



Toutes les nouveautés à l'essai

P. 24



Premières
photos

Renault Captur

Relooking
extrême

P. 16

Premier essai



P. 36

Nouvelle VW Passat

Les experts P. 54

Guide pratique
Contrôle
technique



Réussissez-le
à tous les coups

Les coachs P. 45

Faites fuir
les rongeurs



Actualités P. 12

Radars de
covoiturage
Ils seront signalés!



Exclusif

P. 46



Que vaut la
Mercedes **Classe A**
après 100 000 km ?

Star de l'occasion

Peugeot
2008 "2"

Les bonnes versions à moins de 16 000 €

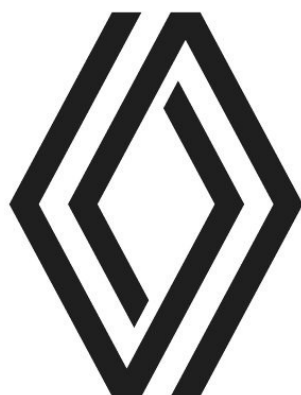


P. 52

L 14629 - 1857 - F. 2,50 €



BEL: 2,80 € ESP: 3,00 € GB: 3,00 € ITA: 3,00 € JPN: 2,80 € LUX: 2,80 € PRT: 2,50 €
CAN: 4,50 \$ CAN - MAR: 3,20 \$ - TUN: 5,00 \$ TUN



RENAULT CLIO E-TECH FULL HYBRID 145 CH

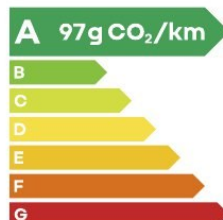
jusqu'à 900 km d'autonomie⁽²⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽³⁾
jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽⁴⁾
version esprit Alpine

E-Tech full hybrid
210€ à partir de
/mois⁽⁵⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 3 000€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

essence ou GPL
160€ à partir de
/mois⁽⁶⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾





existe aussi en motorisation diesel

modèle présenté : version hybride, Renault clio esprit alpine e-tech full hybrid 145 avec option peinture métallisée 271€/mois⁽⁸⁾, 1^{er} loyer 3 000€, pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾ (1) marque déposée. dans limite 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 tce 90 hors options ou Clio evolution tce 100 gpl hors options. (5)(6)(8) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation par diac agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, sa au capital de 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 res bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez votre concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (7) pack sérénité Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce pack. 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, hybride, essence ou gpl, du 1^{er} au 30/04/24. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,2/7. émissions co₂ min/max (g/km)*: 95/121. *selon norme wltp. © m. leuvre

Renault recommande Castrol

renault.fr

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

SiliGom

du 1^{er} au 30 avril 2024

LES PROMOS ANNIVERSAIRE

jusqu'à

150€ OFFERTS !



POUR L'ACHAT DE

2 OU 4 PNEUS*

Continental

FREINAGE

-30%*



FORFAIT
DISTRIBUTION

**50€
OFFERTS***



OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

RDV SUR SILIGOM.FR

*Offre valable du 1er avril au 30 avril 2024 pour l'achat de pneus été ou 4 saisons Continental, montés et équilibrés dans les centres SILIGOM participants. Remboursement de 20€ à 150€ en fonction du nombre de pneus achetés et de leurs dimensions en pouces. Remboursement sous forme de virement bancaire sous 6 à 8 semaines. Offre disponible uniquement dans les centres SiliGom participants, vous renseigner auprès de votre centre. Offres valables jusqu'au 30 avril 2024 dans les centres SiliGom participants. Prestations fournies ou non selon les équipements des centres SiliGom. ** Offre s'entendant sur les plaquettes et les disques de frein selon marque disponible, hors prix de la pose, effectuée dans nos ateliers. *** Offre valable sur votre forfait distribution comprenant le kit de distribution et sa pose dans les centres SiliGom participants Réduction de 50€ TTC directement déduite de votre facture.

ACTU

- 6 **L'événement** La Renault Zoe prend sa retraite
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Nouveautés** A bord du Renault Captur restylé
- 20 **Les voitures** de la semaine: l'Audi Q6 e-tron: un bond technologique

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Les nouveaux SUV à l'essai
- 32 **Panoramique** Le BMW iX2 xDrive30 M Sport 64,8 kWh de 313 ch
- 36 **Essai** La Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 R-Line de 150 ch
- 38 **Essai** La Mercedes Classe E 450 d 9G-Tronic 4Matic AMG Line de 367 ch
- 40 **Testé au quotidien** Le Mini Countryman
- 42 **On a tout essayé!** Le buggy Optimus Evo 5 V 6.2 de 380 ch

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coaches Auto Plus**
Les solutions anti-rongeurs à l'essai
- 46 **Le baromètre de la fiabilité**
Mercedes Classe A: le bilan après 100 000 km
- 50 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un Peugeot 2008 essence à moins de 16 000 €
- 54 **Le coin des experts** Contrôle technique: ne vous faites pas recalier

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1: Ferrari triomphe en Australie
- 58 **Auto Plus Classiques**
Le coupé Volvo P 1800 (1961)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 16

A. SAUNIER



Page 32

A. SAUNIER



Page 46

T. RUDDIES/AUTO BILD

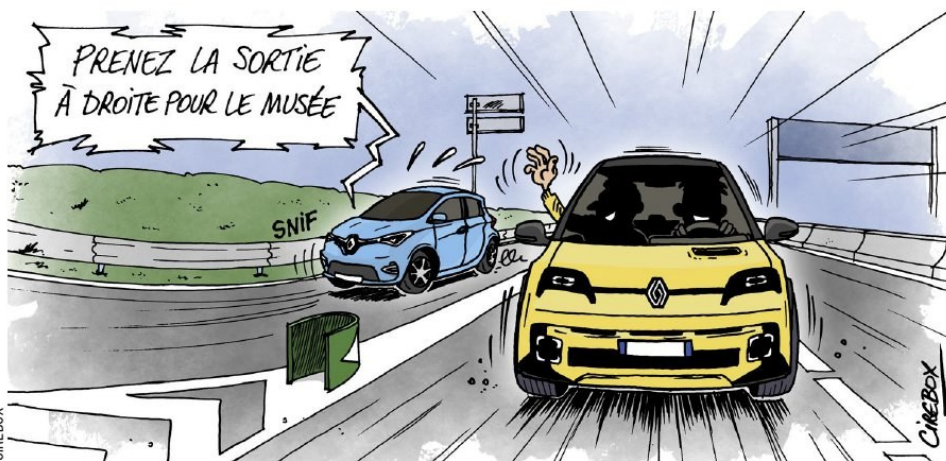


Page 52

Y. LEFEBVRE

Trait d'humour

Après onze ans de carrière, la Zoe tire sa révérence



GIREBOX

CHÉBOX

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 vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Nicolas Bernard, Rédacteur en chef

Promesse de gars cons

La vanité est un vilain défaut. Peut-être même l'un des pires. Toujours factuelle et pragmatique, la rédaction d'Auto Plus, elle, s'applique justement à ne pas bomber le torse inutilement. Ne serait-ce que pour s'assurer de ne pas tomber dans le pendant de ce vice, à savoir la suffisance. Rien de mieux que de se reposer sur ses lauriers pour décliner à vitesse grand V.

Tout ce beau discours pour vous avouer que, finalement, à titre personnel, j'ai pêché cette semaine en faisant montre d'un orgueil mal placé. Et sur un sujet qui nous tient tous à cœur: l'interdiction des modèles thermiques neufs en 2035. Mais comment ne pas jubiler face à ces petites réserves, d'apparence anodine, mais qui commencent à systématiquement émailler les sorties médiatiques des constructeurs.

Officiellement, la mesure, entérinée par le Parlement européen en 2022, est comme gravée dans le marbre. Et depuis, vous ne trouverez aucun média pour mettre en doute son application, utiliser un conditionnel (les thermiques seraient interdites en 2035) ou même imaginer qu'il puisse y avoir une quelconque alternative. Aucun média, sauf Auto Plus bien sûr, qui partage avec vous depuis deux ans son scepticisme quant à la faisabilité (ne parlons même pas de pertinence) du schmilblick.

Mais désormais, de nombreux constructeurs, autrefois à la limite de l'excès de zèle avec l'électrique, se mettent à tiquer. Déjà parce que l'Allemagne, poussée par Porsche et Audi, a presque réussi à faire des carburants de synthèse une exception à la règle. Après tout, ce ne sont pas les moteurs thermiques qui sont interdits, mais tous ceux qui rejettent du CO₂. Et avec une petite martingale, nos cousins germains ont fait passer l'idée que leur carburant magique avait un bilan carbone proche de zéro. Seulement voilà, comme toujours dans l'histoire de l'Union européenne, si l'Allemagne obtient une faveur, la France a le droit à la sienne (et vice versa). Dès lors, on pourrait imaginer que Paris réclame, lui, un laissez-passer pour le bioéthanol, largement produit par nos agriculteurs, qui ont récemment fait comprendre qu'il valait mieux être sympas avec eux sous peine de voir leurs 400 000 tracteurs (voir p. 13) mettre le souk dans le pays. Dès lors, cette fameuse "interdiction" des moteurs thermique n'aurait plus cours.

Alors, certes, on sait que c'est mal de se vanter, mais si les gus qui ont pondu une telle mesure avaient un peu plus cogité, nous n'en serions pas là. Amen.

Nicolas



L'ÉLECTRIQUE DE RENAULT PREND SA RETRAITE

Adieu Zoe

Après onze ans de bons et loyaux services, la Renault Zoe a définitivement tiré sa révérence le 29 mars dernier. Retour sur sa carrière.

Une page se tourne chez Renault. L'ultime Zoe est en effet sortie de l'usine de Flins la semaine dernière (voir encadré). Ou la fin en eau de boudin de ce qui était, au départ, l'un des projets les plus ambitieux et visionnaires du Losange de l'ère Ghosn. Lancée en mars 2013, la Zoe est alors la première voiture électrique "grand public" commercialisée en Europe. La citadine n'avait quasiment aucune rivale, hormis peut-être sa cousine, la Nissan Leaf. En toute logique, la française fait instantanément main basse sur le

secteur encore balbutiant de la voiture électrique. Les années se suivent et se ressemblent. La Zoe reste archi-dominante, mais sur un marché qui ne décolle pas. Renault finit par ne plus y croire et renonce à développer une remplaçante. Résultat, en 2019, c'est une simple version restylée, mais obsolète, qui prendra sa place et s'effondrera face à la déferlante de concurrentes super high-tech. Qu'importe, la Zoe restera célèbre pour avoir été la pionnière. Et sa descendante indirecte, la R5, semble, elle, armée pour laver cet affront. ■

La Zoe suivie par Auto Plus



Présentation. Nous étions, bien sûr, présents au Salon de Genève pour accueillir la citadine branchée. Une Zoe à prix serré : à 13 700 €, bonus de 7 000 € déduit, mais n'incluant pas la batterie ! Cette dernière (qui restait la propriété du constructeur) faisait l'objet d'une location à 79 €/mois.



Premier essai. C'est parti ! Près d'un an après sa présentation, la Zoe est commercialisée en mars 2013. Renault propose alors une version Q210 (88 ch), dotée d'une batterie de 22 kWh pour 129 km d'autonomie. *Auto Plus* lui trouvait une bouille sympa et un équipement correct.



Restylage. En 2017, la batterie passe de 22 kWh à 41 kWh. Et l'autonomie maximale grimpe de 180 à 290 km*. En 2019, c'est une simple version restylée qui fait office de "nouveau". La citadine gagne en puissance (135 ch) et une batterie de 52 kWh pour 320 km* d'autonomie.



Repositionnement. En janvier 2021, Renault supprime sa formule – pour le moins cocasse – de location de batterie. En mai de cette même année, la citadine change de nom et devient Zoe E-Tech, pour se conformer aux autres électriques et hybrides de la marque.

*Mesure labo Auto Plus.

La Zoe sur nos routes

165 006
circulent en
France

Malgré le Covid, la Zoe a connu sa plus belle année en 2020 avec 37 500 immatriculations : elle représente alors un tiers des ventes d'électriques. C'est pourtant dès l'année suivante que débute sa dégringolade (24 000 unités) au profit de ses concurrentes, notamment la Peugeot E-208, l'électrique la plus vendue en 2022.

4 ans 1/2 d'âge moyen

Le parc roulant de Zoe en France est plutôt jeune ! Normal, il se compose essentiellement de la "phase 2" de la citadine, restylée en 2019. En effet, on comptabilise 90 000 exemplaires de la Zoe restylée contre 75 000 unités pour la "phase 1".

51 % sont blanches

C'est la couleur la plus répandue en France. Il faut dire qu'au catalogue, le blanc (prisé par les professionnels) a souvent été gratuit ou moins cher que les autres couleurs. Quid des autres teintes ? Sur la totalité du parc roulant, on dénombre 19 % de Zoe bleues, 17 % de grises, 6 % de noires et 3 % de rouges.

4 sur 5
roulent en ville

Sans surprise, Zoe des villes plutôt que Zoe des champs ! Près de 78 % d'entre elles sont aux mains de citadins, une sur cinq circule dans nos campagnes. Les amateurs de Zoe sont plus "urbains" que la moyenne des détenteurs d'électriques : tous modèles confondus 70 % des propriétaires vivent en ville.



C'est la fin à Flins !

Le 29 mars, l'usine historique de Renault à Flins (Yvelines) a vu la dernière Zoe sortir de ses lignes de production. En onze ans d'activité, 426 702 exemplaires y ont été assemblés dont près de 40 % (environ 175 000) ont été vendus sur le marché français. Coup dur pour le site industriel, qui a non seulement cessé d'assembler la Zoe, mais a arrêté la production tout court, la citadine électrique étant le dernier modèle du Losange à y être fabriqué. Heureusement, Flins ne ferme pas pour autant, puisque Luca de Meo, le PDG de Renault, avait déjà amorcé la conversion de l'usine en plate-forme d'économie circulaire. Renommé "Refractory", le site de 11 000 m² se consacre désormais à des activités de recyclage, à savoir la remise en état de véhicules d'occasion, la réparation de batteries électriques et le reconditionnement de pièces de rechange.



M. BUREAU / AFP

Repères

426 702

exemplaires produits en onze ans.

A raison de plus de 35 500 exemplaires en moyenne par an, l'usine de Flins n'a pas chômé ! Sur la totalité, on estime qu'environ 175 000 unités ont trouvé preneur en France. Vendue exclusivement en Europe, la Zoe s'est écoulée à plus de 60 000 unités en Allemagne, 14 000 en Norvège, 11 000 au Royaume-Uni et 8 000 en Suède.

11,7 %

de contre-visites. Après l'examen du contrôle technique, c'est le taux de contre-visites de la citadine. La Zoe s'en sort bien, puisque c'est beaucoup mieux que la moyenne générale, tous modèles confondus, de 18,9 % (en 2022). Pour connaître les points à surveiller sur la Zoe, consultez le n° 1794 d'*Auto Plus*.

162^e

position dans le palmarès des voitures les plus volées. Le modèle ne figure pas dans le top 50 des voitures les plus convoitées (voir *Auto Plus* n° 1851), loin de là. En 2023, seules 43 Zoe ont été dérobées dont 20 ont été retrouvées. Et pour cause, les électriques ne sont pas les plus prisées (sans jeu de mots !) par les réseaux criminels qui envoient la plupart du temps leur butin hors du pays.

22

Zoé en Zoe. Une vingtaine de femmes prénommées Zoé sont propriétaires de la citadine électrique en France.

La Zoe et vous

68 % de particuliers

Plus de deux tiers des Zoe circulant sur le territoire appartiennent à de "vrais gens". Le reste est aux mains d'entreprises, notamment des artisans ou des établissements publics tels que La Poste. Bon à savoir, 75 % des foyers détenant une électrique (tous modèles confondus) disposent au moins d'un second véhicule.

54 ans et 6 mois

C'est l'âge moyen des propriétaires de la citadine électrique. En première main, les acheteurs sont plus âgés : ils ont 58 ans contre 52 ans en moyenne pour les acquéreurs de Zoe d'occasion.

13 Bouches-du-Rhône

Dans quel département a-t-on le plus de chance d'en croiser ? Avec plus de 6 562 immatriculations, les Bucco-Rhodaniens détiennent le plus gros contingent. Viennent ensuite le Rhône (6 536 unités), la Seine-Saint-Denis (5 937) et les Yvelines (5 147).



SI LE RAPIDO C03 ÉTAIT SOUMIS AU MALUS, SON PRIX PASSERAIT DE 68 500 € À... 128 500 € !



RAPIDO CAMPING-CARS

Zéro malus pour les camping-cars

Pourquoi ne pas taxer la van life ?

Etonnant que les camping-cars ne soient pas soumis au malus ! Quand on voit le gabarit de certains de ces engins, on se demande pourquoi le gouvernement les épargne. Pourtant, ils sont plus lourds et polluants qu'une VW Polo qui écope, elle, de 170 € de malus !

Henri B., Biscarrosse (40)

François Tarrain. A l'instar des véhicules utilitaires (et d'un Porsche Cayenne E-Hybrid de 739 ch), les camping-cars et autres vans aménagés ne sont en effet pas soumis au malus. Dérivés d'utilitaires ou construits sur la base de porteurs (Fiat Ducato, Ford Transit...), ils font partie des véhicules automoteurs spécialisés (VASP)

comme les ambulances. Un statut qui leur permet d'embarquer plus de passagers qu'un simple utilitaire, et qui les exonère de tout malus. Pour quel motif ? D'abord, la sauvegarde d'une industrie locale. La France compte en effet de nombreux constructeurs et aménageurs de véhicules de loisirs qui ne survivraient pas à une lourde taxation... Avec, pour conséquence, la perte de 13 000 emplois non délocalisables ! Ensuite, l'enjeu pour la planète : avec 23 925 camping-cars et vans neufs vendus en 2023 et un kilométrage annuel moyen de moins de 7 000 km (selon nos estimations), faut-il torpiller tout un secteur économique au nom de l'écologie ?

Constat d'impuissance

Avec la suppression de l'attestation et de la vignette d'assurance, comment peut-on maintenant savoir, en cas d'accrochage, si le conducteur de l'autre véhicule est assuré ?

Michèle, de la Somme

Pascale Gétin. Vous ne pouvez pas en avoir la certitude. En tout cas, pas plus que par le passé. Avant le 1^{er} avril, la présence de l'attestation et de la vignette ne garantissait déjà pas que la personne en face de vous était bien assurée, les documents pouvant être faux ou le contrat avoir été résilié. Eh bien, c'est pareil aujourd'hui, en pire : plus aucun document n'étant obligatoire – pas même le "mémo voiture assurée" que tout assureur devra fournir à ses clients –, il faudra parfois croire sur parole le conducteur avec qui vous remplirez le constat. Pour en avoir le cœur net, il est certes possible d'interroger à tout moment le Fichier des véhicules assurés (sur Consultation-fva.fr)... Encore faut-il que le tiers accepte de vous fournir le numéro de formule de sa carte grise (requis). Rien ne l'y oblige... Et s'il refuse, ça ne prouve pas pour autant qu'il n'est pas de bonne foi. Bref, pas simple.



ADOBE STOCK

Pour justifier l'abandon des trois sièges individuels au deuxième rang du nouveau 5008, Peugeot affirme que "seulement 20% des clients de l'actuel ont plus de deux enfants". Pourquoi, dans ce cas imposer sept places aux 80% restants ?

Cyril, Tours (37)

Une histoire de garantie...

J'aimerais savoir si je peux convertir à l'E85 mon Dacia Jogger GPL acheté neuf fin 2023 ? Est-ce que je ne risque pas de perdre la garantie ?

Nicolas Lannerey, Noyal-Pontivy (56)

Jérôme Fombelle. Les modèles Eco-G de Dacia sont compatibles avec les boîtiers E85 homologués. Mais le jeu en vaut-il la chandelle ? Alors que vous bénéficiez déjà des économies du GPL, il va falloir amortir le coût, non négligeable, de la conversion à l'E85. Par ailleurs, votre Jogger est sous garantie : en cas de pépin mécanique litigieux, il n'est pas exclu que le constructeur et le fabricant du boîtier se renvoient la responsabilité.

