**

En kiosque le vendredi 5 avril



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 Julian

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),

Julien Barboria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (lo) (lo)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{ers} secrétaires de rédaction : Dominique Carlier,

Lydia Mas

Maquette

1^{re} rédactrice-graphiste :

Nathalie Barriau (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Solier (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouenot

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 Réabourg, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœuré

En SR : Jacqueline Voyant.

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

Président : REWORLD MEDIA SA

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haitian

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 Caille

Publicité commerciale

Directrice exécutive : Elodie Bretaudeau Fontelles (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

Éditeur

Éditions 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

Éditions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Burda-Druck, France

Numeréro ISSN : 0992-8154 –

Commission paritaire : 1024 K 85544 –

Dépôt légal : mars 2024

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



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

A compter du 1^{er} mai 2024, le prix des abonnements mensuels passera au maximum à **9,99 € TTC** pour l'offre à la page HS. Le prix des abonnements trimestriels passera au maximum à **26 € TTC** pour l'offre au magazine seul. Le prix de l'abonnement mensuel à **Auto Plus** avec **L'Auto-Journal** passera au maximum à **12,50 € TTC**.

N° 1856 – 29.03.2024

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 1^{er} janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO₂ 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 1600 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 4 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

BONUS	
Emissions de CO ₂	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

NEUTRE	
Emissions de CO ₂	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
151 Diesel 130 Super	2205 €
151 Diesel 130 Sprint	2370 €
152 Diesel 160 Super	2544 €
153 Diesel 160 Sprint	2726 €
154 Diesel 160 Véloce	2918 €
155 Diesel 160 Véloce	3119 €

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	7248 €
131 g	330 €	169 g	7959 €
132 g	360 €	170 g	8770 €
133 g	400 €	171 g	9681 €
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	1 074 €	179 g	20 569 €
142 g	1 172 €	180 g	22 380 €
143 g	1 276 €	181 g	24 291 €
144 g	1 386 €	182 g	26 302 €
145 g	1 504 €	183 g	28 413 €
146 g	1 629 €	184 g	30 624 €
147 g	1 761 €	185 g	32 935 €
148 g	1 901 €	186 g	35 346 €
149 g	2 049 €	187 g	37 857 €
150 g	2 205 €	188 g	40 468 €
151 g	2 370 €	189 g	43 179 €
152 g	2 544 €	190 g	45 990 €
153 g	2 726 €	191 g	48 901 €
154 g	2 918 €	192 g	51 912 €
155 g	3 119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