Un pour tous... ou un pour chacun ?

A propos de la prime à la conversion, désormais accordée une seule fois "à vie" : est-ce que plusieurs membres d'un même foyer fiscal peuvent tout de même y prétendre ?

Georges P., Mer (41)

Pascale Gétin. Tout à fait ! Les règles d'attribution de la prime à la conversion, mais aussi du bonus (une fois tous les trois ans) s'appliquent à la personne physique qui achète le véhicule, pas à l'ensemble du foyer. Ainsi, vous, votre épouse, voire vos enfants majeurs s'ils sont rattachés au foyer fiscal pouvez chacun bénéficier de ces aides (en même temps ou en décalé), leur montant étant fonction du revenu fiscal de référence par part pris en compte.



A. SAUNIER

... et une autre

Suite au courrier du n° 1855 sur la prise d'effet de la garantie constructeur, voici mon cas : celle de ma voiture a débuté en décembre 2023, lorsque la concession a fait la carte grise, et non à sa livraison, en février 2024. Soit deux mois de garantie perdus. Injuste !

Daniel Heros, Bry-sur-Marne (94)

François Tarrain. Le vendeur a probablement immatriculé votre auto à l'avance pour toucher ses primes de fin d'année. Une manœuvre dont vous n'avez pas à subir les conséquences : la garantie doit systématiquement débiter le jour où vous prenez livraison du véhicule, pas avant ! Rappelez-lui ses obligations et s'il ne veut rien entendre, n'hésitez pas à porter réclamation auprès du constructeur.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

La fin de la Renault Zoe, ça vous fait :

- De la peine, elle méritait de poursuivre sa carrière.
- Un pincement au cœur, c'était quand même la première électrique française.
- Rien, elle n'avait aucun charme.

SKODA

Sortez de votre zone de confort,
sans quitter votre confort.



Nouveau Škoda Kamiq
Donnez plus de place à vos envies.

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

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

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



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



CAMÉRA CACHÉE

Le bilan offert par Citroën permettra-t-il de repérer les défauts de notre auto ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Le réseau aux chevrons propose, jusqu'au 31 mai, d'examiner gratuitement votre auto. Au programme de ce bilan sécurité, une dizaine de points de contrôle visuels. Notre C4 Picasso sera-t-il bien inspecté ? Vérifions.



Le premier garage contacté nous propose un rendez-vous sous quinze jours ! Nous tentons d'obtenir auprès d'un autre un créneau plus rapidement. Banco avec le second, qui nous trouve une place sous 48 heures. Le jour J, c'est le patron qui nous accueille, cordialement.



Cinq minutes après notre arrivée, notre C4 Picasso, qui affiche 180000 bornes au compteur, est pris en charge. D'emblée, un technicien vérifie les pneus. "Tout est bon", indique-t-il. C'est presque vrai : à l'arrière, ils sont usés aux deux tiers. Il réalise ensuite la pression.



Place au contrôle des freins. "Tout est à moitié de vie à l'avant, à l'arrière vous devrez changer disques et plaquettes dans 10000 km", précise notre hôte. Bien vu. Puis il teste les amortisseurs en s'appuyant de tout son poids de chaque côté de notre auto cobaye. "RAS." C'est vrai.

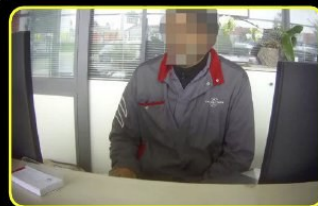
PHOTOS: DR



Le mécanicien ouvre ensuite le capot moteur. Il nous fait savoir que les niveaux des liquides de refroidissement et de lave-glace sont très bas... sans en proposer l'appoint. A sa décharge, seul leur contrôle visuel est prévu au programme. Pas de zèle ! Il vérifie ensuite l'huile.



"L'échéance de votre contrôle technique est pour bientôt." Notre technicien nous dit qu'il faudra aussi penser à "remplacer la distribution", la courroie étant fatiguée. Exact. Fin du bilan, sans contrôler les balais d'essuie-glace, ni l'éclairage pourtant promis par Citroën.



Résultat, il ne repère pas, sur le phare avant, l'ampoule grillée. De retour à l'accueil, il nous propose un devis à l'oral car il n'a plus "beaucoup de temps". A la louche donc : "Comptez 390 € pour une révision complète et 800 € pour changer la courroie de distribution." Pas donné !



Un bilan... pas très édifiant

Certes, l'accueil est sympa et quelques diagnostics sont justes. Mais l'oubli du contrôle de l'éclairage et le fait de ne pas lever notre auto cobaye pour vérifier les soubassements, c'est carton rouge pour un bilan sécurité. Pressé et pas appliqué, notre hôte du jour.

BON PLAN OU PAS ?



Pneus recyclés Léonard : un bon rapport qualité/prix ?

La promesse : disponibles depuis un an, les gomme Léonard sont reconditionnées en France (à Béthune) à partir de pneus usagés de marques premium (Bridgestone, Continental, Michelin...) et contiennent 80 % de matière recyclée. Si la démarche est vertueuse, quid de leurs performances et de leur prix ?

➡ Les Léonard ne sont, pour l'heure, disponibles que dans 60 dimensions – les plus courantes, néanmoins – du 14" au 18", en versions été et quatre saisons. S'ils ne sont pas commercialisés partout, ils sont tout de même proposés par la plupart des grandes enseignes de centres-autos (Euromaster, Midas, Norauto, Speedy, Carter Cash...) et dans les réseaux Renault et Dacia.

➡ En ce qui concerne leur tenue de route, *Auto Plus* a pu les tester et ils tiennent leurs promesses. Par ailleurs, selon les essais réalisés par l'Utac-Ceram en 2023, ils sont un peu moins performants que leurs concurrents premium, mais bien plus que des équivalents premier prix.

➡ Justement, combien coûtent-ils ? Léonard se veut, bien sûr, moins cher qu'un premium mais plus onéreux que des entrées de gamme.

Comparons ! Sur la taille 195/55 R16 91V, un pneu été Michelin Primacy 4 vaut 126 € l'unité, contre 69 € pour l'équivalent Léonard et 48 € pour une marque chinoise. Toutes dimensions confondues, vous débourserez en moyenne 40 % de moins que pour

du premium et 20 % de plus que pour du low cost. Attention, nous avons repéré certains sites de vente en ligne (1001pneus.fr par exemple), qui les vendent... 20 % plus cher que les enseignes citées ci-contre. Enfin, ils sont garantis quatre ans contre tout défaut de fabrication, au lieu des deux ans communément appliqués par les autres marques.



BLACK STAR



Une bonne alternative, à bas prix, au premium

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

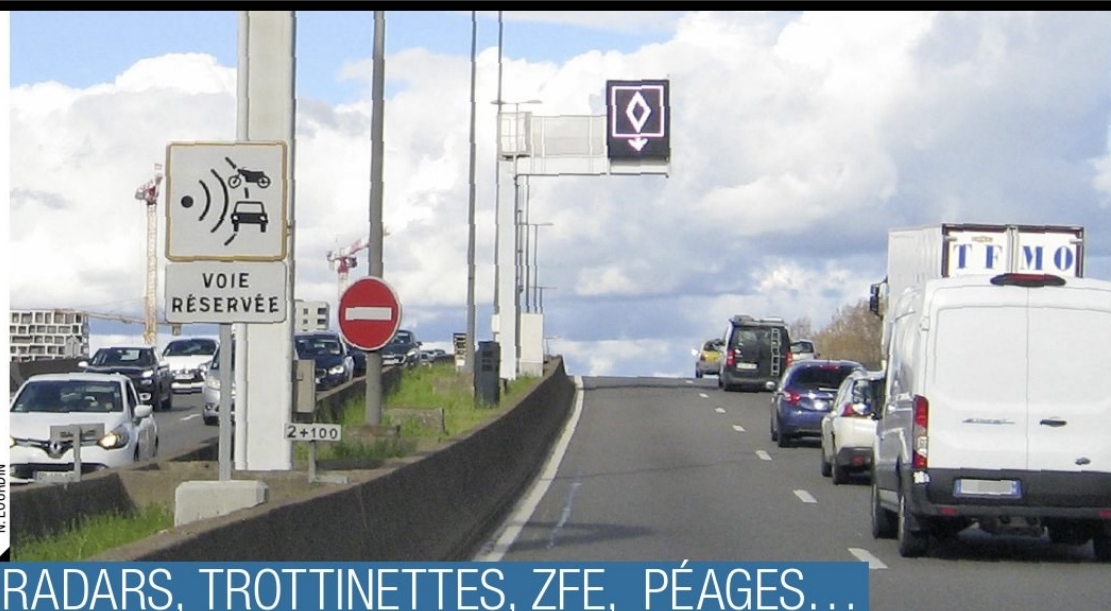


Offre soumise à conditions, valable à partir du 01/02/24 en France métropolitaine. 10€ de frais d'activation de la carte SIM.

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



Plusieurs panneaux signalant le contrôle de voies réservées ont déjà été installés, notamment sur la M7 à Lyon (photo) ou à Grenoble. Quant au modèle qui prévient de la présence d'un radar sonore, il devrait arriver notamment à Bron, à l'est de Lyon.

capables de comptabiliser le nombre de personnes présentes à bord des véhicules, mais ils ne verbaliseront pas automatiquement les autosolistes. Les clichés pris par l'appareil seront envoyés à un agent de police municipale qui confirmera l'infraction et établira, le cas échéant, le PV. Sachant qu'à terme, les fabricants de ces radars – qui sont aussi aptes à lire les immatriculations pour détecter les voitures électriques autorisées à circuler sur la voie réservée – chercheront à les homologuer pour permettre un contrôle sanction automatisé.

RADARS, TROTTINETTES, ZFE, PÉAGES...

La signalisation évolue

La forêt de panneaux qui borde nos routes et nos rues s'enrichit de nouvelles essences, tandis que certaines signalisations déjà en place prennent un nouveau sens. Le signe de grands changements pour les automobilistes. Et pour d'autres.

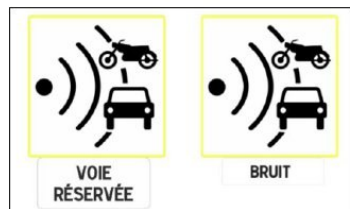
Comme si le code de la route n'était pas assez garni avec ses 600 modèles de panneaux... Les pouvoirs publics viennent d'en ajouter quelques-uns.

Radars de covoiturage ou sonores : ils seront signalés

Les radars de vitesse ne sont plus les seuls à être signalés ! Un arrêté vient d'autoriser l'utilisation de panneaux pour annoncer la présence de radars contrôlant l'usage de voies réservées (indiquées par un losange sur fond noir ou bleu) ou de radars sonores. Pour cela, un panneau est simplement ajouté au-dessous du panneau habituel, avec la mention "Voie réservée" ou "Bruit". Petite subtilité, la nouvelle rédaction du texte de loi fait disparaître la mention "contrôle automatisé". Et pour cause : si les émissions sonores seront bien contrôlées

par un dispositif automatique, qui pourra être, apprend-on, fixe ou... mobile, ce n'est pas le cas pour les radars de covoiturage. Ces derniers sont en effet

par un dispositif automatique, qui pourra être, apprend-on, fixe ou... mobile, ce n'est pas le cas pour les radars de covoiturage. Ces derniers sont en effet



Péage en flux libre : l'A13 et l'A14 balisées

Déjà en service depuis 2019 sur l'A4 en Moselle et, plus récemment, sur 88 km de l'A79 entre la Saône-et-Loire et l'Allier, le péage en flux libre va réellement se développer en 2024. D'ici à la fin de l'année, les autoroutes A13 et A14 vont en effet progressivement l'adopter. Une petite révolution, qui doit, à terme, concerner jusqu'à 120 000 conducteurs par jour... Et qui risque d'entraîner pas mal de couacs – comme sur l'A79 –, tant le principe de "payer le péage sans péage" n'est pas évident à saisir pour tout le

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 28 mars 2024. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,801 €
1 ^{er} Hyper U	1,740 €
2 ^e Géant Casino	1,742 €
3 ^e E.Leclerc	1,748 €
4 ^e Super U	1,749 €
5 ^e Netto	1,752 €
6 ^e Intermarché	1,755 €
7 ^e Auchan (hypers)	1,760 €
8 ^e Carrefour	1,768 €
9 ^e Total Access	1,773 €
10 ^e Carrefour Market	1,774 €

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,890 €
1 ^{er} Géant Casino	1,819 €
2 ^e Hyper U	1,823 €
3 ^e E.Leclerc	1,827 €
4 ^e Super U	1,831 €
5 ^e Netto	1,842 €

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 0,902 €
1 ^{er} E.Leclerc	0,848 €
2 ^e Intermarché	0,851 €
3 ^e Super U	0,856 €

⁽²⁾ SP95: 1,903 € | SP98: 1,969 € | GPL: 1,003 € | Baril de Brent: 79,33 €

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

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

STATIONS-SERVICE

BP disparaît, Esso le remplace

La France ne compte désormais plus que 10 902 stations-service... et bientôt une célèbre enseigne de moins : d'ici à la fin de l'année, tous les totems aux couleurs de BP auront en effet disparu ! Fini la fleur verte et jaune, place au logo Esso.

Fruit d'un accord conclu en juin 2023 entre la filiale d'ExxonMobil et EG Group, une entreprise britannique de gestion de stations-service, le passage de flambeau a commencé, avec 100 stations déjà converties (sur les 200 à 250 prévues). Conséquence de ce changement, la carte BP n'est plus acceptée en station : tous les points acquis par les clients sont désormais reportés sur le programme de fidélité EG Max, dont vous trouverez les détails sur le site Egmax.fr (et l'application). Bref, c'est la fin d'une aventure pour BP... et la poursuite de celle de la marque Esso, qui comptera environ 800 stations-service en France d'ici à la fin de l'année.

François Tarrain



Assurance. Désormais, les sociétés d'autoroutes ont, elles aussi, accès au fichier des véhicules assurés (FVA). Objectif : "faciliter leurs recours contre les assureurs des véhicules ayant causé un dommage au domaine public autoroutier". **Manne.** La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) qui frappe tous les produits pétroliers utilisés comme carburant (73 cts/l de gazole,

monde. Raison pour laquelle un arrêté vient d'autoriser l'installation "d'un dispositif de signalisation expérimental [...] d'un itinéraire à péage en flux libre [...] permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique". Composée de six panneaux, la signalisation balise la section en flux libre à la fois en amont et en aval. Mise en place prévue en juin sur l'A14 et en décembre sur l'A13.

section à péage
en flux libre

2500 m

payez le péage
sous 72 heures

Trottinettistes : soumis aux règles des cyclistes

Aussi étonnant que cela puisse paraître, les usagers d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), type trottinettes électriques, n'étaient jusqu'à présent pas soumis aux mêmes règles de circulation que les cyclistes. S'ils devaient bien – en théorie! – respecter les feux tricolores, les sens interdits ou encore l'obligation de circuler sur la chaussée, ils n'avaient pas à se conformer aux signalisations dédiées aux cyclistes. Or, c'est désormais le cas: feu tricolore

*Fédération française des véhicules d'époque. **Villesetvillagesdaccueil.ffve.org



A. SECHET

cycliste, panneaux "Tourne à droite" (photo), piste cyclable obligatoire ou "interdit sauf cycliste" s'adressent maintenant aux trottinettistes. Reste à voir s'ils y seront sensibles...

Voitures de collection : bienvenue en ville !

Peut-être allez-vous croiser, durant les vacances, ce panneau à l'entrée d'une ville ou d'un village. Que signifie-t-il? Qu'ici, les voitures anciennes sont les bienvenues! Il s'agit en fait d'un label mis en place par la FFVE* pour favoriser l'accueil des véhicules d'époque. La ville de Beaune (21) en fait partie, tout comme Marseille (17), Vayrac (46) ou encore Fresnay-sur-Sarthe (72)**. Et aucune métropole dotée d'une zone à faibles émissions (ZFE)? Non, mais qu'importe: les véhicules de collection bénéficient d'une dérogation dans les ZFE.

François Tarrain et Nicolas Lourdin



FFVE

LA QUESTION INATTENDUE

Combien y a-t-il de tracteurs agricoles en France ?



MANITOU

406 413

Si tous les agriculteurs décidaient de prendre la route au volant de leurs tracteurs de plus de 3,5 tonnes, ils formeraient un convoi de près de 2500 km! En tête de cortège, on retrouverait, peut-être, le modèle le plus vendu en 2023, à savoir le chargeur télescopique Manitou MLT (1 243 exemplaires). Dans son sillage, arriveraient les John Deere 6R 155 et 6R 195 (respectivement 1 010 et 823 ventes) et le Fendt 720 Vario (757)...



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

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Stationnement : les motos doivent payer aussi, sauf...

■ ... si la ville en a décidé autrement. C'est l'enseignement, étonnant, d'une jurisprudence (passée inaperçue) de la CCSP⁽¹⁾, la juridiction chargée de trancher les litiges liés au stationnement payant. Qu'apprend-on? Que "si la délibération instituant le stationnement payant ne comporte pas de disposition contraire, celui-ci s'applique [aux] deux-roues". En clair, si une ville n'a pas expressément exclu, dans son arrêté, les motos et les scooters du champ du stationnement payant, ils doivent, en théorie, passer à l'horodateur s'ils sont stationnés sur une place matérialisée. Dans les faits, on dénombre très peu de verbalisations de deux-roues motorisés (hormis dans les villes qui les font officiellement payer⁽²⁾)... Mais ça arrive, comme à Bordeaux, où un usager a écopé d'un forfait de post-

stationnement pour avoir garé son scooter (en panne) sur une place payante. Il a contesté la prune, mais la CCSP ne lui a pas donné gain de cause.

■ Dans un autre registre, une récente jurisprudence de la CCSP précise que si l'on conteste le bien-fondé d'un FPS au motif "que [le] véhicule ne se trouvait pas sur les lieux relevés par l'agent assermenté", ça n'est pas au requérant de le prouver, mais "à la collectivité défenderesse d'apporter tous éléments permettant d'établir la présence dudit véhicule sur les lieux au moment de ce contrôle". Là encore, un conducteur qui affirmait que sa voiture n'était pas garée à Asnières-sur-Seine (92) le jour dit a eu gain de cause, la ville n'ayant produit aucun "élément de nature à établir la présence dudit véhicule". **F. Tarrain**

1. Commission du contentieux du stationnement payant. 2. Boulogne-Billancourt (92), Charenton-le-Pont (94), Le Kremlin-Bicêtre (94), Paris, Saint-Maurice (94), Vincennes (94).

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Contrôle aux jumelles - Vendée (85)
RD948. Les policiers braquent leurs jumelles sur le rond-point EDF à l'entrée de La Roche-sur-Yon. Ils visent la zone limitée à 90, à la sortie de la 2x2 voies. 46°41'02.4"N 1°26'55.1"W

Hibou débarqué - Nord (59)

A25. Un radar est souvent posé derrière un panneau, au niveau de l'échangeur 7 Englos, dans le sens Lille-Dunkerque. La voiture est cachée derrière un bâtiment. 90 km/h. **Laurent D.**
50°37'45.3"N 2°57'28.9"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine

GARD (30)
RD6113, PR 14+650, Bellegarde (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar tourelle est installé au niveau du carrefour de la carrière. 43°45'35.7"N 4°29'08.2"E

NORD (59)
RD621, PR 6+020, Lambres-lez-Douai (dans les deux sens), 50 km/h. Radar de chantier posé dans la zone de travaux au niveau de l'échangeur avec la route d'Arras. 50°21'29.2"N 3°02'43.4"E

OISE (60)
RD200, PR 33+320, Compiègne (Nogent-sur-Oise vers Compiègne), 50 km/h. Le radar tourelle se trouve devant le concessionnaire BMW-Mini. 49°23'22.4"N 2°47'14.4"E

ESSONNE (91)
RN118, PR 14+530, Les Ulis (province vers Paris), 70 km/h. Le radar de chantier a pris place dans la zone de travaux au niveau du Ring des Ulis. 48°40'31.7"N 2°11'36.7"E

82 cts/l de SP95-E10) ou combustible de chauffage a rapporté 30,5 milliards d'euros en 2022. **Prise en charge.** Stellantis étend à dix ans ou 175 000 km la garantie de certains moteurs 1.2 PureTech frappés par des problèmes de courroie. Condition: avoir suivi le plan d'entretien du constructeur.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

GW - 123 - EF

La photo de la semaine

Retour au bercail, 57 ans plus tard...

4 janvier 1967. Alors qu'il a déjà battu à sept reprises le record de vitesse sur l'eau – le dernier à 444,7 km/h –, le pilote Donald Campbell prend une ultime fois les commandes de son bateau à réaction, le Bluebird K7. Objectif : franchir les 300 miles par heure, soit 484 km/h, sur le lac Coniston, au nord-ouest de l'Angleterre. La tentative de trop : après avoir atteint 530 km/h, il se crashe à 200 m de l'arrivée. Tué sur le coup, il est englouti avec son embarcation par les eaux du lac. 34 ans plus tard, sa dépouille est retrouvée et le Bluebird K7 renfloué. S'ensuit une longue restauration – ou plutôt reconstruction – totale du bateau, qui doit ensuite rejoindre le Ruskin Museum de Coniston. Un retour au bercail à une allure d'escargot, qui a eu lieu le 9 mars dernier. Ce jour-là, "l'Oiseau bleu" a eu droit à un premier bain, de foule, avant de retrouver le grand, sur le lac Coniston, où il sera prochainement remis à l'eau.



C. FURLONG / GETTY IMAGES / AFP



Vos images

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



L'avantage de rédiger un constat amiable entre auto-écoles, c'est que ça permet aux apprentis de réviser le sujet. Croisé à Montpellier (34).

Par Morgan Godin



Au moins, on sait au premier coup d'œil quelle est la station de sports d'hiver préférée de cet Anglais ! Pisté à Tignes (73)... fatalement.

Par Vincent Camia



Promotion sur les sérigraphies chez Toyota (une lettre achetée = une lettre offerte), ou fan du générique de l'émission Gym Tonic ?

Par Grégory Jacquet

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

NOUVEAU FORD EXPLORER®

100% ÉLECTRIQUE



#ExploringReinvented



Commandez-le maintenant
sur ford.fr/explorer

Ford

BRING ON
TOMORROW

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

Consommations mixtes WLTP (kWh/100km) : 13,8. Bring on Tomorrow = Que le futur commence. Exploring Reinvented = L'exploration réinventée.
Ford France, 1 rue du 1^{er} Mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. Société au capital de 24 394 693 euros, SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.



En Bref

Lancement: juin 2024

L x l x h: 4,24 x 1,80 x 1,58 m

Moteurs essence: 90 et 160 ch

Moteur GPL: 100 ch

Hybride simple: 145 ch

Tarif: à partir de 26 000 €*

*Estimation Auto Plus.

À BORD DU RENAULT CAPTUR RESTYLÉ

Le changement, c'est

Méconnaissable ! Le Renault Captur change de faciès, fait le plein de nouveautés technologiques et profite à son tour d'une version haut de gamme Esprit Alpine. *Auto Plus* a pu s'installer à bord en avant-première. Découverte.

Le Renault Captur de seconde génération soufflera bientôt ses cinq bougies. Les années passent mais le succès demeure : il reste l'un des best-sellers de la marque (derrière la Clio) et faisait encore partie des 20 modèles les plus diffusés sur le marché européen en 2023. Le détail des chiffres montre cependant une autre réalité moins éclatante. Depuis sa sortie, le Captur s'est toujours moins bien vendu que son grand rival, le Peugeot 2008 (version 100 % électrique

comprise, indisponible sur le Captur). En cause ? Son style peut-être, que certains jugent trop conservateur face au look bien plus affirmé du 2008. Le design est bien sûr une question de goût, mais il reste l'un des principaux critères d'achat pour les petits SUV (segment B). C'est sûrement la raison qui a poussé Renault à opérer un profond restylage du Captur. Le mot n'est pas trop fort : en le découvrant, on pourrait croire qu'il s'agit d'un nouveau modèle. Toute la face avant a été

redessinée. Optiques effilées, calandre à facettes, signature lumineuse en forme de demi-losange aux coins du bouclier, nouveau logo : le Captur s'inscrit dans la lignée des dernières productions de la marque. Son capot plus haut et plus horizontal lui confère même des airs de petit Scénic E-Tech. Plutôt flatteur... Le restylage est bien plus discret à l'arrière. Les feux en forme de "C" ne changent pas mais présentent un nouveau design transparent, comme la Clio. Le diffuseur a été légère-

ment retouché. Enfin, le catalogue s'enrichit d'une nouvelle teinte de carrosserie Gris Rafale et d'un toit de couleur champagne pour la livrée bi-ton (en option).

Un peu d'Alpine dans le Captur

Le Captur était la dernière Renault récente à ne pas avoir sa finition Esprit Alpine (excepté le Kangoo, du moins pour l'instant !). Une lacune désormais comblée à l'occasion de ce lifting. Outre les gimmicks habituels (lame aérodynamique, éléments noircis, badge "Alpine" sur les ailes avant), cette version reçoit des bas de bouclier spécifiques et de nouvelles jantes de 19". Un diamètre – encore jamais vu sur le Captur – >>>

L'actuel Renault Captur



D. MEUNIER



Un gros travail a été effectué sur la face avant du Captur (ici dans sa version Esprit Alpine). Les modifications sont si nombreuses que l'on pourrait penser à une nouvelle génération !

PHOTOS : A. SAUNIER



Le nouveau Captur est plus statuaire qu'auparavant. On lui trouve même des airs de petit Scénic. Il reprend la signature lumineuse verticale de ce dernier, mais le motif est spécifique. La gamme s'articule autour de trois finitions : Evolution, Techno et Esprit Alpine.



Dans sa version Esprit Alpine, le Captur se démarque par une présentation extérieure particulière (boucliers, jantes, logos) et par ce badge apposé sur les ailes avant.



Les nouvelles jantes de 19", chaussées de pneus Michelin en 225/45, sont réservées à la finition Esprit Alpine.

maintenant



L'actuel Renault Captur



D. MEUNIER

Contrairement à l'avant, la partie arrière du Captur a peu évolué. Le motif des feux évolue mais leur forme est identique à celle du modèle sortant. Seule différence visible : l'absence de chrome.



Dans l'habitacle, les nouveautés sont moins visibles mais elles existent ! L'écran tactile est plus grand (10,4"), le système multimédia est inédit et les molettes d'aérateurs ont disparu. Un petit rangement supplémentaire est disponible sous l'écran. La console centrale "flottante" est réservée aux versions à boîte automatique.

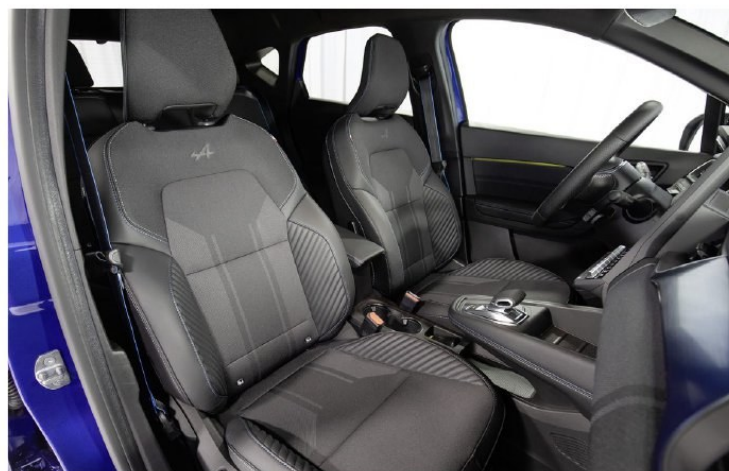
PHOTOS: A. SAUNIER

» qui ne devrait pas favoriser le confort de roulement... A bord, l'ambiance est également au "sport" : sellerie spécifique frappée du logo d'Alpine et du drapeau tricolore (alors que le modèle est fabriqué en Espagne!), pédalier en aluminium, insert bleuté sur la planche de bord, ceintures de sécurité à liseré bleu, surpiqûres sur le volant. En revanche, Renault n'a pas osé la moquette bleue au sol comme sur le Scénic E-Tech. La découverte de l'habitacle du Captur est l'occasion d'observer d'autres changements. A commencer par l'absence de cuir, même sur le volant (remplacé par du similicuir). De nouvelles selleries en tissu recyclé sont proposées. Le Captur abandonne aussi sa boîte à gants façon tiroir (pour autant pratique pour chercher un objet) et ses molettes de ventilation (ce qui a permis de ménager un petit rangement supplémentaire). Renault a cependant eu la bonne idée de conserver des

commandes physiques en bas de l'écran. Pratique: un bouton à gauche du volant permet de personnaliser ses envies en matière d'aides à la conduite (maintien dans la voie, alerte de survitesse...). Il est même possible de le configurer selon plusieurs profils (jusqu'à 5). Parmi les nouveaux équipements proposés, un système audio Harman Kardon (9 HP, 410 W) fait son apparition. Le son nous a semblé plus équilibré que celui de l'ancien système Bose. Des ports USB-C (USB-A actuellement) sont aussi disponibles. Il y en a deux à l'avant et deux à l'arrière, en option.

Google s'invite à bord

Mais la nouveauté majeure se cache derrière la nouvelle dalle tactile de 10,4" (sur toutes les versions). En effet, le Captur embarque l'excellente interface d'info-divertissement fonctionnant sous Google (openR link). Dans sa version la plus évoluée, ce système excelle par sa sim-



A l'instar d'autres modèles de la marque, le Captur renonce au cuir (remplacé par du similicuir). De nouvelles selleries en tissu recyclé sont proposées sur chaque finition (ici en version Esprit Alpine).

PLICITÉ d'utilisation et sa bonne ergonomie. A noter: la navigation et les services connectés sont indisponibles sur la version de base (Evolution). Les compteurs numériques, désormais de série (écran de 7 ou 10,25", selon le niveau de finition), présentent aussi de nouveaux gra-

phismes, plus modernes. Par ailleurs, ce petit SUV préserve ses nombreuses qualités: banquette coulissante sur 16 cm, aérateurs aux places arrière (c'est rare sur le segment), vaste coffre (jusqu'à 522 dm³), plancher plat. Dommage que la qualité perçue vienne noircir le tableau.

L'actuel Renault Captur



F. GROUT



Finis les compteurs à aiguilles ! Toutes les versions profitent d'un combiné numérique : 7" sur l'entrée de gamme, 10,25" sur les deux autres finitions.



Ce bouton (à gauche) permet de configurer les aides à la conduite que l'on souhaite activer ou non. Très utile, sachant que la réglementation européenne impose désormais la réactivation de toutes les aides à chaque démarrage du véhicule.



L'écran de 10,4" est livré de série et les services connectés de Google sont proposés dès le deuxième niveau de finition. L'ergonomie est impeccable.



Si la présentation générale est satisfaisante, la qualité perçue est moins bonne qu'auparavant sur les contre-portes. Dommage.



Nombre de places : 5

Le Captur conserve sa banquette coulissante qui permet de moduler l'espace à l'arrière selon les besoins. L'habitabilité est correcte pour deux adultes. Des aérateurs et deux ports USB-C (en option) sont disponibles.

En effet, on note quelques économies au niveau des contre-portes avant, où les matériaux rembourrés laissent place à des plastiques durs.

Rien de neuf sous le capot

Côté moteurs, le quatre cylindres 1.3 TCE à micro-hybrida-

tion de 140 ch passe à la trappe. Ce bloc reste toutefois disponible dans sa déclinaison de 160 ch avec la boîte automatique EDC à double embrayage. Le trois cylindres 1.0 TCE de 90 ch fait toujours office d'entrée de gamme (avec boîte manuelle uniquement). Le constructeur



Volume⁽¹⁾ : de 402 à 522 dm³

Le coffre du Captur hybride (E-Tech) perd 70 dm³ à cause de sa batterie placée dans le plancher. Mais, même dans cette version, le volume reste correct pour un petit SUV (de 334 à 454 dm³⁽¹⁾). La forme bien carrée facilite le chargement.

a également conservé les motorisations les plus plébiscitées : le 1.0 TCE de 100 ch compatible GPL et l'hybride E-Tech de 145 ch (45 % des ventes). Enfin, Renault annonce des évolutions sur la direction (meilleur ressenti) et les trains roulants (nouveaux amortisseurs sur

la version Esprit Alpine), afin, dit-il, d'améliorer "le plaisir de conduire". Ce que nous ne manquons pas de vérifier lors des premiers essais en juin. C'est aussi à cette période que sera dévoilée une version allongée du Captur, baptisée Symbioz. Mais nous y reviendrons bientôt. ■

1. Banquette reculée/avancée.



Esthétiquement, pas de doute, le Q6 e-tron (4,77 m de long) est bien un SUV Audi. La vraie nouveauté réside dans sa nouvelle base technique conçue avec Porsche, et partagée avec le Macan.

PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS: AUDI

AUDI Q6 E-TRON

Bond technologique

Audi présente enfin son SUV familial électrique, qui inaugure une nouvelle base technique, avec la promesse de performances et d'autonomie en hausse.

Ce n'est ni un grand Q4, ni un petit Q8, mais un modèle totalement inédit. Le Q6 e-tron est le fruit d'une collaboration avec Porsche et partage donc ses dessous techniques avec le nouveau Macan, 100 % électrique lui aussi. Ce SUV familial de 4,77 m de long est le premier modèle Audi à reposer sur la plate-forme PPE (Platform Premium Electric). Il est

proposé, au lancement, en versions quattro de 285 kW/388 ch ou 380 kW/517 ch (SQ6 e-tron), associées à une (grande) batterie de 100 kWh (94,9 kWh utiles) avec une autonomie annoncée jusqu'à 625 km. Et grâce à sa technologie 800 volts, Audi vante une recharge (de 10 à 80 %) en 21 minutes. Des entrées de gamme (propulsion) suivront, ainsi qu'une variante Sportback. L'habitacle se dote du "Digital

En Bref

Lancement: mars 2024

LxIxh (en m): 4,77x1,93x1,64

Moteurs électriques: 388 ch et 517 ch (SQ6 e-tron)

Tarifs: 83450 €/99870 € (SQ6)

Stage", une dalle panoramique à deux écrans (11,9"/30,2 cm et 14,5"/36,8 cm), plus un troisième de 10,9"/27,7 cm pour le passager avant. Les premiers modèles de ce rival des Tesla Model Y et BMW iX3 seront livrés en juillet, à un tarif débutant à 83 450 €. ■



La planche de bord reçoit une grande dalle et un 3^e écran passager (série sur SQ6 e-tron). Le SUV se dote d'une innovante signature lumineuse numérique active (8 animations différentes).



SKODA EPIQ

Le futur SUV citadin électrique se dévoile un peu

■ L'an dernier, Skoda a annoncé le lancement, d'ici à 2026, de quatre modèles 100 % électriques inédits. Le premier, l'Elroq, un SUV compact de 4,50 m environ, sera présenté dans le courant de l'année. Suivi, en 2025, par un second SUV de gabarit citadin avec 4,10 m de long, qui répondra au doux nom d'"Epiq". Encore à l'état de concept-car, il adoptera (comme l'Elroq) le nouveau design de la marque, baptisé "Modern Solid". Annoncé aux alentours de 25000 € avec une autonomie de 400 km et une bonne habitabilité. Il sera fabriqué en Espagne. A suivre...



PHOTOS: SKODA

Mercedes Vision EQXX: un nouveau record !

Véritable laboratoire de tests et de recherche roulant, le Vision EQXX vient d'établir un nouveau record de sobriété électrique. Il a effectué 1 010 km sans recharger, dans le désert d'Arabie, avec une moyenne de 7,4 kWh/100 km (selon nos mesures, une Tesla Model 3, déjà très efficiente, consomme 12,1 kWh/100 km sur route). Pour rappel, ce véhicule de 4,98 m de long et de 1 755 kg à vide est équipé d'un électrobloc de 180 kW (245 ch) et d'une batterie de 100 kWh.



MERCEDES

Tesla revoit les tarifs du Model Y à la hausse

Depuis le 22 mars, toutes les versions du SUV ont augmenté de 2 000 € en France. Ainsi la version de base est passée de 42 990 € à 44 990 € (toujours éligible au bonus de 4 000 €). Un prix désormais identique à celui du Peugeot E-3008 qui revendique une autonomie supérieure (527 km annoncés contre 455 km).



A. SAUNIER

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés par les particuliers depuis le début de l'année

1	Dacia Sandero	15531	+ 23%
2	Peugeot 208	11574	+ 60%
3	Renault Clio	8714	+ 40%
4	Dacia Duster	5933	+ 8%
5	Dacia Jogger	5123	+ 50%
6	Toyota Yaris	4971	+ 42%
7	Toyota Yaris Cross	4958	+ 2%
8	Renault Captur	4530	- 14%
9	Fiat 500	4247	+ 12%
10	Renault Twingo	4050	+ 45%

Les têtes de gondole cartonnent, 208 en tête grâce au leasing social (6 sur 10 sont électriques), tandis que la Dacia Spring et la Tesla Model Y quittent le top 10.

Avec notre partenaire

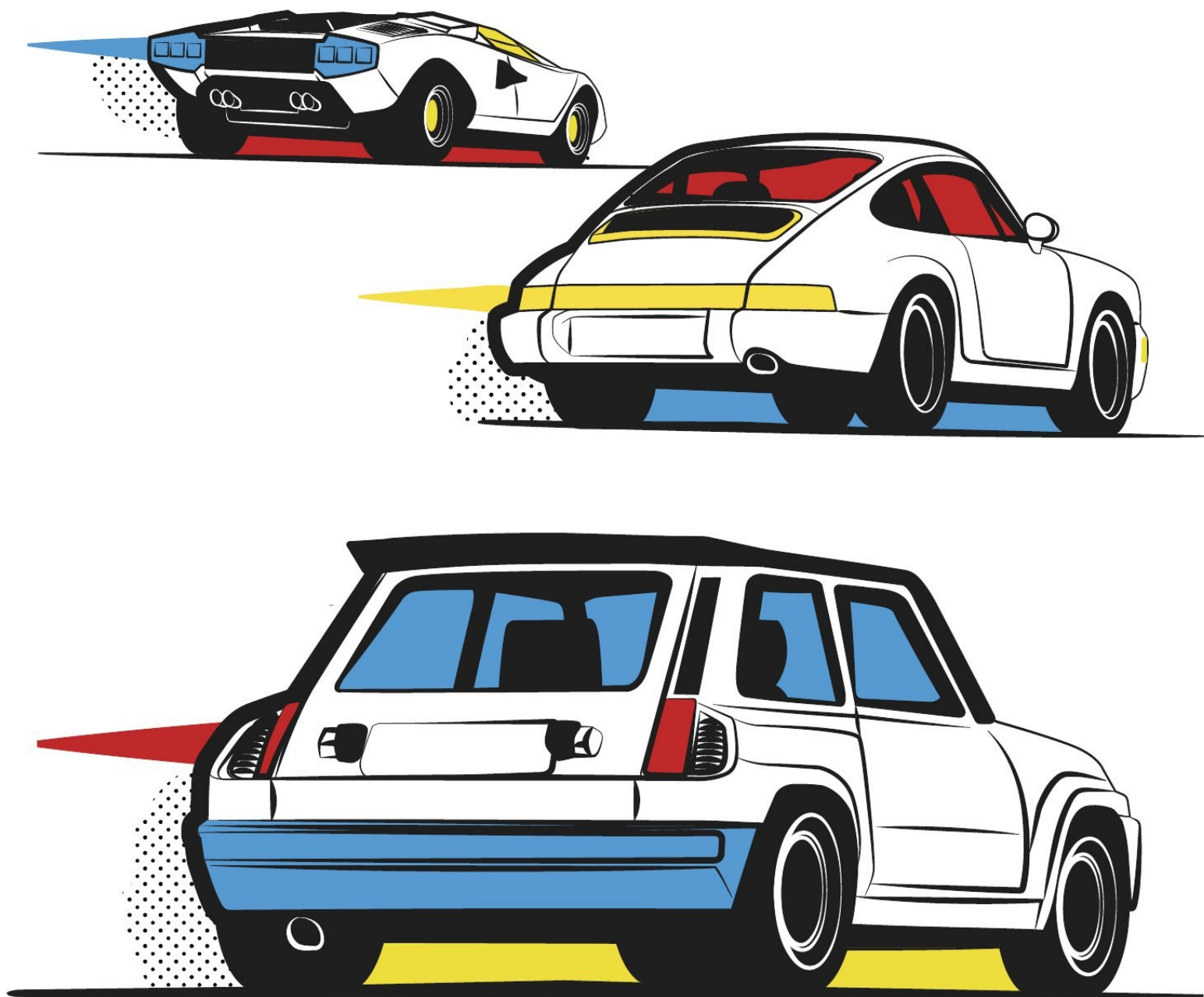
AAA DATA

— 1ÈRE ÉDITION —

TRACKDAY



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

À L'ASSAUT DES BEAUX JOURS!