Prix

en €

Bonus ou malus

Réserve possible

Energie

</

	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie					
Born					Bronco				GT				300								
230 Batterie LVZ	39090	-4000	7%	Elec	Outer Banks	76500	+60000	0%	E	105 250	+39846	0%	PHEV	66500	0	11%	PHEV				
230 Batterie XLVZ	39990	-4000	7%	Elec	Explorer	89000	0	7%	PHEV	Levante				400	AMG Line 4Matic	75250	0	11%	PHEV		
Ateca					ST-Line	89000	0	7%	PHEV	Modena	149000	+60000	0%	E	63	AMG S E-Performance	134350	+12321	0%	PHEV	
1.5 TSI 150 V DSG	45620	+2544	9%	E	Mustang (nouvelle)	1.0-T-GDI 120 MHEV GT Line	26090	+240	11%	E	GT	111500	+60000	0%	PHEV	53900	+1525	6%	D		
Fomentor					GT	59200	nc	nc	E	Quattroporte				200	Aventardine Line	58100	+1500	6%	D		
1.5 TSI 150 V	40600	+2049	nc	E	Dark Horse	71300	nc	nc	E	Modena	174500	+60000	0%	E	220	AMG Line	61050	+1500	6%	D	
2.0 TSI 310 V 40drve	53250	+49161	7%	E	Mustang Convertible (nouvelle)	1.0-T-GDI 136 MHEV Active	31540	0	19%	D	Gran Turismo				300	e AMG Line	79180	0	4%	PHEV	
e-Hybrid 204 V	48900	0	11%	PHEV	Mustang Mach-E	1.0-T-GDI 100 Motion	24340	+330	11%	E	Trofeo	181350	+60000	0%	E	Classe C Break					
e-Hybrid 245 VZ	53250	0	11%	PHEV	29 Extended Range Premium	66990	0	2%	E	Foligore	223650	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
DACIA					315 Standard Range Premium AWD	58900	0	2%	E	GT	199900	0	nc	Elec	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV	
Spring					315 Extended Range Premium AWD	73900	0	2%	Elec	MC20	251950	+60000	0%	E	63	AMG S E-Performance	136860	+14031	1%	PHEV	
45 Essential	18400	0	7%	Elec	GT	81900	nc	nc	E	MC20 Cielo	287250	+60000	0%	E	200	Aventardine Line	58400	+2050	5%	D	
65 Extreme	19900	0	0%	Elec	Tourneo Connect (nouveau)	1.0 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	4%	E	Modena	220400	+60000	0%	E	220	AMG Line	58600	+2170	5%	D
Sandero					2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+269	4%	D	GT	174500	+60000	0%	E	300	e AMG Line	71650	0	4%	PHEV	
1.0 Scenic 6 Essential	11990	+100	3%	E	2.0 EcoBlue 120 Titanium	33200	+269	4%	D	Modena	181350	+60000	0%	E	Classe C All-Terrain						
1.0 Scenic 6 Expression	13600	0	1%	E	2.0 EcoBlue 122 Titanium	34300	+310	8%	D	Trofeo	223650	+60000	0%	E	200	Aventardine Line	58400	+2050	5%	D	
1.0 TCE 30 Expression	14900	+50	1%	E	Mustang Convertible (nouvelle)	1.0-T-GDI 136 MHEV Active	31540	0	19%	D	Foligore	199900	0	nc	Elec	220	AMG Line	62550	+2170	5%	D
1.0 Eco-6 100 Expression	15650	0	1%	GPL	Mustang Mach-E	1.0-T-GDI 100 Motion	24340	+330	11%	E	GT	251950	+60000	0%	E	300	e AMG Line	71650	0	4%	PHEV
Sandero Stepway					1.0-T-GDI 120 Motion	25340	+210	11%	E	Modena	199900	0	nc	Elec	Classe C Break						
1.0 TCE 9 Essential	15100	+230	0%	E	1.0-T-GDI 120 Active	27440	+540	8%	E	GT	105 250	+39846	0%	PHEV	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
1.0 TCE 9 Expression	16400	+230	1%	E	Hybride Rechargeable Lounge	41400	0	11%	PHEV	Modena	149000	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV	
1.0 Eco-6 100 Expression	17150	0	1%	GPL	1.6 CRD 136 MHEV Motion	29440	0	11%	D	Modena	111500	+60000	0%	E	Classe C All-Terrain						
1.0 Eco-6 100 Extreme	18150	0	2%	E	1.6 CRD 136 MHEV Active	31540	0	19%	D	Trofeo	181350	+60000	0%	E	200	Aventardine Line	58400	+2050	5%	D	
1.0 TCE 10 Extreme+	18150	+190	2%	E	Mustang Convertible (nouvelle)	1.0-T-GDI 120 GT Line	31440	+240	8%	E	Foligore	223650	+60000	0%	E	220	AMG Line	62550	+2170	5%	D
Jogger					1.0-T-GDI 120 Active	31440	+240	8%	E	GT	199900	0	nc	Elec	300	e AMG Line	71650	0	4%	PHEV	
1.0 TCE 10 Essential	18150	+240	0%	E	Hybride Rechargeable Premium	44740	0	8%	PHEV	Modena	174500	+60000	0%	E	Classe C Break						
1.0 TCE 10 Expression	20200	+260	0%	E	1.6 CRD 136 MHEV Motion	30440	+260	12%	D	Modena	199900	0	nc	Elec	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	PHEV	1.6 CRD 136 MHEV Active	32540	0	10%	D	Modena	149000	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV	