-50%

sur votre abonnement

7,50€/mois
les 6 premiers mois
au lieu de 15,25€



- Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com
- Abonnez-vous en quelques clics sur kiosquemag.com en scannant le QR code ci-contre.



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1. Je choisis mon offre d'abonnement et mon mode de paiement :

M040 # D1552421

☐ OFFRE MENSUELLE

résiliable sans frais à tout moment

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

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

(1)

-50%

☐ OFFRE ANNUELLE

52 n° + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **pour seulement 99€** au lieu de 182,91€*.

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

(2)

-45%

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

IBAN :

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

Date et signature obligatoires

Le :

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

à l'adresse : bit.ly/ap_1857

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



SCANNEZ-MOI !

2. J'indique mes coordonnées :

☐ M. ☐ Mme

Date de naissance : (pour fêter votre anniversaire)

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : mon abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag@kiosquemag.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, LES NOUVEAUX SUV À L'ESSAI : avec les **BYD Seal U**, **Fiat 600e**, **Honda CR-V**, **Kia EV9**, **Lexus LBX**, **Nissan Juke**, **Peugeot E-2008** et **E-3008**, **Porsche Cayenne Coupé**, **Renault Arkana E-Tech**, **Espace E-Tech** et **Scenic E-Tech**, **Skoda Kamiq**, **Smart #3**, **Toyota C-HR**, **Volkswagen Tiguan** et **T-Cross**, **Volvo EX30**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **BMW iX2**.

P. 36, ESSAI : la nouvelle **Volkswagen Passat**, seulement en break.

P. 38, ESSAI : la **Mercedes Classe E 450 d**.

◀ P. 40, ON A TOUT ESSAYÉ : l'**Optimus Evo 5**, buggy du Dakar.

P. 42, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec le nouveau **Mini Countryman**.

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 Réaumur



Charles Thouluc

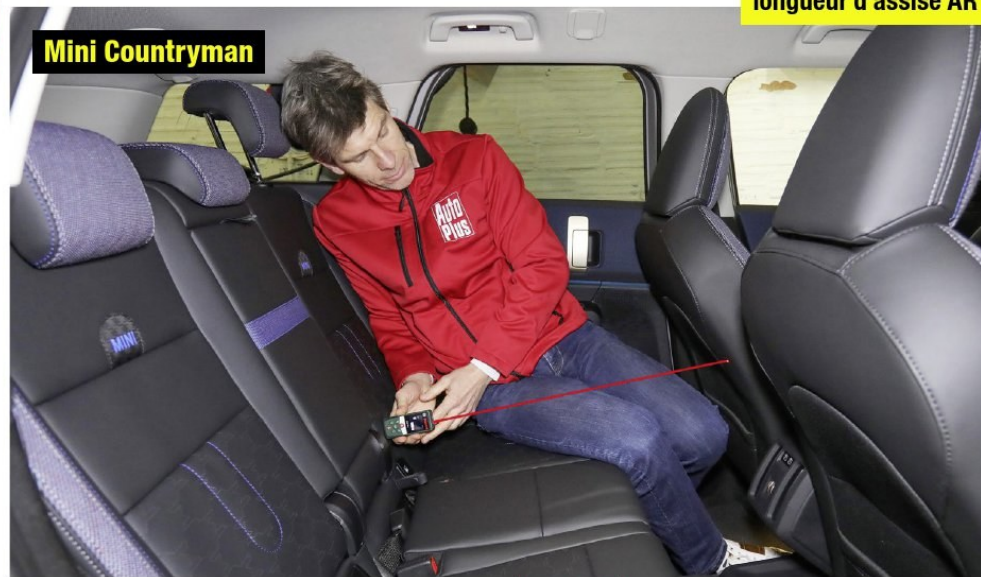
Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir **79 cm** longueur d'assise AR



N. SOLER

Dans ce numéro, nous confrontons le nouveau Mini Countryman à l'épreuve de la vie quotidienne (voir p. 42). Un modèle qui a bien grandi (+ 15 cm par rapport à l'ancienne génération), au point de basculer dans la catégorie des SUV compacts. Cette crise de croissance profite-t-elle à l'habitabilité ? La réponse est oui, avec 5 cm gagnés aux jambes pour les occupants de la banquette, soit 79 cm au total. Une très bonne valeur pour le segment, qui vaut au nouveau Countryman de décrocher la 4^e place, à égalité avec les Cupra Formentor, Honda ZR-V, Hyundai Tucson et Kia Niro. Il tutoie même les références que sont les Ford Kuga, Lynk&Co 01 et l'actuel Volkswagen Tiguan, premiers avec 80 cm. Seul SUV tricolore à accéder à ce top 20 (sur un total d'une quarantaine de modèles disponibles sur le marché français), le Renault Austral s'offre une très correcte 15^e place, avec 77 cm, à égalité avec le Jeep Compass et le Seat Ateca. C'est 2 cm de mieux que la moyenne de la catégorie. **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le Mini Countryman face à ses rivaux

Longueur d'assise AR (en cm)

1 ^{er}	Ford Kuga	80
1 ^{er} ex aequo	Lynk&Co 01	80
1 ^{er} ex aequo	Volkswagen Tiguan ⁽¹⁾	80
4 ^e	Cupra Formentor	79
4 ^e ex aequo	Honda ZR-V	79
4 ^e ex aequo	Hyundai Tucson	79
4 ^e ex aequo	Kia Niro	79
4 ^e ex aequo	Mini Countryman	79
9 ^e	Kia Sportage	78
9 ^e ex aequo	Mercedes GLA ⁽²⁾	78
9 ^e ex aequo	MG EHS	78
9 ^e ex aequo	Mitsubishi Eclipse Cross	78
9 ^e ex aequo	Suzuki Across	78
9 ^e ex aequo	Toyota Rav4	78
15 ^e	Jeep Compass	77
15 ^e ex aequo	Renault Austral	77
15 ^e ex aequo	Seat Ateca	77
18 ^e	BMW X1 ⁽³⁾	76
18 ^e ex aequo	Skoda Karoq	76
18 ^e ex aequo	Suzuki S-Cross	76

◀ Ford Kuga (photo), Lynk&Co 01 et l'actuel VW Tiguan se partagent le titre de SUV compact le plus spacieux, avec un espace aux jambes de 80 cm.

1. Modèle actuel (le nouveau Tiguan n'a pas encore été mesuré par notre labo). 2. Version hybride rechargeable avec banquette fixe. Autres versions : 75 cm. 3. Version PHEV : 74 cm.



Les nouveaux SUV à l'essai

Les SUV représentaient près d'une immatriculation sur deux l'an dernier, et ce n'est pas près de s'arrêter ! En effet, l'offre continue de se développer avec de nouveaux modèles, mais aussi des stars qui se renouvellent. Petits ou grands, essence, hybrides ou électriques, à cinq ou sept places, il y en a pour tous les goûts. Suivez le guide !

SHUTTERSTOCK

C'est le paradoxe de notre époque : les SUV sont montrés du doigt, taxés, accusés de tous les maux et, pourtant, ils n'ont jamais été aussi populaires ! L'année dernière, ils ont représenté 47 % des immatriculations de voitures neuves en France, les Peugeot 2008, Renault Captur, Tesla Model Y et Dacia Duster accédant même au top 10 des ventes. Une tendance qui ne semble pas vouloir s'inverser, les berlines étant de plus en plus délaissées au profit de ces véhicules surélevés. Dans ce dossier, nous évaluons les forces et faiblesses de 18 nouveautés de la catégorie. Mais vous trouverez également dans ce numéro l'essai panoramique du BMW iX2, ainsi qu'un test "vie quotidienne" du nouveau Mini Countryman. Bonne lecture !

Au sommaire

BYD Seal U	P. 25	Renault Scenic E-Tech	P. 28
Fiat 600e	P. 25	Skoda Kamiq	P. 29
Honda CR-V	P. 25	Smart #3	P. 29
Kia EV9	P. 26	Toyota C-HR	P. 29
Lexus LBX	P. 26	Volkswagen Tiguan	P. 30
Nissan Juke	P. 26	Volkswagen T-Cross	P. 30
Peugeot E-3008	P. 27	Volvo EX30	P. 30
Peugeot E-2008	P. 27		
Porsche Cayenne Coupé	P. 27	Et aussi	
Renault Arkana E-Tech	P. 28	Essai panoramique du BMW iX2	P. 32
Renault Espace E-Tech	P. 28	Vie quotidienne en Mini Countryman	P. 42

BYD Seal U 87 kWh Design - 218 ch

44 900 € / 44 900 €*



ÉLECTRIQUE

Loin de la coupe aux lèvres

Le Seal U du champion chinois BYD voit grand: il entend bousculer le leader mondial qu'est le Tesla Model Y. Autant le dire tout de suite, ce n'est pas gagné! D'abord, le Seal U déçoit sur le plan dynamique, avec des performances quelconques, une motricité insuffisante et des suspensions trop souples. Ensuite, le SUV asiatique fait l'impasse sur tout planificateur d'itinéraire. D'autant plus regrettable qu'il faudra trois quarts d'heure pour passer de 10 à 80% de charge sur une borne rapide

contre 25 minutes avec un Model Y et même moins de 20 minutes avec d'autres rivaux. Enfin, le nouveau BYD s'affiche à 44 900 € dans cette version à grosse batterie (500 km d'autonomie annoncés), sans bonus, quand le Model Y ("made in Germany") démarre sous 40 000 € bonus déduit. Dommage, car le Seal U jouit d'une habitabilité généreuse, d'un intérieur bien présenté, de suspensions plutôt moelleuses et d'un équipement de série généreux (toit panoramique, GPS, sièges électriques...).■



Ecran tactile pivotant à 90°, matériaux de qualité, assemblages sérieux: le Seal U soigne sa présentation.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	175 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s6
Autonomie électrique cycle mixte	500 km
Poids	2 147 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-fer-phosphate	87 kWh (capacité brute)
Couple maxi	330 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 rapport
Dimensions L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,67

LES PLUS

Habitabilité généreuse, présentation soignée, confort général

LES MOINS

Train avant dépassé, recharge rapide trop lente, tarif peu compétitif

Fiat 600e 54 kWh Red - 156 ch

35 900 € / 31 200 €*



ÉLECTRIQUE

Charme latin

Cousin des Peugeot E-2008 et DS 3 E-Tense, le Fiat 600e hérite du même ensemble batterie-moteur de 156 ch, mais s'affiche nettement moins cher. Il s'habille, en outre, d'une robe séduisante et d'un habitacle chaleureux, même si la qualité des plastiques laisse à désirer. Sur la route, le 600e se montre assez vif, mais ses suspensions souples privilégient clairement le confort par rapport au dynamisme. On regrette enfin son coffre trop petit, ainsi que des lacunes d'équipement en Red (ni jantes alliages ni radar de recul).■

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	320 km
Route/Autoroute/Ville	350/245/375 km
Coffre	330 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	51 kWh (capacité utile)
Couple maxi	260 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,53

LES PLUS

Tarif attractif, confort, habitabilité AR, douceur générale

LES MOINS

Coffre réduit, finition décevante, lacunes d'équipement

Honda CR-V 2.0 i-MMD PHEV Advance Tech - 184 ch

63 150 € / 61 300 €*



HYBRIDE RECHARGEABLE

Branché mais trop cher

Le CR-V fait sa petite révolution en se déclinant désormais en version hybride rechargeable sur cette nouvelle génération. Celle-ci affiche la même puissance que la variante hybride classique et pourra parcourir 60 km en moyenne en mode électrique. Et si ses performances n'ont rien d'éblouissant (face à des rivaux qui dépassent parfois les 300 ch), le CR-V séduit par sa douceur, son confort et son habitabilité. L'équipement est complet, mais le tarif de l'unique finition disponible apparaît trop élevé.■

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/7,9/6,5 l/100 km
Coffre	680 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électr.	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm ³
Couple maxi	189/335 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	18 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Réducteur + 2 rapports fixes
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,67

LES PLUS

Confort et douceur, habitabilité et coffre, dotation de série

LES MOINS

Tarif élevé, manque de dynamisme

Kia EV9 Earth - 204 ch - 96 kWh

78 000 € / 78 000 €*



ÉLECTRIQUE

Le porte-étendard de Kia

Après l'EV6, Kia a décidé, pour le deuxième modèle de la lignée, de monter encore en gamme. L'EV9 est un (très) grand SUV familial. Avec ses sept places et son énorme batterie (96 kWh), il emporte logiquement le titre de Kia la plus chère de l'histoire. Mais à l'intérieur, l'équipement est pléthorique et l'autonomie plutôt bonne, compte tenu de la masse (2,5 tonnes) et du profil de l'engin. Enfin, il est vraiment logeable, y compris au 3^e rang. Dommage, à ce prix, que la finition ne soit pas plus flatteuse.

LES PLUS
Logeable, très bien équipé, autonomie correcte

NOS MESURES	
Accélération 1 000 D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Autonomie moyenne	420 km
Route/Autoroute/Ville	470/330/460 km
Recharge (borne rapide)	15 h/24 mn ⁽¹⁾
Coffre	600 dm ³
1. De 10 à 80 % de capacité à 210 kW maxi.	
LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	350 Nm
Batterie	96 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. L x l x h, en m	5,01 x 1,98 x 1,76

LES MOINS
Matériaux décevants, tarifs très élevés, perfs. quelconques

Lexus LBX Elegant - 136 ch

37 800 € / 37 800 €*



HYBRIDE

Facture salée

Cousin "chic" du Toyota Yaris Cross, le LBX est le premier SUV citadin de Lexus. Il affiche un style plaisant, revendique un habitacle bien présenté et privilégie le confort, grâce à des suspensions moelleuses et une insonorisation soignée. Pas de grand frisson au volant, mais des accélérations placides et une transmission à variation continue qui a toujours tendance à emballer le moteur. Heureusement, la sobriété est au rendez-vous. Mais si l'équipement est correct, les tarifs sont démesurés.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s2
Consommation cycle mixte	4,6 l/100 km
Poids	1 280 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électr.	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm ³
Couple maxi ⁽¹⁾	120 Nm à 3 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	107 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,19 x 1,83 x 1,56

LES PLUS
Confort de suspension, finition et présentation, sobriété

LES MOINS
Tarif très élevé, agrément de la transmission, habitabilité AR

Nissan Juke Hybrid N-Sport - 143 ch

35 650 € / 35 650 €*



HYBRIDE

Un restylage qui se voit surtout à l'intérieur...

L'heure du restylage a sonné pour le Juke. Mais rien de neuf à l'extérieur... À bord, en revanche, le SUV urbain inaugure une nouvelle planche de bord, du plus bel effet avec ses plastiques souples en partie supérieure et ses habillages colorés en suédine. L'inedite finition N-Sport se pare, en outre, d'excellents sièges baquets mêlant similicuir et Alcantara et reçoit un système hi-fi Bose. Côté infodivertissement, l'écran central et le combiné d'instruments (numérique et non plus analogique) mesurent

désormais 12,3" (31,2 cm). Le premier, enfin compatible avec Android Auto, bénéficie d'une ergonomie plus intuitive que par le passé. Le second offre, quant à lui, plusieurs options d'affichage. Mécaniquement, rien ne change : le comportement du Juke reste très agile, il est fermement suspendu et à la fois doux et sobre (6,4 l/100 km en moyenne) en version full hybride. Las, la boîte auto., lente, emballe parfois trop longuement le moteur. Autre faiblesse : le coffre, limité à 350 dm³...



Planche de bord entièrement redessinée et qualité des matériaux en hausse : le Juke se montre plaisant à vivre.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	166 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10s1
Consommation cycle mixte	4,9 l/100 km
Poids	1 400 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + 2 électr.	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Couple maxi	148 + 205 Nm
CO ₂ /Malus	111 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., multimode à crabots
Dim. L x l x h, en m	4,21 x 1,80 x 1,60

LES PLUS
Présentation intérieure plus valorisante
Comportement agile et direction précise

LES MOINS
Boîte lente et effet d'emballage à l'accélération, Volume de coffre insuffisant

Peugeot E-3008 GT - 210 ch - 73 kWh

46990 € / 42990 €*



ÉLECTRIQUE

Le 3008 change tout et devient électrique

Cette fois, pour remplacer sa star, Peugeot n'a pas misé sur une évolution en douceur... La preuve avec ce profil allongé et étiré de fastback, et avec cette inédite version 100% électrique du 3008. Doté d'une grande batterie de 73 kWh, cet E-3008 (le premier d'une nouvelle gamme comportant trois versions différentes) revendique une autonomie de 525 km selon le cycle WLTP. Dans la vraie vie, comptez plutôt 400 km environ, correct pour la catégorie. Son niveau de confort élevé

est un autre point fort, grâce à un important travail sur l'insonorisation et la douceur d'amortissement. En contrepartie, l'E-3008, pas aidé par son poids de presque 2,2 tonnes, n'a plus du tout le talent dynamique de la précédente génération. Dommage. Et, malgré un gabarit en hausse, il n'offre pas plus d'espace à l'arrière: de quoi se retrouver à la traîne dans le segment. Il se rachète par un excellent niveau de finition, et une dotation technologique à la pointe.



F. GROUT

Le niveau de finition de ce nouveau 3008 est difficile à prendre en défaut. Le très grand écran (21"/53 cm) impressionne, mais n'est pas toujours pratique à l'usage.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s7
Consommation cycle mixte	13,9 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	525 km
Recharge borne rapide	30 mn ⁽¹⁾
Coffre	520 dm ³

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

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	343 Nm
Batterie	73 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Transmission	Aux roues avant
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,90 x 1,64

LES PLUS

Confort, silence, très bonne finition, autonomie compétitive, dotation technologique

LES MOINS

Dynamisme en retrait, habitabilité aux places arrière trop juste, ergonomie discutable de l'écran central

Peugeot E-2008 GT - 156 ch

43900 € / 38600 €*



ÉLECTRIQUE

Progrès subtils

Restylé, l'E-2008 propose désormais une version de 156 ch avec une batterie un peu plus grosse. Les performances s'améliorent (mais la puissance maxi n'est disponible qu'en mode Sport), l'autonomie aussi, même si elle reste encore un peu juste sur autoroute. Bien amorti et doté d'un comportement plaisant, le petit SUV soigne également sa présentation. Mais son ergonomie reste... particulière (petit volant en position basse, menus confus), son habitabilité arrière très moyenne, et ses prix élevés.

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en D	5s8
Autonomie moyenne	335 km
Route/Autoroute/Ville	375/260/375 km
Recharge borne rapide	30 mn ⁽¹⁾
Coffre	388 dm ³
1. De 20 à 80 % de capacité à 100 kW maxi.	