Hybrid 140 Extreme	26500	0	1%	PHEV	Xceed	1.0-T-GDI 120 Motion	24340	+330	11%	E	Modena	111500	+60000	0%	E	Classe C All-Terrain					
1.0 Eco-6 100 Extreme	21500	+50	1%	GPL	1.0-T-GDI 120 Active	27440	+210	11%	E	Trofeo	181350	+60000	0%	E	200	Aventardine Line	58400	+2050	5%	D	
1.0 Eco-6 100 Extreme+	18850	+190	2%	E	Hybride Rechargeable Lounge	41400	0	11%	PHEV	Foligore	223650	+60000	0%	E	220	AMG Line	62550	+2170	5%	D	
Duster (nouveau)					1.6 CRD 136 MHEV Motion	31540	0	19%	D	GT	199900	0	nc	Elec	300	e AMG Line	71650	0	4%	PHEV	
1.0 Eco-6 100 Essential	19690	0	0%	GPL	1.6 CRD 136 MHEV Active	33540	+260	12%	E	Modena	174500	+60000	0%	E	Classe C Break						
1.0 Eco-6 100 Expression	21600	0	0%	GPL	Xceed	1.0-T-GDI 120 Active	29740	+540	8%	E	Modena	149000	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E
1.3 TCE 130 Expression	23400	0	0%	E	Hybride Rechargeable Premium	44740	0	8%	PHEV	Modena	111500	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV	
1.3 TCE 130 Extreme	24900	0	0%	E	1.6 CRD 136 MHEV Motion	30440	+260	12%	D	Modena	181350	+60000	0%	E	Classe C All-Terrain						
Hybrid 140 Expression	26600	0	0%	PHEV	1.6 CRD 136 MHEV Active	32540	0	10%	D	Trofeo	223650	+60000	0%	E	200	Aventardine Line	58400	+2050	5%	D	
Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	PHEV	Xceed	1.0-T-GDI 120 Active	27440	+240	8%	E	Foligore	199900	0	nc	Elec	220	AMG Line	62550	+2170	5%	D
Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	PHEV	1.6 CRD 136 MHEV Motion	31540	+260	12%	E	GT	199900	0	nc	Elec	300	e AMG Line	71650	0	4%	PHEV	
DS AUTOMOBILES					1.6 CRD 136 MHEV Active	33540	+260	12%	E	Modena	149000	+60000	0%	E	Classe C Break						
DS 3					Sorrento (nouveau)	1.0-T-GDI 120 Motion	32280	+180	2%	E	Modena	111500	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E
1.2 PureTech 100 Bastille	30000	+210	1%	E	Hybride Rechargeable Lounge	41400	+190	4%	PHEV	Modena	174500	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV	
1.2 PureTech 100 Performance Line	30500	+210	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Motion	30440	+260	12%	D	Modena	149000	+60000	0%	E	Classe C Break						
1.2 PureTech 130 Performance Line Auto	33550	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Active	32540	0	10%	D	Modena	111500	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
1.2 PureTech 130 Range	34000	+540	1%	E	Sorrento (nouveau)	1.0-T-GDI 120 Active	29740	+540	8%	E	Modena	174500	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV
1.2 PureTech 130 Range	34500	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Motion	31540	+260	12%	E	Modena	149000	+60000	0%	E	Classe C Break						
1.2 PureTech 130 Range	35000	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Active	33540	+260	12%	E	Modena	111500	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
1.2 PureTech 130 Range	35500	+540	1%	E	Sorrento (nouveau)	1.0-T-GDI 120 Active	29740	+540	8%	E	Modena	174500	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV
1.2 PureTech 130 Range	36000	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Motion	31540	+260	12%	E	Modena	149000	+60000	0%	E	Classe C Break						
1.2 PureTech 130 Range	36500	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Active	33540	+260	12%	E	Modena	111500	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
1.2 PureTech 130 Range	37000	+540	1%	E	Sorrento (nouveau)	1.0-T-GDI 120 Active	29740	+540	8%	E	Modena	174500	+60000	0%	E	300	e AMG Line	65600	0	4%	PHEV
1.2 PureTech 130 Range	37500	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Motion	31540	+260	12%	E	Modena	149000	+60000	0%	E	Classe C Break						
1.2 PureTech 130 Range	38000	+540	1%	E	1.6 CRD 136 MHEV Active	33540	+260	12%	E	Modena	111500	+60000	0%	E	43	AMG 4Matic	81180	+60000	0%	E	
1.2 PureTech 130 Range	38500	+540	1%	E	Sorrento (nouveau)	1.0-T-GDI 120 Active	29740	+540	8%	E	Modena	174500	+6000								