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.
Batterie	51 kWh (capacité utile)
Couple maxi	260 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/kg/- 4000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,77 x 1,53

LES PLUS

Présentation et finition, confort, autonomie améliorée

LES MOINS

Tarif élevé, habitabilité arrière, ergonomie perfectible

Porsche Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid - 739 ch

183049 € / 183049 €*



HYBRIDE

Démesure à l'allemande

Le Cayenne Coupé, c'est un peu comme chez votre boucher: "il y en a un peu plus, je vous le laisse?" Avec son V8 biturbo et son moteur électrique, cette version Turbo E-Hybrid (rechargeable) affiche en effet 739 ch! Une puissance de supercar pour un SUV "maousse" aux accélérations délirantes et au comportement routier impressionnant vu la masse (2,7 tonnes!). Et le Cayenne n'oublie pas de soigner sa présentation et son confort. C'est bien la moindre des choses, vu le tarif... hors options.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	295 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s7
Consommation cycle mixte	1,7 l/100 km
Autonomie électrique	72 km
Poids	2670 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs turbo-ess. + électr.	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm ³
Couple maxi	950 Nm dès 900 tr/mn
CO ₂ /Malus	46 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 8 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,93 x 1,98 x 1,66

LES PLUS

Performances ahurissantes, comportement, habitacle luxueux

LES MOINS

Tarif dément, poids de pachyderme

Renault Arkana E-Tech full hybrid Techno - 145 ch

35 000 € / 34 000 €*



HYBRIDE

Dans la continuité

Renault a accordé le plus subtil des restylages à l'Arkana : calandre, logo, et c'est tout ! Pas d'évolution technique pour cette version hybride avec l'originale boîte à crabots. Un ensemble qui séduit toujours par sa sobriété et sa douceur, moins par ses performances ou son agrément, la transmission se montrant parfois hésitante. Bien présenté, l'habitacle pourrait être plus spacieux, mais le coffre affiche un bon volume. Enfin, l'équipement s'avère complet, d'autant que les prix restent plutôt sages.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	33s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/6,5/61/100 km
Coffre	484 dm ³
LA TECHNIQUE	
Moteurs essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Couple maxi ⁽¹⁾	144 Nm à 3 200 tr/mn
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. multimode
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,58

LES PLUS
Motorisation sobre, rapport prix/équipement, coffre logeable

LES MOINS
Visibilité AR, transmission lente, habitabilité AR, détails de finition

Renault Espace E-Tech full hybrid Iconic (7 pl.) - 200 ch

50 000 € / 48 000 €*



HYBRIDE

Changement de registre

Désormais cousin rallongé de l'Austral, l'Espace n'a plus la modularité d'antan (adieu les sièges indépendants à l'arrière), et sa troisième rangée se destina à des enfants (souples !). Mais il offre un deuxième rang très spacieux, une présentation raffinée et un très bon confort de suspension. Les roues arrière directrices (série sur Iconic) apportent un vrai plus en maniabilité. Seul moteur disponible, l'E-Tech hybride fait preuve d'une excellente sobriété, mais sa boîte peut se montrer hésitante.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/61/100 km
Coffre ⁽²⁾	170/480/670 dm ³
LA TECHNIQUE	
Moteurs turbo-ess. + électr.	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi ⁽¹⁾	205/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. multimode
Dim. L x l x h, en m	4,73 x 1,85 x 1,65

LES PLUS
Confort, sobriété, présentation et finition, maniabilité

LES MOINS
Troisième rangée étroite et difficile d'accès, boîte auto. hésitante

Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie Techno Esprit Alpine - 220 ch

48 990 € / 44 000 €*



ÉLECTRIQUE

Conversion réussie

Après la Megane, c'est au tour du Scenic de faire sa révolution "E-Tech". Le nouveau venu n'a plus rien d'un monospace, notamment en matière de modularité avec sa banquette, non coulissante qui plus est. Il séduit néanmoins par son habitabilité et sa présentation intérieure (même si certains plastiques manquent d'allure), ainsi que par sa planche de bord numérique propulsée par Google et son équipement généreux. Sur la route, le Scenic électrique procure un excellent com-

promis confort/comportement routier, tandis que la grosse batterie de 87 kWh promet une autonomie généreuse (environ 450 km dans la vraie vie sur autoroute). Reste que la charge rapide n'excède pas 130 kW, si bien qu'il faudra une quarantaine de minutes pour passer de 15 à 80 %. Heureusement, le Scenic propose un planificateur d'itinéraire pour les longs trajets. Enfin, s'il se montre maniable en ville, il faudra être prudent lors des manœuvres, la visibilité vers l'arrière étant des plus réduites.



Interfaces modernes et présentation flatteuse à bord, même si certains matériaux semblent quelconques.

LES CHIFFRES (données constructeur)	
Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Autonomie maxi	625 km
Poids	1 850 kg
LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie	87 kWh (capacité utile)
Couple maxi	300 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	, 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,86 x 1,57

LES PLUS
Autonomie prometteuse, habitabilité généreuse, confort/tenue de route, présentation

LES MOINS
Modularité sommaire, recharge lente, visibilité AR réduite, détails de finition

1. Thermique/électrique.
2. Configuration 7 places/banquette reculée/banquette avancée.

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

Skoda Kamiq 1.5 TSI DSG7 Monte Carlo - 150 ch

36 060 € / 33 900 €*



ESSENCE

Bien élevé, mais pas donné

Populaire en France, le Kamiq n'a pas jugé bon de faire sa révolution à l'occasion de son restylage début 2024. De nouveaux boucliers, des phares adaptatifs Matrix, une petite mise à jour technique, et c'est à peu près tout pour ce SUV très compact, qui partage sa plate-forme avec le T-Cross de Volkswagen. Il se permet pourtant de donner des leçons de finition à la marque allemande : assemblages, plastiques, tout est impeccable et même très léché dans la finition haute Monte Carlo, à connotation sportive. Pas

question de s'emballer pour autant : même avec le 1.5 TSI de 150 ch, le confortable Kamiq se conduit avant tout en bon père de famille, mais il offre une belle allonge grâce au couple du quatre cylindres et à la célérité de la boîte DSG7. Un moteur dépourvu de la moindre hybridation, mais qui reçoit un système de désactivation de la moitié de ses cylindres, imperceptible à l'usage. Habitable malgré sa taille raisonnable, le Kamiq profite d'un équipement de série complet, mais il apparaît un peu cher face aux références. ■

PHOTOS : SKODA



Le Kamiq restylé (à dose homéopathique) se reconnaît à ses blocs optiques et boucliers redessinés.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	213 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s3
Consommation cycle mixte	5,8 l/100 km
Poids	1 443 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	131 g/km/+ 330 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,25 x 1,80 x 1,54



LES PLUS

Finition de qualité, rapport encombrement habitabilité, moteur volontaire



LES MOINS

Pas d'hybridation, phénomènes de pompage de suspension

Smart #3 66 kWh Premium - 272 ch

45 315 € / 45 315 €*



ÉLECTRIQUE

Coupé stylé

Grand frère du #1, le Smart #3 en reprend la plate-forme et les motorisations, mais s'allonge de 13 cm. Avec 272 ch, les accélérations sont grisantes, mais le comportement routier sage, la direction au ressenti artificiel et le freinage difficile à doser incitent à une conduite apaisée. Plus aérodynamique que son petit frère, le #3 revendique une autonomie améliorée. L'habitacle est quasiment identique, jusqu'aux interfaces tactiles, et si la banquette ne coulisse plus, on ne manque pas d'espace aux jambes. ■



LES PLUS

Équipement, présentation, compromis confort/comportement

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s8
Autonomie électrique	455 km
Poids	1 810 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	62 kWh (capacité utile)
Couple maxi	343 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,85 x 1,56



LES MOINS

Direction peu informative, aides à la conduite intrusives, freinage

Toyota C-HR - 100 ch

41 400 € / 38 900 €*



HYBRIDE

Sobre et original

Le C-HR est une star chez Toyota, et cette nouvelle génération était attendue de pied ferme. Le style est toujours aussi percutant, et le C-HR conserve des motorisations hybrides sobres. Il gagne en confort, et son équipement de série est riche, avec la conduite semi-autonome de série par exemple. Mais attention, le C-HR n'est pas exempt de défauts. Son moteur ronfle trop à l'accélération, et les places arrière restent contraignantes (espace disponible, surface vitrée, accès). Et il est cher... ■



LES PLUS

Look à part, équipement généreux, moteurs sobres

NOS MESURES

Accélération 1 000 D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,7/5 l/100 km
Coffre	390 dm³

LA TECHNIQUE

Moteurs ess.+ électrique	4 cylindres, 16S
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/mn
Batterie	51 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56



LES MOINS

Bruyant à l'accélération, habitabilité à l'arrière, tarifs

Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI DSG7 R-Line Exclusive - 150 ch

55 700 € / 56 200 €*



ESSENCE

Il arrondit les angles

Déçu par les ventes de ses modèles électriques, Volkswagen compte beaucoup sur ce nouveau Tiguan pour se relancer. D'un gabarit comparable au précédent, il arbore cependant des lignes plus douces. Surtout, il reste fidèle aux motorisations thermiques, y compris diesel (et, plus tard, hybrides rechargeables) ! Cette version essence de 150 ch se montre douce et silencieuse, mais son couple apparaît un peu juste dans les montées et lors des dépassements. On pourra lui préférer le TDI équivalent, plus à l'aise

en charge et plus sobre. Côté comportement, la direction dure et le châssis manquant de dynamisme déroutent, tandis que le confort des suspensions (pilotées ici, une option à 1 200 €) est correct, sans plus. Bien fini et très moderne, l'habitacle jouit heureusement d'une belle habitabilité, doublée d'une modularité intéressante (banquette coulissante) et d'un coffre généreux. Mais le Tiguan a pris la grosse tête côté tarifs, en augmentation de plusieurs milliers d'euros par rapport à son prédécesseur.



Finition soignée et écran tactile XXL (15"/38 cm !) sur cette finition haute R-Line Exclusive.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s1
Consommation cycle mixte	6,8 l/100 km
Poids	1 616 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	149 g/km/+ 2 219 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66

1. Dont 170 € de malus au poids.

LES PLUS
Gamme de motorisations, présentation et finition, habitabilité généreuse

LES MOINS
Tarifs insolents, confort perfectible, direction manquant d'agrément

Volkswagen T-Cross 1.0 TSI VW Edition - 95 ch

25 790 € / 24 300 €*



ESSENCE

Revu et corrigé

A sa sortie, le T-Cross avait été fraîchement accueilli en raison de sa finition décevante pour une Volkswagen. Mais la marque a profité de son restylage pour améliorer la situation, même si tout n'est pas parfait. Doté d'une robe redessinée et d'interfaces plus modernes, ce petit SUV reste toujours aussi spacieux, modulable (banquette coulissante) et confortable. Le modeste 1.0 TSI 95 fait preuve de sobriété, mais pourrait être plus nerveux. Enfin, les tarifs sont élevés, excepté dans cette série spéciale VW Edition.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s6/16s6
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,4/6,6 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	de 444 à 569 dm ³
1. Banquette reculée/avancée.	

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	129 g/km/+ 280 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,82 x 1,59

LES PLUS
Habitabilité, modularité, confort, finition améliorée

LES MOINS
Encore quelques plastiques durs

Volvo EX30 Single Extended Range Ultra - 272 ch

47 950 € / 47 950 €*



ÉLECTRIQUE

Le plus suédois des chinois

D'après son style résolument nordique, le Volvo EX30 cache des origines... chinoises ! Ce cousin du Smart #1, fabriqué comme lui dans l'empire du Milieu, reprend nombre d'éléments comme le moteur ou l'ergonomie "tout tactile", qui pourra agacer. L'EX30 se distingue toutefois par des réglages châssis qui offrent un meilleur compromis confort/tenue de route. En revanche, l'autonomie déçoit, et si l'habitabilité arrière apparaît correcte, le coffre pourrait être plus spacieux.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	26s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s4
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	375/280/375 km
Coffre	357 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	64 kWh (capacité utile)
Couple maxi	434 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,84 x 1,55

LES PLUS
Confort/tenue de route, présentation, équipement

LES MOINS
Autonomie décevante, coffre moyen, ergonomie

**On peut se tromper sur
sa voiture, mais pas sur
celui qui vous la vend.**



**Garantie satisfait ou remboursé*
sur tous nos véhicules reconditionnés.**



autosphere
A vos côtés sur toute la route

*Satisfait ou remboursé 30 jours ou 1000 km. Au premier des deux termes échu. Voir conditions sur [autosphere.fr](https://www.autosphere.fr).

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



ÉLECTRIQUE

BMW iX2

xDrive30 M Sport - 64,8 kWh - 313 ch

63 150 € / 63 150 €*



LE SUV COUPÉ BMW PASSE À L'ÉLECTRIQUE

Double révolution

Le BMW X2 a pris du galon : il a grandi de 20 cm, se rapprochant ainsi de son frère le X1. Surtout, il se décline pour la première fois en version électrique. Le SUV coupé aurait-il atteint l'âge de raison ?

Le X2 a connu un joli succès, avec près de 400 000 exemplaires vendus dans le monde (24 000 en France). BMW a donc décidé de lui accorder une descendance, mais en modifiant la recette. Ce deuxième opus (nom de code : U10) s'allonge ainsi de... 19,4 cm ! Ses proportions sont largement modifiées, avec un porte-à-faux arrière plus imposant.

Ce faisant, le X2 se rapproche du X1 dans ses dimensions. Hélas, les centimètres supplémentaires bénéficient peu à l'empattement, si bien que l'habitabilité aux places arrière ne progresse pas. La garde au toit y reste contrainte par la ligne fuyante du pavillon, tandis que l'espace aux jambes et aux coudes est correct, sans plus. C'est surtout le coffre qui

profite du gros "sac à dos", avec un volume de chargement qui atteint 560 dm³ (525 dm³ pour cette version électrique) contre 470 dm³ avant. L'habitacle, très bien fini, accueille par ailleurs une planche de bord quasiment identique à celle du X1, dominée par une grande dalle numérique incurvée très impressionnante, mais ni très lisible, ni très simple à utiliser. Plus gênant : l'imposant montant de custode entrave fortement la visibilité vers l'arrière. Heureusement, radars de stationnement et caméra de recul sont livrés de série.

Grand saut vers l'électrique

Le nouveau X2 fait aussi évoluer son offre de motorisations : si l'on trouve toujours des blocs essence (170 et 300 ch) et diesel (150 ch), les versions hybrides rechargeables ont laissé la place à deux variantes électriques regroupées sous l'appellation iX2. L'eDrive20 de 204 ch – seule éligible au bonus avec un premier

prix à 46 900 € – n'étant hélas pas disponible pour ce premier essai, nous nous sommes rabattus sur le haut de gamme xDrive30, doté d'un moteur par essieu (313 ch au total) et d'une batterie de 64,8 kWh utiles. Déjà vu sous le capot de l'iX1, cet ensemble impressionne toujours par ses performances (0 à 100 km/h en 5s6), moins par son autonomie. Sur l'iX1, nous l'avions mesurée à 345 km en moyenne et seulement 290 km sur autoroute, et l'iX2 ne semble pas en capacité de faire mieux. Un peu juste pour voyager, d'autant que la recharge rapide étant bridée à 130 kW, il faudra s'arrêter une demi-heure pour passer de 10 à 80 %. Heureusement, BMW propose un planificateur d'itinéraire plutôt bien pensé. Mais à la place de la palette "Boost" qui permet de libérer toute la puissance pendant 10 s, on aurait préféré en avoir deux pour facilement ajuster le niveau de régénération...

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de remise pour cette nouveauté. Pas de bonus non plus pour cette version, affichée (nettement) à plus de 47 000 €.

L'entretien : passage à l'atelier tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : caméra de recul, Mirror Screen, GPS ou encore pompe à chaleur sont de série sur cette finition M Sport. Mais il faudra passer par les options pour s'offrir la clé mains libres, la recharge par induction du smartphone ou encore bon nombre d'aides à la conduite.



Malgré ses 2 tonnes, l'iX2 xDrive30 affiche des performances de sportive. Malheureusement, son autonomie réelle reste un peu trop limitée.



Nombre de places : 5

Si le X2 a beaucoup grandi à l'extérieur, ses places arrière manquent encore de générosité, surtout pour la garde au toit. L'accessibilité est également un peu compliquée.



Volume : 525 dm³

Le porte-à-faux arrière étiré sert le volume de chargement, généreux, même en version 100 % électrique.



Cette palette permet de bénéficier durant 10 s de la puissance maximale. Un peu gadget...

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL actif • Airbags (7) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares 100 % led • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : • Aide au station. AV/AR • Assistant au crâne • Banquette 40/20/40 • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' bizona • GPS • Hayon électr. • Instrum. num. • Jantes alu 19" • Mirror Screen • Pompe à chaleur • Sellerie similicuir/Alcantara.

En option Agrément : • Conduite semi-autonome (2 000 €) • Hi-fi Harman Kardon (810 €) • Phares adaptatifs matriciels, rétros jour/nuit auto., recharge smartphone par induction, clé mains libres et régulateur adaptatif (1 650 €) • Toit vitré pano. (1 350 €), etc.



PHOTOS : A. SAUNIER

Doté d'une direction précise et d'un comportement routier agile, l'iX2 fait (presque) oublier son poids. En revanche, ses suspensions fermes indisposent les passagers.

L'iX2 se révèle aussi très agile, avec un train avant incisif et une direction fort précise et plutôt informative. Il nous a semblé un tantinet moins joueur que l'iX1

équivalent, mais parvient à faire oublier sa masse la plupart du temps, sauf sur les plus grosses bosses et compressions. Ce dynamisme est cependant obtenu

au prix de suspensions fermes. Quant à la pédale de frein, elle offre des sensations peu agréables, avec des variations dans sa dureté et sa consistance.

Enfin, si l'iX2 n'est pas le plus cher de la catégorie premium, il facture encore beaucoup trop d'équipements en option...

SUITE PAGE 36

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h	5s6
Consommation cycle mixte	16,3 kWh/100 km
Autonomie électrique cycle mixte	449 km
Temps de charge borne rapide	29 mn ⁽²⁾
Poids	2 020 kg

1. Brique électronique. 2. De 10 à 80 % de capacité (130 kW maxi).

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	Synchrones à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	64,8 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	313 ch
Couple maxi	494 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	245/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,56 x 1,85 x 1,56
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽¹⁾

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le BMW iX2 xDrive30 M Sport (313 ch, 63 150 €*) est évalué dans la catégorie des SUV compacts électriques d'environ 300 ch et plus, qui comprend notamment : Audi Q4 Sportback 55 quattro S line (67 300 €*, 340 ch), Hyundai Ioniq 5 77 kWh 4WD HTRAC (60 300 €*, 325 ch), Mercedes EQA 350 4Matic AMG Line (60 800 €*, 292 ch), Tesla Model Y Performance (53 800 €*, 534 ch), Volvo C40 Recharge Twin Plus (63 150 €*, 408 ch), Volkswagen ID.5 GTX (56 900 €*, 340 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



Cette finition M Sport propose d'excellents sièges avant enveloppants, dont la longueur d'assise est réglable. Mais si la position de

conduite est facile à trouver, les interfaces manquent de simplicité et l'instrumentation de clarté. Rançon d'une ligne de pavillon fuyante, la visibilité vers l'arrière a été sacrifiée (voir "Raté").

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

AIDES À LA CONDUITE



Certes, l'iX2 offre l'assistant au créneau de série, là où certains rivaux font l'impasse. Cela dit, la plupart des autres aides à la conduite désormais

courantes sont ici facturées en option, souvent au sein de packs hors de prix. Il faudra donc casser sa tirelire pour s'offrir des équipements aussi ordinaires que la surveillance des angles morts ou le régulateur adaptatif. Bien évidemment, la conduite semi-autonome de niveau 2 est également en supplément.