Marque	Prix en €	Bonus ou malus	Rentez possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rentez possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rentez possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rentez possible	Energie	
MG (suite)					1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31800	+400	10% E					1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36060	nc	nc	E
245 Luxury	39490	0	7%	Elec	1.2 PureTech 130 GT Auto.	33500	+400	3% E					1.0 TSI Evo 2 95 Active	24530	nc	nc	E
XPower	40490	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4% E					1.0 TSI Evo 2 116 Selection	28200	nc	nc	E
ZS					1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	10% E					1.5 TSI 150 ACT Selection	29690	nc	nc	E
1.5 VTi-Tech 106 Comfort	17490	+2049	0% E	E	1.2 Hybrid 136 GT	34200	0	3% E					Karoq				
1.0-T-GDI 111 Luxury	20890	+2049	0% E	E	Electrique 136 Active	38800	-400	3% E					1.0 TSI 110 Ambition	31980	+360	5% E	
EV Comfort Automatique Standard	33990	0	12% E	Elec	Electrique 136 Allure	40750	-400	3% E					1.5 TSI ACT 150 Ambition	34270	+818	5% E	
EV Comfort Automatique Etdude	37990	0	12% E	Elec	Electrique 156 Active	39800	-4000	3% E					2.0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	46950	+1629	14% E	
EV Luxury Automatique Etdude	39990	0	11% E	Elec	Electrique 156 Allure	41750	-4000	3% E					2.0 TDI 150 Style DSG 4x4	47675	+1629	10% E	
MG5					Electrique 156 GT	43460	-4000	3% E					Enyaq				
Autonomie Standard Comfort	32990	0	8% E	Elec	1.2 PureTech 130 Active Pack	29420	+210	13% E					1.0 MPI 80	21390	+170	9% E	
Autonomie Etdude Comfort	35990	0	8% E	Elec	1.2 PureTech 130 Allure	31270	+210	11% E					1.0 TSI 95 Life	24655	+50	17% E	
Autonomie Etdude Luxury	37490	0	8% E	Elec	PHEV 180 Active Pack	40870	0	10% PHEV					1.0 TSI 95 WW Edition	24385	+50	8% E	
EHS (nouveau)					PHEV 180 Allure	42520	0	10% PHEV					1.0 TSI 116 Style	28640	nc	17% E	
Comfort	35490	0	8% PHEV		PHEV 225 GT	47220	0	10% PHEV					1.0 TSI 116 R-Line DSG	29810	nc	15% E	
Marvel R					1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35920	+260	13% D					GTI	34870	+1629	3% E	
180 Comfort	44490	0	6% E	Elec	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	35770	+260	11% D					T-Cross (nouveau)				
288 Performance 4WD	50990	0	7% E	Elec	e-308 156 Allure	43900	-4000	3% E					1.0 TSI 95 Life	25790	+260	8% E	
MINI					e-308 156 GT	46250	-4000	3% E					1.0 TSI 116 DSG	28660	+360	8% E	
Hatch 3p (nouvelle)					308								1.0 TSI 116 Edition	29880	nc	nc	E
Copper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E	1.2 PureTech 130 Active Pack	30420	+240	7% E					1.5 TSI 116 Selection	32410	nc	nc	E
Copper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E	1.2 PureTech 130 Allure	32270	+240	7% E					1.5 TSI 150 Selection	34500	nc	nc	E
Copper S Classic Pack XS	35860	nc	nc	E	PHEV 180 Active Pack	41870	0	5% PHEV					1.5 TSI 150 Sportline	40680	nc	nc	D