Surveillance des angles morts	650 € ⁽¹⁾
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	850 €
Conduite semi-autonome	2000 €
Phares matriciels	1650 € ⁽¹⁾
Assistance au créneau	Série

ÉCRAN TACTILE



L'iX2 bénéficie du dernier système d'exploitation sur base Android, et accepte des applications tierces (voir "Bien vu"). Malheureusement, ses menus manquent toujours de clarté, tandis que l'on note quelques ralentissements à l'usage.

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

1. Inclus dans un pack.



Le système d'infodivertissement nouvelle génération permet d'installer des applications tierces.



Le montant de custode très épais et la petite lunette arrière (sans essuie-glace) nuisent à la visibilité en manœuvres.



FINITION



De ce côté, on en a pour son argent, et les amateurs de la marque ne seront pas déçus ! Avec cette finition M Sport, la planche de bord s'habille d'un similicuir de très belle facture, tandis que les autres matériaux sont aussi agréables au regard qu'au toucher. Assemblages rigoureux.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La clim' bizonne se commande exclusivement à partir de l'écran : on a vu plus pratique. Elle se montre en outre étonnamment bruyante.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle d'essai disposait du système hi-fi Harman Kardon en option, à 12 haut-parleurs et son surround. Une installation de qualité !

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	810 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Les rangements sont nombreux et plutôt spacieux. Hélas, la plupart ne ferment pas : il faudra donc s'en remettre à la boîte à gants ou au coffre pour mettre des objets à l'abri des regards indiscrets...

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

L'iX2 se démarque par son style et son dynamisme, mais il stagne côté habitabilité et son autonomie quelconque déçoit. Ses tarifs n'excèdent pas ceux d'autres premium, mais on aimerait une dotation un peu plus riche...

LES PLUS
Performances/châssis
Coffre spacieux
Présentation et finition

LES MOINS
Autonomie décevante
Visibilité AR réduite
Places AR un peu justes



ESSENCE

Volkswagen Passat

1.5 eTSI DSG7 R-Line - 150 ch

54 090 € / 51 200 €*



PREMIERS ESSAIS DE LA NOUVELLE VOLKSWAGEN PASSAT

Retour aux fondamentaux

Après avoir restylé la Golf et le T-Cross puis renouvelé le Touareg et le Tiguan, Volkswagen s'est penché sur le cas de la Passat. Mais cette nouvelle génération n'est hélas pas épargnée par l'inflation.

La firme de Wolfsburg a désormais bâti une gamme électrique complète. Elle entame son second gros chantier, qui consiste à remettre au goût du jour une bonne partie de ses modèles thermiques. Après le Tiguan, c'est au tour de la Passat. La familiale ne sera plus proposée qu'en break, tandis que l'ID.7, son équivalent électrique, vient

de voir le jour en berline. Pour séduire, cette nouvelle génération adopte le style tout en rondeur des derniers modèles de la marque. Ses lignes très douces ne sont d'ailleurs pas sans rappeler celles de l'ID.7. Elle repose sur la nouvelle plate-forme modulable MQB (partagée avec le Tiguan), étirée ici pour atteindre 4,92 m de long (4,77 m pour l'actuelle Passat). Un gabarit XXL, digne

de la catégorie des routières. Cette crise de croissance profite cependant peu à l'habitabilité selon nos premiers relevés, même si l'espace à bord reste royal. Le coffre, lui, ne gagnerait que 40 dm³ d'après Volkswagen, bien qu'avec 690 dm³⁽¹⁾ il joue parmi les géants.

High-tech et bien équipée

Avec ses imposants écrans digitaux et les nombreux inserts lumineux, la planche de bord change du tout au tout. Cette ambiance très high-tech, inspirée des modèles électriques du constructeur, valorise l'habitacle. La qualité des matériaux apparaît sérieuse, sans égaler la concurrence premium. Par ailleurs, le volant conserve de traditionnels boutons, tandis que la technologie embarquée se révèle un peu plus facile à appréhender. L'écran central de 12,9" (32,5 cm), de série, est associé au tout dernier système multimédia de la marque, avec des aides à

la conduite qui s'activent ou se désactivent plus aisément que par le passé. Cela dit, les sous-menus sont encore nombreux et on aurait aimé une commande vocale plus aboutie.

Bonne nouvelle, le break allemand donne encore le choix entre essence, hybride et diesel. En entrée de gamme, il débute ainsi avec un 1.5 eTSI 150 micro-hybride, ici à l'essai. Le diesel (2.0 TDI de 122 ou 150 ch) fait toujours partie du catalogue, tandis que deux versions hybrides rechargeables de 204 et 272 ch seront aussi proposées. Caractérisé par sa douceur d'utilisation, le 1.5 eTSI 150 avec alterno-démarrreur 48 V apporte déjà satisfaction au quotidien. La boîte auto. DSG7 n'est pas la plus réactive qui soit, mais sa délicatesse est un atout. Surtout, on retrouve le plaisir de conduite typique d'un bon break. Contrairement à un SUV, la Passat ne faiblit pas dans les virages. Plaisante à mener et dotée d'un train avant

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : à l'achat, il sera possible d'obtenir une remise de 6 %. De quoi largement compenser le malus de 310 € !

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

L'équipement : quatre niveaux de finition disponibles, sachant que la version de base (à 42 990 €) inclut déjà la caméra de recul, le régulateur de vitesse adaptatif, les compteurs numériques... Ici à l'essai, la finition R-Line ajoute le toit panoramique, les sièges sport, les jantes alu 18"...



Très inspirée de la berline électrique ID.7, la planche de bord se caractérise par l'écran géant et son nouveau système d'info-divertissement de 4^e génération.



Nombre de places : 5

Dignes d'une limousine, les places arrière ne progressent quasiment pas. On y dispose toujours d'un espace aux jambes très confortable. Seul bémol : l'assise, un peu ferme.



Volume : 690 dm³ (1)

Véritable soute à bagages, le coffre de la Passat est toujours l'un des plus spacieux de la catégorie.



Dès la version Elegance, on profite de sièges massants. Les différents programmes se sont révélés efficaces.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Allumage auto. des phares (Matrix Led) et des essuie-glaces • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Rétro intérieur jour/nuit auto., etc.

Agrément : • Assistance au stationnement • Aide au stationnement AV/AR avec caméra 360° • Clé mains libres • Clim' trizone • Hayon mains libres • Jantes alu 18" • Rétros rabattables électriquement • Sièges AV chauffants • Toit ouvrant panoramique, etc.

En option Agrément : • Affichage tête haute (905 €)⁽²⁾ • Ecran tactile 15" (905 €)⁽²⁾ • Sièges ErgoActive Plus (2 110 €)⁽³⁾ • Suspensions pilotées (980 €), etc.



La silhouette très élancée favorise l'aérodynamisme, mais la Passat dispose aussi d'un châssis bien réglé. Ce dernier offre un bon compromis entre confort et agilité. Nous avons pu le vérifier sur les routes sinueuses de notre parcours.

alerte et réactif, elle s'est par ailleurs montrée peu gourmande sur notre parcours d'essai, qui alternait routes montagneuses et autoroute : l'ordinateur de bord affichait une moyenne prometteuse de 5,7 l/100 km. Et le malus

est modéré (310 €). Très bien, sauf que la Passat n'est pas bon marché ! Le ticket d'entrée est fixé à 42 990 € (eTSI 150). Comptez 54 090 € pour la version R-Line testée ici, soit 2 500 € de plus que pour sa devancière...

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	232 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s5
Consommation cycle mixte	5,7 l/100 km
Poids	1 572 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Micro-hybridation	48 V
Cylindrée	1 984 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	130 g/km / + 310 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	235/45 R18
Réservoir	66 litres
Dim. L x l x h, en m	4,92 x 1,85 x 1,50
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	
Bruit aérodynamiques	Protection de la carrosserie	
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)	
Confort des suspensions	Sécurité des enfants	
Direction	Souplesse à basse vitesse	
Durée de garantie		
Emissions de CO ₂		
Facilité à manœuvrer		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 R-Line (51 200 €*, 150 ch) est évaluée dans la catégorie des breaks familiaux essence d'environ 150 ch, qui comprend notamment : Audi A4 Avant 35 TFSI S tronic Avus (53 900 €*, 150 ch), BMW 318i Touring M Sport (53 700 €*, 156 ch), Mercedes C 200 Break Avantgarde Line (59 500 €*, 163 ch).

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

Le verdict



Correct

C'est indéniable, la Passat progresse sur quasi tous les plans (qualité de fabrication, volume de coffre, techno embarquée...) et on salue également le choix des motorisations. Mais on aurait aimé un gabarit moins encombrant, et des tarifs bien plus raisonnables.



DIESEL

Mercedes Classe E

450 d 9G-Tronic 4Matic AMG Line - 367 ch

95 050 € / 100 800 €*



PHOTOS: N. SOLIER

UN SIX CYLINDRES DIESEL POUR LA MERCEDES CLASSE E

Rendement optimal

En parallèle d'une gamme électrique étoffée, Mercedes perpétue ses modèles thermiques comme la Classe E. Elle continue aussi de développer ses diesels, dont cette puissante déclinaison 450 d de 367 ch.

Le diesel n'est plus en odeur de sainteté? Pourtant, la nouvelle Classe E met encore en avant cette carburation, y compris en hybride rechargeable 300 d e (313 ch)! Côté gamme thermique classique (qui bénéficie tout de même d'une micro-hybridation 48V), on a le choix entre la modeste 220 d de 197 ch, ultra-sobre⁽¹⁾, et la très puissante 450 d (367 ch).

Onctuosité et frugalité au premier plan

La 450 d reçoit un généreux six cylindres en ligne turbodiesel avec alerno-démarrateur 48V. Dès la mise en route, on est d'abord séduit par la très agréable sonorité de ce bloc 3.0. Vient ensuite la douceur d'utilisation incomparable de l'ensemble moteur-boîte.

La transmission 9G-Tronic manque parfois de réactivité, mais quelle délicatesse lors des changements de rapports! Dès que l'horizon se dégage et que l'on force sur la pédale de droite, on se retrouve littéralement scotché au dossier par les 750 Nm de couple. C'est encore plus vrai au-delà de 3 000 tr/mn... Le 0 à 100 km/h est ainsi expédié en 5s1 et le 1 000 D.A en 24s2. Sur ce dernier exercice, une Ford Mustang V8 essence de 450 ch ne fait pas beaucoup mieux (23s9), c'est dire! Vous l'aurez compris, ça pousse fort. Et pour passer au sol cette débauche de puissance, la Classe E profite d'une efficace transmission intégrale (4Matic). Cette mécanique s'apprécie particulièrement sur les longs trajets, où ses qualités collent parfaitement aux pres-



1. Ambiance "business" à bord de la nouvelle Classe E. La présentation est aussi flatteuse que la qualité de fabrication. Et on est également séduit par la facilité d'utilisation du système multimédia. **2.** Mais pour disposer de la grande dalle et de ses trois écrans, comptez 1 850 € en sus. **3.** Bien agencé, profond et volumineux, le coffre s'avère pratique à charger.

Volume: 590 dm³

NOS MESURES



Vitesse maxi	250 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	24s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s9
Consommation moyenne	6,9 l/100 km
Route	6,7 l/100 km
Autoroute	5,9 l/100 km
Ville	8 l/100 km
Poids	2 086 kg
Diamètre de braquage	11,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteurs turbodiesel + électr.	6 cylindres en ligne, 24S
Cylindrée	2 989 cm ³
Puissance maxi	367 ch
Couple maxi	750 Nm
CO ₂ /Malus	156 g/km/+ 10 481 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 9 vitesses
Pneus AV/AR	245/40 R19/275/35 R19
Réservoir	66 litres
Dim. L x l x h, en m	4,95 x 1,88 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • Régul. de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts, etc.
Agrément: • Caméra de recul • Clé mains libres • GPS • Sellerie cuir • Sièges AV électr. et chauffants, etc.
En option Agrément: • Affichage tête haute (1 300 €) • Conduite semi-autonome niveau 2 (2 600 €) • Ecran Superscreen (1 850 €) • Roues AR directrices (3 400 €), etc.

tations haut de gamme de cette routière: confort élevé, insonorisation soignée, habitabilité généreuse, technologie embarquée dernier cri... Côté budget d'utilisation, le puissant six cylindres se montre particulièrement économique à l'usage. Comptez 6,9 l/100 km en moyenne, et 1 litre de moins sur autoroute. Il faut dire qu'à 130 km/h, il ronronne à seulement 1 400 tr/mn. Économique à l'usage, donc, mais pas à l'achat: le tarif, déjà salé, est alourdi de 10 481 € par les malus (CO₂ et poids)...

Le verdict **Auto Plus** Intéressant

Équipée d'un excellent six cylindres diesel, la nouvelle Classe E est l'une des routières les plus désirables du moment pour aligner les kilomètres. Mais à quel prix!

1. Voir Auto Plus n° 1841.

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

Adhérez au club dès maintenant !



EN CADEAU

POUR SEULEMENT

2.67€/mois*



ADHÉREZ SOIT

• **PAR TÉLÉPHONE AU 09 69 39 69 50**
(n° non surtaxé)

• **SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS**

• **EN RENVOYANT LE BULLETIN CI-DESSOUS**

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

Je souscris au Club Auto Plus

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1556927

Dater et
signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77222 434051. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 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 retour sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr. *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





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

CETTE SEMAINE

Mini Countryman

Le Countryman change totalement son fusil d'épaule avec cette troisième génération : il mesure désormais 4,45 m de long, soit 35 cm de plus que le tout premier modèle, sorti en 2010. Un gouffre ! Alors que la génération suivante faisait partie des plus grands SUV citadins, la nouvelle intègre la catégorie des SUV compacts (et chics, forcément). Il y rencontrera des rivaux de taille comme l'Audi Q3, le Mercedes GLA ou encore le BMW X1, son cousin (le Mini repose sur la même base technique que ce dernier). En rupture avec ses devanciers, ce Countryman s'en distingue surtout par ses originalités de style,

notamment au niveau de la calandre, inédite, ou de la forme des feux (à leds et dotés d'une signature lumineuse personnalisable). A bord, on découvre un seul et unique écran (tactile) en forme de disque, au centre, complété par un affichage tête haute. Les occupants profitent, bien sûr, de la crise de croissance, tout comme leurs bagages. Nous avons évalué toutes ces évolutions en utilisant un Countryman au quotidien, équipé du moteur essence le plus puissant de la gamme (300 ch) dans la célèbre version John Cooper Works. Une configuration qui coûte 75 597 € (compris 17 247 € de malus écologique et 1 350 € de malus au poids). ■



N. SOLER

Des passagers (presque) tous convaincus !

Nos trois grands collègues (de plus de 1,77 m) ont particulièrement apprécié le bel espace au niveau des jambes. Seul celui installé au milieu s'est plaint de devoir jouer des coudes avec ses voisins. L'assise dure de la banquette peut également gêner lors des longs trajets.



N. SOLER

Un confort... sportif

Nous avons pu le vérifier sur nos trajets habituels : les suspensions typées sport du Countryman JCW ne réalisent pas de miracle lorsque le revêtement se dégrade, et les jantes optionnelles de 20" (19" de série) chaussées de pneus à profil bas n'arrangent rien à l'affaire...



N. SOLER

Les manœuvres : ouvrez l'œil

En passant de l'actuel au nouveau Countryman, la différence de gabarit se ressent au volant, notamment à l'entrée des parkings. Cette version braque mal (12 m selon nos mesures) et les gros montants latéraux ne favorisent pas la visibilité. Pour aider dans les manœuvres, Mini propose une caméra à 360° assez bien conçue et à la qualité d'image excellente.

Vraiment sportif ?

Lors d'un trajet qui nous a menés jusqu'en région lyonnaise, le Countryman JCW s'est montré plaisant à conduire sur petites routes sinueuses. Néanmoins, dès que l'on force l'allure, le train avant manque cruellement d'accroche. Et gare aux nombreuses remontées de couple dans le volant. On se console avec une sonorité certes un brin artificielle, mais plutôt sympa.



A. CORTESI



A. CORTESI

Gourmand, ce puissant quatre cylindres !

Après avoir évolué sur tous les terrains (petites routes de montagne, ville et autoroute), il nous a fallu refaire le plein d'essence au bout de 500 km, avant d'atteindre la réserve. Comprenez que le 2.0 turbo aura donc consommé un peu plus de 9 l/100 km lors de notre trajet. Une valeur qui peut, en conduite "soutenue", s'envoler au-delà des 13 l/100 km...



A. CORTESI

Ambiance très colorée la nuit

La conduite du Countryman s'est révélée très apaisante de nuit. Selon l'envie, le système laisse la possibilité de jongler entre différentes ambiances lumineuses, avec des effets qui ne perturbent en rien les trajets. Notez que le tissu qui habille la planche de bord est éclairé par rétroprojection. Le rendu est superbe !



N. SOLER

En ville, pas si zen...

La boîte automatique se montre un peu trop brusque lors des nombreux redémarrages imposés par la circulation urbaine. C'est peu agréable et cela perturbe l'agrément à basse vitesse. Attention également à la conso en ville, qui tourne autour des 10 l/100 km...



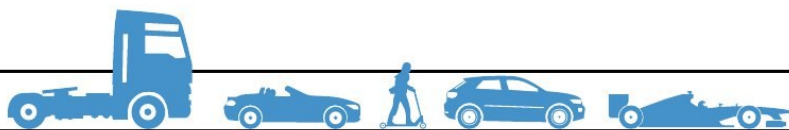
N. SOLER

Jouer les utilitaires, il sait faire

Le coffre du Countryman ne fait pas semblant. Outre sa belle modularité (banquette coulissante, plancher de coffre modulable, dossiers inclinables et rabattables), nous avons pu compter sur sa belle capacité de charge (de 500 à 605 dm³). En rabattant les dossiers, il a même pu englober tous nos grands cartons. Notez la large ouverture du hayon.

Notre verdict Un brin prétentieux

Après plusieurs jours au volant de sa plus puissante version, nous avons pu apprécier l'ambiance, ainsi que la bonne habitabilité à bord du Countryman. Sa modularité nous a également facilité la tâche à plusieurs reprises. Cependant, sur la route, cette déclinaison de 300 ch nous a laissés sur notre faim. Ce Countryman se révèle finalement bien plus à l'aise sur autoroute. Mais gare à la conso...



Optimus Evo 5 Essai de l'un des meilleurs buggies du Dakar

V8 6,2 l - 380 ch - 380 000 €

Une journée en enfer!



PHOTOS: A. CORTESI

L'équipe du Team MD Rallye Sport, dirigée par Joan Morel, nous a donné son feu vert. Nous allons pouvoir tester un buggy deux roues motrices parmi les plus performants de la planète. L'Optimus Evo 5 et son très éclectique pilote Christian Lavieille ont récemment terminé deuxièmes de leur catégorie lors de la célèbre course du Dakar. Rendez-vous est donc pris à Tarare (Rhône). Fait plus étonnant, la découverte de l'engin s'effectuera sur un très exigeant terrain de... moto-cross.

Un gros V8 d'origine Chevrolet

Une fois sur place, nous faisons face aux deux impressionnantes machines du Team: le buggy et son camion d'assistance. L'Optimus Evo 5 n'est pas plus long qu'une Dacia Sandero (4,11 m) mais ses 2,11 m de large impressionnent. Elaboré sur la base d'un châssis multitubulaire et habillé d'une coque en fibre de carbone, l'Optimus profite depuis l'année dernière de quelques modifications. La principale concerne l'adoption de doubles triangulations à l'avant et à l'arrière. Outre les suspensions au débattement XXL signées du spécialiste Bos, ce buggy est motorisé par un gros V8, 6,2 litres

atmosphérique, de 380 ch, situé en position centrale arrière. Réputé indestructible, ce bloc fourni par Chevrolet est ici associé à une boîte séquentielle à six rapports. Le ton est donné! Pénétrer à bord réclame de la souplesse. Une fois installé, on plonge littéralement dans l'univers de la compétition. Tout est pensé pour optimiser les performances. Les sièges baquets, le volant spécifique, le frein à main directionnel, la commande de boîte séquentielle, les multiples fonctions comme le limiteur de vitesse, le réglage de la pression des pneumatiques (arrière, uniquement) et les nombreux boutons liés à la navigation interpellent.

Après plusieurs tours effectués à un rythme effréné en passager, au côté de Christian Lavieille, me voilà aux commandes du monstre. Une fois les consignes bien intégrées, il est temps de démarrer le gros V8 américain, à la sonorité très caractéristique. Avant de m'engager sur la piste, je me familiarise avec la largeur de l'engin, l'embrayage, la commande de boîte et la direction ultra-directe, en effectuant quelques tours de roues sur le parking adjacent au circuit. Coaché par Joan Morel qui m'accompagne, les premiers mètres sur le circuit mettent dans l'ambiance.



Le simple fait de s'installer à bord en dit long sur les capacités physiques requises pour maîtriser un tel engin... À droite du volant, la commande de boîte et le frein directionnel sont à portée de main.



Notez le châssis multitubulaire, la boîte de vitesses située tout à l'arrière, ainsi que les amortisseurs XXL du spécialiste Bos.



A droite, le navigateur occupe un rôle indispensable. Il a également autorité sur certaines fonctions du véhicule comme la limitation de vitesse lors des traversées de villages.



Lors de la remise des gaz à fond, les énormes pneus spécifiques BF Goodrich assurent une motricité sans faille. Et bouchez-vous les oreilles, car le V8 ne chante pas, il hurle ! Notez aussi le travail des suspensions lorsque le Buggy se retrouve en appui.

A la pointe de la catégorie des deux roues motrices

La catégorie reine du Dakar dans laquelle évolue Carlos Sainz (récent vainqueur) ou encore Sébastien Loeb se nomme "Ultimate". Mais il existe aussi celle des prototypes à deux roues motrices. C'est au sein de celle-ci que Christian Lavieille et Valentin Sarraud se sont illustrés lors de la précédente édition du Dakar en montant sur la deuxième marche du podium. Au volant de leur Optimus Evo 5, ils ont bouclé l'épreuve en 52 h 36, soit à 1 h 16 seulement derrière les vainqueurs.

Sachez que l'équipe MD Rallye Sport propose différentes formules pour le Dakar. Comptez par exemple un budget de 250 000 € tout compris (engagement, location, assistance et consommables) pour quatorze jours de course. L'achat du véhicule, lui, est possible, au tarif de 380 000 € !



Nous attaquons d'emblée une pente très raide, du haut de laquelle la visibilité est quasi nulle. Après la descente, Joan m'enjoint de remettre les gaz sur une "petite" ligne droite pourtant jonchée de bosses : le Buggy ne bronche pas, et je suis scotché au siège ! Alors que j'essaie d'éviter de véritables crevasses, Joan m'interpelle. Je dois conserver une trajectoire plus "tendue". "Les suspensions s'occupent du reste", me souffle-t-il. En effet, leurs capacités d'absorption s'avèrent impressionnantes. Lors de la réception d'un saut, elles possèdent cette faculté de plaquer les 1 600 kg (à vide) du Buggy au sol, avec une efficacité déconcertante. Mais ne vous méprenez pas : à bord, nous sommes malgré tout secoués comme des pruniers, et quel raffut ! Le V8 vous en met plein les oreilles. Par ailleurs, ce dernier n'est pas du genre frugal : sur piste, il avale en moyenne...

40 l/100 km, et dans le sable, c'est 20 l de plus ! Fort heureusement, l'Optimus est doté d'un énorme réservoir de 400 l. Indispensable pour affronter les longues spéciales du Dakar. Quoi qu'il en soit, avec ses 660 Nm de couple, uniquement distribués sur les roues arrière, le 6.2 l ne craint pas grand-chose. Dans les virages serrés, la direction offre une bonne maniabilité, tandis que le frein à main directionnel (lorsque l'on tire sur le levier, la roue arrière droite se bloque, la roue gauche faisant de même lorsqu'on le pousse) aide à enrayer davantage le train arrière dans les épingles. Mais ne s'improvise pas pilote qui veut ! La maîtrise d'un tel engin réclame du temps et une excellente condition physique. Lors du Dakar, les pilotes doivent en effet enchaîner de très longues journées à son volant... Prix du Buggy : 380 000 € !

David Bouillaux



Pour stopper l'engin, le pilote dispose d'un système de freinage (Oreca) composé de disques de 356 mm et d'étriers à 6 pistons.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	220 km/h
Conso (sur piste)	40 l/100 km
Poids (à vide)	1 600 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	8 cylindres en V, 16S
Cylindrée	6 162 cm ³
Puissance maxi	380 ch
Couple maxi	660 Nm à 4 800 tr/mn
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Séquentielle, 6 rapports
Pneus	BF Goodrich KDR2+ 37"
Jantes	Braid 17"
Réservoir	400 litres
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 2,20 x 1,73

Le verdict **Auto Plus** Une référence !



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Compresseur portatif Air Force 5 de Scheppach



Ne négligez pas la pression de vos pneumatiques ! Eux seuls vous relient à la route. Alors avoir, chez soi, un compresseur pour réajuster la pression ou surgonfler vos gomme avant un départ chargé, n'est pas superflu. L'appareil portatif de Scheppach, l'Air Force 5, gonfle jusqu'à 8 bars.

Comment ça marche ?

Il se présente sous la forme d'une petite mallette de 25 x 20 x 11 cm avec une poignée sur le dessus et pèse seulement 1,6 kg. Il dispose de trois niches de rangement sur les côtés pour le cordon d'alimentation secteur (230 V alternatif) de 1,95 m, celui pour l'allume-cigare (en 12 V) de 4 m et le tuyau de gonflage de 70 cm avec un embout qui se verrouille par levier. Une fois le

compresseur branché, il suffit de sélectionner le mode d'alimentation (AC ou DC) et l'écran s'allume pour afficher la pression actuelle. Il ne reste plus qu'à régler la valeur cible et à démarrer. L'appareil s'arrête automatiquement lorsqu'il l'atteint. Une trappe renferme plusieurs embouts pour des accessoires.

Au final ●●●●●

Notre manomètre étalonné a parlé ! La valeur affichée est bien juste. L'Air Force 5 gonfle vite : 3 mn 20 s pour 2,5 bars en 12 V et 2 mn 40 s sur secteur. Il atteint, en une fois, la valeur cible sans être assourdissant avec 80 db à 50 cm mais sans grande précision (+ ou - 0,1 bar). On apprécie le verrouillage facile de la valve par levier, on aime moins les niches de rangement trop petites.

Bien ●●●●● Moyen ●●●●● Décevant ●●●●●



Compresseur portatif Air Force 5 de Scheppach, 64,90 € chez Leroy Merlin.



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Les sièges chauffants



En utilisant des résistances électriques, les sièges chauffants **1** et **2** apportent un surcroît de confort très agréable par temps froid.

Quel bonheur d'activer les sièges chauffants lors des matinées les plus fraîches ! Voyons leur principe de fonctionnement.

Comment ça marche ?

Juste sous le tissu de leur assise, ces sièges intègrent des nappes chauffantes en plastique souple. Ces dernières renferment des résistances électriques qui

dégagent de la chaleur lorsqu'elles sont traversées par un courant électrique. Un système de thermostat assure un bon contrôle de la température afin d'éviter des brûlures, voire... l'incendie ! Les sièges chauffants sont souvent dotés d'une minuterie qui les désactive automatiquement au bout d'un certain temps. Les modèles les

plus sophistiqués disposent en plus d'un système de ventilation à l'aide de petites souffleries implantées dans les assises, cette fois, pour éviter la transpiration par fortes chaleurs.

À l'usage

S'ils sont longtemps restés l'apanage de voitures haut de gamme, les sièges chauffants tendent à se démocratiser,

notamment grâce à l'émergence des modèles électriques. En effet, ils offrent une sensation de chaleur agréable et immédiate, tout en consommant beaucoup moins que le chauffage classique, que celui-ci fonctionne soit par résistances électriques soit par pompe à chaleur, ce qui permet de préserver l'autonomie de la batterie.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

LE TUTO

Par J. Palaz

Les solutions anti-rongeurs à l'essai

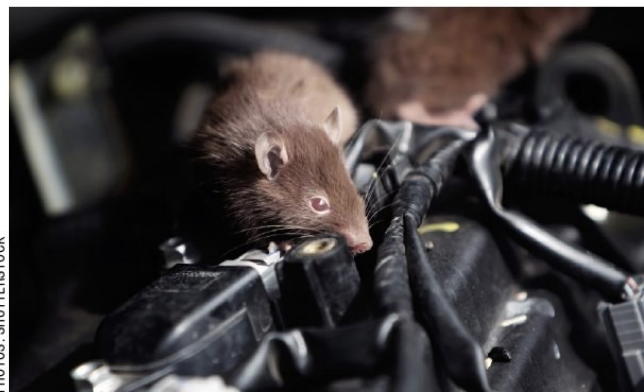


Si les dégâts causés par les rongeurs sous le capot ne sont pas un phénomène nouveau, l'indifférence des constructeurs demeure. Reste alors aux malchanceux à trouver la parade qui fera déguerpir les intrus.

Attirés par la chaleur et la sécurité que le compartiment moteur d'une automobile peut offrir, les mustélidés (martres, fouines, furet...) et autres rats ont la fâcheuse habitude d'y élire domicile. Une gêne qui resterait mineure si ces derniers ne passaient pas le plus clair de leur séjour à ronger les fils, câbles, durits et mousses isolantes, provoquant

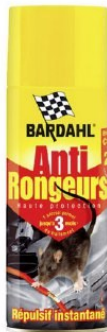
parfois des pannes et en conséquence de coûteuses réparations. Seule bonne nouvelle, l'odorat, l'ouïe et le toucher de ces indésirables sont très sensibles. Des faiblesses autour desquelles différentes solutions ont été imaginées pour déloger l'animal. Le labo Auto Plus a testé pour vous celles qui sont réellement efficaces et les autres...

PHOTOS: SHUTTERSTOCK



Répulsifs liquides : ça marche !

Vendus en aérosol (Stop & Go anti-martres : 22 € les 200 ml, Bardhal Anti Rongeurs : 22 € les 400 ml), ces répulsifs sont faciles à répandre sur l'ensemble des éléments convoités par les bestioles et dans les passages de roue du véhicule. Néanmoins, l'effet n'est que de courte durée et impose de recommencer chaque semaine le traitement. Une contrainte à laquelle il faudra penser et qui, à terme, représente un budget non négligeable. Les mêmes répulsifs sont également conditionnés sous la forme de blocs ou de bâtonnets. Mais ces derniers s'avèrent plus compliqués à loger dans les recoins de la zone à traiter et à faire tenir en place.



Gaines de protection : fiables mais compliquées

L'idée d'offrir une seconde et épaisse peau aux fils et câbles qui constituent le faisceau est une bonne idée. Dans ce cas, les prix varient en fonction de la qualité des matériaux. Comptez entre 5 € du mètre pour les gaines annelées en plastique et fendues, à refermer avec de l'adhésif et jusqu'à



25 € du mètre pour une gaine en fibre de verre auto-enveloppante. Quel que soit votre choix, cette nouvelle protection donnera du fil à retordre à l'animal et l'empêchera d'accéder au cœur des câbles. Seuls bémols, la difficulté d'accès et le manque d'espace sous le capot rendent l'opération difficile et le risque de ne pouvoir sécuriser l'ensemble du faisceau existe. Cette solution s'avère néanmoins indiquée pour les fils des bougies et câbles de batterie, souvent accessibles.

Emetteurs d'ultrasons : misez sur le bon



Ces petits boîtiers, alimentés par la batterie du véhicule, sont censés émettre des fréquences imperceptibles

par l'homme, mais fort désagréables pour les rongeurs. Une fois l'émetteur placé dans le compartiment moteur et relié à la batterie, vous n'avez plus rien à faire. Peu gourmand en énergie, il permet de protéger un véhicule immobilisé pendant près d'un mois. Mais après avoir testé quatre modèles, seul un d'entre eux s'est avéré efficace : le SecoRüt High Power (38,99 € sur Conrad.fr). Des résultats inégaux, donc, qui font encore préférer la fiabilité du répulsif à pulvériser.

Tapis grillagé : inutile



Ici, ce sont les délicats coussinets du mustélidé

qui sont mis à rude épreuve. Glissé sous le véhicule, ce grillage synthétique (vendu 25 €) aurait pour effet de dissuader l'animal d'y poser les pattes et, donc, de rebrousser chemin. Certains préconisent d'utiliser le bon vieux grillage à poules qui présente les mêmes caractéristiques. Mais malheureusement, les tests en situation réelle ont démontré l'inefficacité de cette solution. L'animal ne semble absolument pas perturbé par la maille censée le repousser.

LES MODÈLES À SURVEILLER DE PRÈS

Audi: A1, A3, A4, A6

Chevrolet: Aveo

Fiat: Panda 2

Ford: Fiesta (actuelle) et B-Max

Hyundai: ix35

Mazda: 3

Peugeot: 208, 308

(ancienne), RCZ et 5008

Renault: Scenic 3

Seat: Ibiza (actuelle)

Skoda: Yeti et Octavia 2

Toyota: Auris

Volkswagen: Polo 5, Golf 7, Caddy, Touran, Passat, Coccinelle et Tiguan



LE BILAN APRÈS 100 000 KM

Mercedes Classe A



S. KRIEGER / AUTO BILD

Chez Mercedes, selon le discours officiel, “petite” voiture ne rime pas avec qualité au rabais. Pour vérifier cette promesse, nous avons soumis une Classe A de quatrième génération à notre impitoyable test des 100 000 km.

Après avoir pris les traits d'un petit monospace, la Classe A est devenue, en 2012, une berline rivale des Audi A3 et BMW Série 1. Couronnée de succès, la recette a été remise au goût du jour en

2018 avec un quatrième opus toujours plus sophistiqué. C'est ce modèle, en version 220 d diesel de 190 ch, qui a participé à notre marathon. Après 100 000 km et aucune panne, le démontage a révélé très peu de

défauts. Seules de légères traces de corrosion (superficielles et sans gravité) sur l'essieu arrière et une fuite sur une durite du circuit de climatisation ont été relevées. Un excellent résultat.

Pierre Audemar



Mécanique Du costaud, sauf en haut de gamme

DIESEL

Contrairement à sa devancière, cette génération ne fait ici appel qu'à des moteurs 2.0 maison. Le niveau de fiabilité s'avère très bon, même si quelques rares autos affichent un appétit en huile un peu trop important (environ 0,5 l/1 000 km). Il convient donc de contrôler régulièrement le niveau de lubrifiant.



S. KRIEGER / AUTO BILD

ESSENCE

Sur les versions les moins puissantes (160, 180 et 200), c'est un moteur d'origine Renault, le 1.3 TCe, qui officie. A ce jour, il ne fait preuve d'aucune défaillance chronique. Ce n'est pas le cas du 2.0 qui équipe les autres versions (220, 250 et AMG). Des soucis de culasse et de soupape peuvent survenir dès 40 000 km, engendrant une facture dépassant les 5 000 €. Une forte consommation d'huile et/ou un fonctionnement erratique sont les signes avant-coureurs de ces défaillances.

HYBRIDE RECHARGEABLE

Baptisée 250 e, cette variante associe le 1.3 Turbo à un moteur électrique. Ce duo ne présente, jusqu'à présent, aucune avarie récurrente.

TRANSMISSION

Quelques Classe A ont été livrées avec une transmission manuelle à six rapports. Mais, dans la grande majorité des voitures, c'est une boîte à double embrayage, comptant sept ou huit vitesses selon les cas, qui transmet la puissance aux roues. Aucun problème n'a été signalé, quelle que soit la configuration.



Y. LEFEBVRE



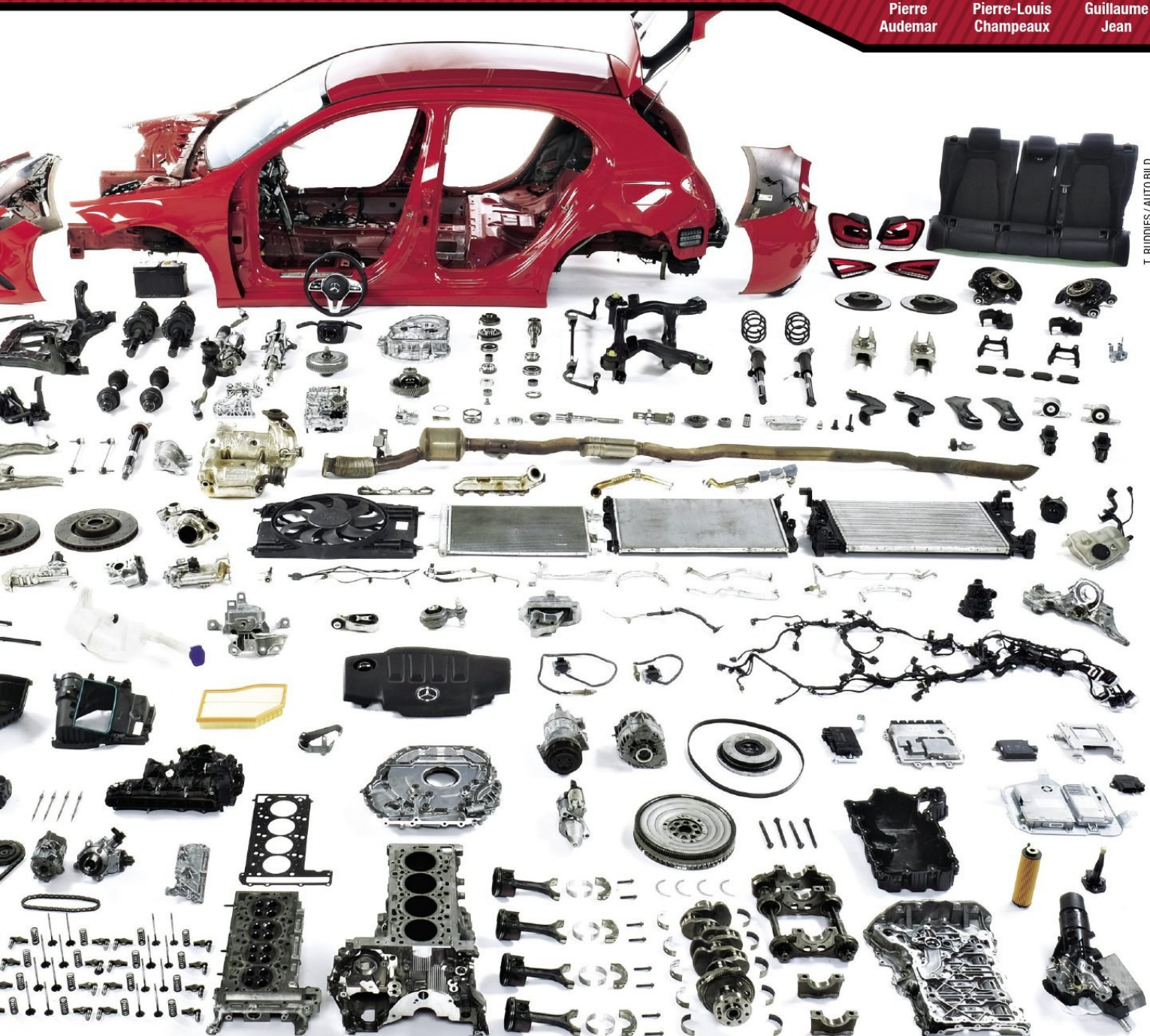
Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



T. RUDDIES / AUTO BILD

Electronique Imperfections corrigées

TABEAU DE BORD

Durant les premiers mois de production, les bugs ont été nombreux: dalle tactile qui ne répondait pas aux injonctions, écran figé ou qui s'éteignait, informations fantaisistes... Tous ces soucis ont désormais été réglés grâce à des mises à jour faites en concession.

ÉQUIPEMENTS

Les problèmes signalés concernent des fonctions distinctes, si bien que l'on ne peut parler de défaillance récurrente. Mais en venir à bout impose un passage dans un atelier de la marque (150 €).