Copper E	34000	0	nc	E	PHEV 180 Allure	43520	-4000	3% E					Octavia (nouvelle)				
Copper SE	36000	0	nc	E	PHEV 180 Allure	43520	0	5% PHEV					1.0 TSI 95 Evolution	29880	0	20% E	
Copper SE Classic	45710	0	nc	E	PHEV 225 GT	46220	0	5% PHEV					1.0 TSI 116 Evolution	32410	0	16% E	
Cabrio					1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34900	-280	7% D					1.5 TSI 150 Style	33900	0	540	E
Copper Essential	35600	+540	nc	E	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36770	-200	7% D					1.5 TSI 150 R-Line	34210	+540	8% E	
Copper S Essential	40100	+1074	nc	E	e-308 156 Allure	43900	-4000	3% E					Taigo				
Copper S PremiumPlus	42200	+1074	6% E		e-308 156 GT	46250	-4000	3% E					1.0 TSI 95	25120	+150	14% E	
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	4% E		308 SW								1.0 TSI 116 Life	28920	+170	20% E	
Countryman (nouveau)					1.2 PureTech 130 Active Pack	35200	+89	11% E					1.0 TSI 116 NW Edition	28340	+170	7% E	
Cooper	40000	+898	nc	E	1.2 PureTech 130 Allure	37620	+89	8% E					1.5 TSI 150 Selection	35720	+330	17% E	
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E	Hybrid 136 Active Pack +DCS6	38870	+230	11% E					T-Roc				
WILSUBISHI					Hybrid 136 Allure Pack +DCS6	41170	+230	8% E					1.0 TSI 116	27220	+280	9% E	
Space Star					Hybrid 136 Allure Pack +DCS6	43570	+230	17% E					1.5 TSI 150 Life	34250	+540	13% E	
1.2 Mives 71 Inform	15990	0	6% E	E	Plug-in-Hybrid 180 Active Pack	46580	0	12% PHEV					1.5 TSI 150 Style	34050	0	540	E
Colt (nouveau)					Plug-in-Hybrid 180 Allure Pack	46720	0	12% PHEV					2.0 TDI 150 Life	40790	+260	13% D	
1.0 MPI 65 Invite	17990	+50	nc	E	Plug-in-Hybrid 225 GT	47100	+260	3% E					2.0 TDI 150 NW Edition	40530	+260	0% E	
1.0 MPI 70 Intense	22690	0	nc	E	Peugeot Sport Engineered	48700	+172	11% D					T-Roc Cabriolet				
1.5 MPI HEV 143 Intense	26990	0	nc	PHEV	Peugeot Sport Engineered	49350	+172	17% D					1.0 TSI 116 Style	40660	+89	13% E	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	28990	0	nc	E	408								1.5 TSI 150 Style	45730	+1504	13% E	
308 (nouveau)					1.2 PureTech 130 Allure	37800	+650	3% E					1.5 TSI 150 R-Line	50830	+1504	20% E	
Hybrid 136 Allure	38490	nc	0% E		1.2 PureTech 130 GT	41650	+650	3% E					Golf 8 (nouvelle)				
Electric 210 Allure	44990	-4000	0% E	Elec	1.2 PureTech 130 GT	41650	+650	3% E					1.5 TSI 150 Selection	48480	+150	nc	E
Electric 210 GT	46990	-4000	0% E	Elec	1.3 TSi 140 Evolution	32500	+450	17% E					2.0 TDI 150 Selection	48980	+330	nc	D
508 (nouvelle)					1.3 TSi 140 Allure	35200	+89	11% E					SMART				
Plug-in-Hybrid 180 Allure	50200	0	5% E		1.3 TSi 140 Allure	37500	+89	8% E					Pro	39990	-4000	5% E	
Plug-in-Hybrid 180 GT	52500	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	38500	+89	16% E					S 204	44310	0	5% E	
Plug-in-Hybrid 225 Allure	52100	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	39500	+89	16% E					Pro 204 Life Max	45310	0	3% E	
Plug-in-Hybrid 225 GT	54400	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	40500	+89	16% E					Touran				
Peugeot Sport Engineered	70650	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	40900	+330	3% D					1.5 TSI 150 Life	42350	+2049	14% E	
508 SW (nouvelle)					1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3% D					2.0 TDI 150 Life DSG	48750	+50	nc	E
Plug-in-Hybrid 180 Allure	50200	0	5% E		508 SW								2.0 TDI 150 NW Edition	49310	+50	nc	E
Plug-in-Hybrid 180 GT	52500	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Active Pack +DCS6	41670	+260	8% E					Outback				
Plug-in-Hybrid 225 Allure	52100	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Active Pack +DCS6	44370	+260	3% E					1.5 TSi 150 Selection	48740	+150	9% D	
Plug-in-Hybrid 225 GT	55700	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Active Pack +DCS6	47170	+260	3% E					2.0 TDI 150 Selection	49780	+260	13% D	
Peugeot Sport Engineered	71950	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Active Pack +DCS6	49300	+260	3% E					Kodiaq (nouveau)				
508 (nouvelle)					1.3 TSi 140 Allure	48200	+330	3% D					1.0 TSi 95 Evolution	43790	+10534	5% PHEV	
Plug-in-Hybrid 180 Allure	51500	0	3% E		Scénic E-Tech (nouveau)								1.0 TSi 116 Evolution	43790	+10534	5% PHEV	
Plug-in-Hybrid 180 GT	53800	0	3% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	49300	+260	3% E					1.5 TSi 150 Selection	49780	+10534	5% PHEV	
Plug-in-Hybrid 225 Allure	53400	0	3% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	50300	+260	3% E					1.5 TSi 150 Sportline	49780	+10534	5% PHEV	
Plug-in-Hybrid 225 GT	55700	0	3% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	52100	+260	3% E					Szénic E-Tech				
Peugeot Sport Engineered	71950	0	5% PHEV		1.3 TSi 140 Allure	54000	+260	3% E					1.0 TSi 95 Evolution	43790	+10534	5% PHEV	
PORSCHE					1.3 TSi 140 Allure	56000	+260	3% E					1.5 TSi 150 Selection	49780	+10534	5% PHEV	
718 Boxster					1.3 TSi 140 Allure	57800	+260	3% E					1.5 TSi 150 Sportline	49780	+10534	5% PHEV	
718 Cayman					1.3 TSi 140 Allure	59642	+260	3% E					Szénic E-Tech				
5008 (nouvelle)					1.3 TSi 140 Allure	60870	+174	3% E					1.0 TSi 95 Evolution	43790	+10534	5% PHEV	
1.2 PureTech 130 Active Pack	38120	+1074	8% E	E	1.3 TSi 140 Allure	61870	+174	3% E					1.5 TSi 150 Selection	49780	+10534	5% PHEV	
1.2 PureTech 130 Allure	40820	+174	3% E		1.3 TSi 140 Allure	63650	+174	3% E					1.5 TSi 150 Sportline	49780	+10534	5% PHEV	
1.3 TSi 140 Active Pack	41670	+260	8% E	E	1.3 TSi 140 Allure	64470	+174	3% E					Arkana (nouveau)				
1.3 TSi 140 Allure	43470	+260	3% E	E	1.3 TSi 140 Allure	65300	+174	3% E					1.0 TSi 95 Evolution	43790	+10534	5% PHEV	
1.3 TSi 140 Allure	44270	+260	3% E	E	1.3 TSi 140 Allure	67100	+174	3% E					1.5 TSi 150 Selection	49780	+10534	5% PHEV	
1.3 TSi 140 Allure	45070	+260															



1ÈRE ÉDITION

TRACKDAY

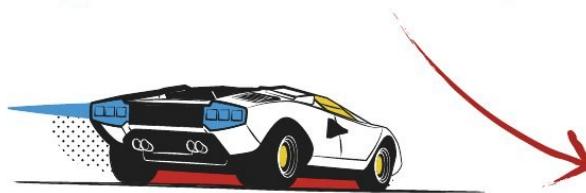
ÉVÈNEMENT

Le 06 juin

Venez rouler avec votre youngtimer entre passionnés sur les
Circuits de Vendée à Fontenay-le-Comte.

Le premier Trackday Auto Plus Youngtimers, une journée de roulage sur circuit entre gentlemen drivers en Open Pit-lane!

Journée open uniquement sur inscription



Réservez dès maintenant
votre journée de roulage
160 euros TTC
billetweb.fr/autoplustrackday



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

Rétro+
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.



www.retro.fr



Sans hésitation on y va !

Plus belle la vie !

Tarif Collection
à partir de 9 ans



Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen S.A. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 Paris. RCS PARIS 35084546. N°006AIS : n°00001752 (www.onde.fr). Crédit : designlife.



Comme un chef d'orchestre cherchant l'harmonie parfaite entre tous ses instruments, nos experts examinent et réaccordent minutieusement chaque Audi d'occasion de moins de 8 ans pour en faire, à nouveau, un grand classique.

Avec le label Audi Occasion :plus, bénéficiez de :

- 110 points de contrôle vérifiés par nos experts
- Jusqu'à 24 mois de garantie, kilométrage illimité
- Assistance 24h/7j en France et en Europe

Retrouvez tous les modèles d'occasion sur : audi.fr/occasion

Audi Occasion :plus

Ne laissez rien au hasard.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur audi.fr/occasion. Volkswagen Group France, SAS au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370

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

Audi PARIS
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 PARIS
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelvallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Orias n° 07 024 156



Du 15 février au 31 mars

MOIS DE L'UTILITAIRE



Profitez d'offres exclusives
sur la gamme utilitaires Nissan



Modèles présentés : Versions spécifiques.
*Garantie véhicule neuf 5 ans (limitée à 160 000 km).
NISSAN WEST EUROPE SAS : nissan.fr



PRENEZ RENDEZ-VOUS EN LIGNE

Prenez rendez-vous dans la concession de votre choix en quelques clics sur www.nissan-avenir.com ou scannez-moi :



MAUREPAS
VIROFLAY

CORBEIL-ESSONNES
LES ULIS
VIRY-CHÂTILLON

MONTROUGE
PARIS 16^{ÈME}

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

Installer une borne de recharge en toute confiance ? On s'en charge.

ENGIE Home Services vous accompagne pour l'installation de votre borne de recharge à domicile, c'est simple, rapide et sécurisé⁽¹⁾

Plus d'infos sur mobiliteverte.engie.fr

En savoir plus



engie
Home Services

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Offre disponible pour les particuliers résidant dans une maison individuelle. Voir conditions sur mobiliteverte.engie.fr

ENGIE HOME SERVICES, SAS AU CAPITAL DE 1121232€, SIÈGE SOCIAL : 1 PLACE SAMUEL DE CHAMPLAIN 92400 COURBEVOIE, RCS NANTERRE 301 340 584. © Étienne Pons.

J'agis
avec
ENGIE
Home Services