C. CHOULOT / MERCEDES-BENZ



DR

Matériaux Toujours au top

HABITACLE

Depuis octobre 2022, date de commercialisation de la version restylée, la Classe A surpasse toutes ses rivales grâce à ses matériaux de grande qualité et ses assemblages très soignés. Auparavant, cette Mercedes se situait déjà dans la moyenne haute de sa catégorie.

CARROSSERIE

Hormis des traces de rouille superficielles sur l'essieu arrière, "notre" Classe A réalise ici un sans-faute. Preuve que la protection des soubassements est efficace. Les assemblages sont tout aussi impeccables.



N. SOLER



N. SOLER

Le baromètre de la fiabilité

L'avis des propriétaires

"Ah, si elle était fiable et Mercedes compétent!"



P.-A. LALAUDE / ANDIA

Si je m'en tiens aux seules prestations de ma Classe A 35 AMG de 2020 (35 600 km), je ne suis pas déçu. Avec ses quatre

roues motrices, elle est littéralement scotchée au bitume. Quant à son moteur, il ne montre aucune faiblesse lors des accélérations. Idéal pour dépasser en toute sécurité... ou simplement pour se faire plaisir. En ce qui concerne les éléments négatifs, je place en tête le manque de fiabilité. Mon auto est victime d'un défaut d'étanchéité des soupapes. Pire, Mercedes se montre incapable de traiter ses clients avec respect. Dommage!

➔ **Claude B.**, 64110 Rontignon

"Un niveau de finition vraiment au-dessus du lot"



DR

Ma Classe A 180 de 2020 est l'un des premiers modèles restylés à avoir été livré. Et je ne peux que souligner l'excellente qualité de fabrication intérieure. Pas un matériau qui ne soit pas cossu et pas un assemblage qui ne soit pas parfait. Je roule très peu, puisque ma Classe A n'a que 13 000 km, mais j'ai d'ores et déjà pu relever une consommation moyenne très basse à mes yeux : comprise entre 5,5 et 6 l/100 km, sachant que mon utilisation se fait à moitié sur route et à moitié en ville.

➔ **Philippe P.**, par e-mail

"Impossible de trouver plus économique à l'usage"



DR

Ma A 250 e a été mise en circulation en 2020 et affiche aujourd'hui 42 000 km. Bien qu'il s'agisse d'une finition AMG Line, dotée d'un amortissement et de sièges plus fermes

que le reste de la gamme, je la trouve très confortable. Selon moi, son atout majeur reste son faible appétit. Depuis mon achat, la consommation moyenne s'établit à 2,4 l/100 km! Certes, cela implique de recharger le plus souvent possible cette version hybride plug-in, mais, vu les tarifs actuels du sans-plomb, c'est très appréciable. Je ne m'étendrai pas sur le service après-vente, en dessous de tout ce que j'ai pu connaître et indigne d'une marque qui se veut premium. J'aurais également apprécié d'avoir une climatisation bizona.

➔ **Gérard R.**, 89470 Monéteau

"Qualité de fabrication en or et service clients en plomb"



DR

Ma Classe A 180 d de 2019 vient tout juste d'atteindre la barre des 55 000 km. Si j'ai choisi une version diesel, c'est pour la sobriété promise par ce type de moteur. Sur ce point, je ne suis pas déçu, avec, en moyenne, 5,5 l/100 km. En revanche, le vendeur s'était bien gardé de me prévenir que, roulant peu et surtout en zone urbaine, le diesel n'était pas fait pour moi. J'ai dû déjà déboursier plus de 3 000 € pour résoudre des problèmes liés au Fap et aux injecteurs, que la marque a refusé de prendre en charge. Ce sera donc ma première et ma dernière Mercedes, malgré toutes les qualités intrinsèques de ce modèle : douceur du moteur et de la boîte de vitesses 7G-DCT, tenue de route impeccable...

➔ **Matthieu S.**, par e-mail



AUTOBILD

LE VERDICT Auto Plus

Mercedes a gardé le meilleur pour la fin

Fiabilité moteur

Diesel	● ● ● ● ●
Essence	● ● ● ● ●

Electronique

Tableau de bord	● ● ● ● ●
Equipements	● ● ● ● ●

Matériaux

Habitacle	● ● ● ● ●
Carrosserie	● ● ● ● ●

C'est officiel, la quatrième génération de Classe A sera aussi la dernière. Dommage, car, contrairement aux précédentes, elle fait preuve d'un niveau de fiabilité et de qualité presque impossible à prendre en défaut. Le seul point noir concerne le 2.0 Turbo que l'on trouve sur les versions essence les plus puissantes. Cela dit, celles-ci sont très peu diffusées en France. Enfin, bémol pour le SAV, critiqué par nombre de clients les rares fois où il a dû être sollicité...

NOMMÉ AU
PRIX
DES LECTEURS

**Auto
Plus**

2024

ÉQUIPEMENT

QUATRAK PRO +



PNEU TOUTES SAISONS AVEC UN TRUC EN PLUS

DÉCOUVRE PLUS



VREDESTEIN
PNEUS

Fiat Tipo

Pour Salvino Grazioso, le comble, ce n'est pas tant que sa Fiat Tipo soit tombée en panne. Mais plutôt que la marque ait, sans justification, refusé de lui accorder une prise en charge, même partielle, des travaux.



GILLES PIEL / ALPACA / ANDIA

1 968 € pour une direction hors service à 58 700 km !

Pour la plupart des automobilistes, l'achat d'une voiture neuve représente un gros effort financier. En retour, il est donc naturel d'attendre de sa nouvelle auto qu'elle soit irréprochable durant de nombreuses années. Malheureusement, ce n'est pas toujours le cas, comme le démontre encore le cas de Salvino Grazioso. Ce lecteur devient, au printemps 2018, le propriétaire d'une Fiat Tipo 1.4 T-Jet 120, qu'il espère pouvoir garder longtemps et avec

laquelle il compte parcourir des dizaines de milliers de kilomètres sans encombre. Aussi, ce n'est pas sans une certaine inquiétude que, à l'automne dernier, il signale à son concessionnaire ce qui lui semble être un problème lié à la direction.

Retour décevant

L'impression de Salvino s'avère être bonne, puisque le représentant de la firme italienne lui indique rapidement qu'il faut changer l'arbre de direction. Or cette Tipo n'a alors que

58 700 km, ce qui semble très tôt pour une telle défaillance. Ne pouvant se passer de sa voiture, Salvino décide de faire effectuer les réparations, mais souhaite également qu'une demande de prise en charge soit déposée auprès de Fiat. Malheureusement, le constructeur ne se montre pas disposé à faire le moindre effort et laisse son client s'acquitter seul de la facture, dont le montant atteint 1 968 €. Une déception pour Salvino, qui décide de nous contacter.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Depuis qu'il possède sa Tipo, Salvino a systématiquement fait confiance au réseau Fiat pour sa maintenance. Ce client fidèle espérait ainsi être à l'abri des déconvenues ou, au moins, les voir largement prises en charge par la marque. Mais Fiat n'a pas été à la hauteur des attentes de son client. En effet, un arbre de direction doit, comme l'indique le barème de nos experts, durer 300 000 km. Salvino peut donc exiger un remboursement correspondant à 75 % du montant total de la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 208

En manque d'air

Ma 208 1.5 BlueHDI 100 de 2020 n'a que 43 200 km. Pourtant, le pulseur d'air de la climatisation vient d'être changé. J'ai payé 342 € sur un devis initial de 683 €.

Vanessa Hsain Domenichine, 20113 Olmeto

NOTRE CONSEIL Le geste que vous a accordé Peugeot, qui correspond à une contribution à hauteur de 50 %, est très insuffisant pour une telle pièce (prévue pour durer normalement 200 000 km) et pour un véhicule de 4 ans et de moins de 50 000 km. Appuyez-vous sur le barème de nos experts pour exiger une participation complémentaire de 45 %, soit une prise en charge globale de 95 % du devis (649 €).

Renault Captur

Boîtier à durée limitée

Mon concessionnaire Renault vient d'établir un devis de 809 € pour le remplacement du boîtier télématique SOS de mon Captur 1.3 TCe 130 de 2020 (21 200 km). Pour le moment, je n'ai eu qu'une offre de participation de 25 %.

Chantal Hamentien, 57000 Metz

NOTRE CONSEIL Rappelons tout d'abord que, comme le confirme le barème de nos experts, un tel calculateur a une durée de vie de 250 000 km et qu'une défaillance doit être supportée à 100 % par la marque jusqu'à 5 ans/80 000 km, au premier des deux termes atteint. Vous pouvez donc relancer Renault afin d'obtenir une prise en charge intégrale.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Toyota a payé 100 % du volant

Le dossier principal de notre n° 1842 était consacré à Lionel Baize, de Pompertuzat (31), et à son Toyota Rav4 Hybrid 222 AWD de 2019. A 75 300 km, le revêtement en cuir du volant de son SUV partait en lambeaux, et remplacer cet élément impliquait une facture de 1 592 €. Lors de la parution de notre article, Toyota avait fait à son client une offre de prise en charge à hauteur de 47 %, ce qui laissait à Lionel 844 € à payer. Mais, après quelques semaines, la marque et son concessionnaire ont finalement payé la totalité de l'intervention. Bravo !



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.

PARTICIPE AU
PRIX
DES LECTEURS

**Auto
Plus**

2024

NEW GENERATION^{*}

TYRE

AAA

**CLASSÉ 100% AAA
À L'ÉTIQUETAGE
EUROPÉEN¹**



**>55% DE MATÉRIAUX
BIOSOURCÉS
& RECYCLÉS²**

»RUNFORWARD™

**LA NOUVELLE
TECHNOLOGIE EN
CAS DE CREVAISON³**

ELECT™

**LA TECHNOLOGIE
DÉDIÉE AUX VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**

**P ZERO™ E, LE PNEUMATIQUE PERFORMANT CONÇU
POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES HAUT DE GAMME.**

Caractéristiques disponibles dans toutes les dimensions de la gamme P ZERO™ E au moment du lancement. Plus d'informations sur <https://www.pirelli.com/tyres/fr-fr/voiture/new-p-zero-e>

1. Concerne la gamme de remplacement.

2. Grâce à une combinaison de ségrégation physique et d'approche par bilan massique. Selon la dimension des pneumatiques, le contenu biosourcé et recyclé varie respectivement entre 29-31 % et 25-27 %. Les matériaux biosourcés sont le caoutchouc naturel, les renforts textiles, les produits biochimiques, les biorésines et la lignine, tandis que les matériaux recyclés sont les renforts métalliques, les produits chimiques et - par bilan massique - le caoutchouc synthétique, la silice et le noir de carbone.

3. Continuez de rouler avec une crevaison jusqu'à 40km à une vitesse de 80km/h maximum. Sources: Tests Internes R&D Pirelli.

*Nouvelle génération de pneumatiques

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UN...

Peugeot 2008 essence (2019-...) à moins de 16 000 €

Doté d'un style agressif et d'un intérieur moderne, le 2008 opus 2 constitue une référence en neuf. Son succès se prolonge en occasion, même si la prudence s'impose concernant sa mécanique.

A l'instar de la 208 dont il dérive, le Peugeot 2008 a été revu de fond en comble pour le lancement de sa seconde génération en 2019. Avec notamment une présentation pour le moins spectaculaire, qui fait oublier les paisibles rondeurs de son prédécesseur. C'est surtout vrai à partir de la finition GT Line, où les phares à trois griffes lui confèrent un regard suggestif. Le 2008 a aussi le sens du spectacle à l'intérieur, avec une organisation originale du poste de conduite. Toutefois, le bloc ins-

trumentation surélevé, à effet 3D dès le niveau Allure, impose une position de conduite assez inhabituelle pour pouvoir lire les informations. De plus, l'ergonomie de certaines commandes est assez discutable. De 7" ou 10" selon la version, l'écran central un peu orienté vers le conducteur corrige le tir. Mais il peut parfois se montrer capricieux. Un point à vérifier. Contrairement à la 208, le SUV sait recevoir à l'arrière, avec une habitabilité correcte. Le coffre de 410 dm³ suffit au quotidien, mais n'a rien d'exceptionnel

pour la catégorie. En outre, la modularité est basique: le double plancher n'est disponible qu'à partir de la finition Allure et la banquette ne coulisse pas.

Un historique à vérifier

Sur la route, le petit volant participe à la sensation de dynamisme du 2008. Pourtant, la suspension est très douillette, ce qui offre une bonne douceur de conduite tout en préservant un comportement routier rassurant. Attention, les jantes 18" de la version GT peuvent dégrader le confort. Uniquement disponible avec le moteur 1.2 Pure-Tech de 155 ch et la boîte automatique EAT8, cette déclinaison est de toute façon très rare dans ce budget. On y trouvera d'ailleurs les versions de 100 et 130 ch de ce même 1.2, à la souplesse

innée quel que soit le niveau de puissance. Si bien que le 100 ch rend déjà beaucoup de services et n'impose pas de rétrograder plus que de raison pour avoir de bonnes reprises. Le 130 ch laisse plus de choix en matière de finition (d'Active à GT Line) et de transmission, avec l'excellente boîte auto. à huit rapports. Reste que, malgré ses qualités, ce bloc 1.2 fait couler beaucoup d'encre... et d'huile. Et pour cause: sa courroie de distribution immergée dans l'huile peut, dans le pire des cas, entraîner la casse moteur. La marque a pris les devants avec un nouveau kit et un plan d'entretien resserré. Mais la prudence est de mise, avec une vérification scrupuleuse de l'historique avant de signer, quelle que soit la version visée. **Soufyane Benhammouda**

Le 2008 en met plein les yeux lorsqu'on monte à bord. A cette ambiance techno s'ajoutent un bon niveau de finition et des matériaux assez robustes au fil du temps.



Si la largeur de la banquette est juste, l'habitabilité arrière est correcte, tout comme le confort grâce aux assises creusées. Le volume de coffre, assez moyen, est tout juste suffisant et pâtit d'une modularité quelconque.



Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ L'entrée de gamme Active ne fait pas beaucoup de sacrifices et propose l'indispensable. Un cran au-dessus, l'Allure apporte la caméra de recul, la clim' auto. ou l'i-Cockpit 3D. Les versions Business sont à peine mieux garnies : la première reçoit la navigation 3D, et la seconde s'équipe d'un écran 10". Ecran qui est normalement réservé à la GT Line (indisponible avec le moteur 100 ch), reconnaissable à son regard. La GT mise tout sur son apparence sportive.

LA DOTATION DE SÉRIE

Active : • ABS + ESP • Capteur pluie et lumière
• Clim' manuelle • Isofix AR • Jantes 16"
• Radar de recul • Régulateur/limiteur de vitesse.
Active Business : • Antibrouillards • GPS 3D.
Allure : • Barres de toit • Caméra de recul • Clim' auto.
• Démarrage sans clé • Double plancher de coffre
• Frein de parking électr. • i-Cockpit 3D • Jantes 17".
Allure Business : • Ecran tactile 10" • Radar AV.
GT Line : • Ecran tactile 10" • Feux de route auto. • GPS
• Isofix AV • Phares full led • Vitres teintées.
GT (PureTech 155) : • Jantes 18" • Sellerie Alcantara.



Y. LEFEBVRE

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.2 PureTech - 100 ch	1.2 PureTech - 130 ch	1.2 PureTech EAT8 - 130 ch	1.2 PureTech EAT8 - 155 ch
Vitesse maxi	173 km/h	191 km/h	193 km/h	200 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s5	31s8	31s8	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	9s/11s7/15s6	7s9/10s1/15s	6s8 (en Drive)	6s (en Drive)
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,9 l/100 km	7,1 l/100 km	7,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,4/6,6 l/100 km	6,8/7/7 l/100 km	6,7/6,9/7,6 l/100 km	7,1/7/8,7 l/100 km
Poids	1 199 kg	1 265 kg	1 302 kg	1 312 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	61 m	64 m	63 m
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 5 000 tr/mn	130 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 5 500 tr/mn	155 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	105 g/km/1	102 g/km/1	109 g/km/1	114 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Avec un budget de 16 000 €, on trouve trois déclinaisons autour du 1.2 PureTech, de 100 à 155 ch. La version d'entrée de gamme est de loin la plus représentée, alors que le moteur de 130 ch peut recevoir la boîte automatique. La version de 155 ch est rare.

1.2 PureTech 100: souple et agréable, cette version dégonflée offre déjà bien des services pour un usage quotidien. Mais elle n'est associée qu'à la boîte manuelle, certes agréable à manier, mais peu confortable dans les bouchons. C'est la plus sobre

de la sélection, mais aussi la plus abordable : on trouve des Active de 2021 avec 30 000 km sans dépasser le budget.

1.2 PureTech 130: les performances font ici un sérieux bond en avant, ce qui profite à la polyvalence du SUV. Volontaire, ce moteur est toutefois plus glouton que l'entrée de gamme, même si ses homologues d'autres marques ne font pas mieux. Comptez 70 000 km pour un Allure à moins de 16 000 €.

1.2 PureTech 130 EAT8: le 2008 devient encore plus agréable avec l'excellente boîte

auto. EAT8. Surtout, cette version permet d'obtenir le pack d'aide à la conduite (régulateur adaptatif...). Mais la cote grimpe : les modèles affichent 20 000 km de plus à finition et prix équivalents à la boîte manuelle.

1.2 PureTech 155: seul ce moteur a été associé à la finition GT. Les performances sont donc cohérentes avec sa présentation travaillée, mais les consommations sont élevées. Surtout, il fait payer cher son exclusivité : les très rares modèles sous les 16 000 € cumulent près de 150 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Distribution. Sur tous les moteurs 1.2 PureTech, la courroie immergée dans un bain d'huile s'effiloche et vient boucher la crépine. A ce moment, le témoin d'huile donne l'alerte, même si le niveau est bon. Dans le meilleur des cas, il faut nettoyer le moteur et remplacer le kit de distribution (800 €). Dans le pire des cas, c'est la casse moteur (6 000 €). A noter qu'un kit modifié et une préconisation de remplacement ramenée à 6 ans ou 100 000 km (contre 10 ans ou 180 000 km) ont été instaurés par Peugeot en 2020. Pour plus de sérénité, assurez-vous que le changement de courroie a été effectué si l'auto a près de 100 000 km et que l'entretien est à jour.

Multimédia. Les bugs électroniques ne sont pas rares, qui se traduisent par des coupures de son ou un écran noir. Une reprogrammation règle les problèmes (150 €), mais vérifiez le bon fonctionnement du système.

Nous vous conseillons

Un 2008 1.2 PureTech 100 Allure de 2021

Afin de limiter les risques liés à la distribution, mieux vaut opter pour un modèle après 2020 (courroie renforcée). Le bloc de 100 ch, suffisamment polyvalent et plus accessible, permet de viser une finition Allure correctement dotée avec 40 000 km.



A. SAUNIER

ÉCLAIRAGE, PNEUMATIQUES,
FREINS, POLLUTION...

Contrôle technique : ne vous faites pas recalser

Une voiture particulière sur cinq a été recalée au contrôle technique l'an passé. Et cette proportion atteint même une sur quatre pour les plus de 10 ans, qui représentaient près de 60 % des autos examinées. De quoi s'inquiéter ? Pas forcément si vous suivez ces quelques conseils d'*Auto Plus*.

Le contrôle technique (CT) fait partie des contraintes les moins agréables dans la vie de l'automobiliste. Rappelons qu'il faut le passer avant le quatrième anniversaire de l'auto, puis tous les deux ans pour les voitures particulières. Et qu'il est vécu par certains comme une épreuve. Car, s'il est établi que plus la voiture est ancienne (et le parc français vieillit inexorablement un peu plus chaque année), plus on court le risque de se voir recalser, une auto récente peut aussi échouer pour une brouille. A tel point que de plus en plus d'automobilistes zappent carrément le CT, ce qui est une mauvaise idée.

Heureusement, avec un minimum de préparation et une auto bien entretenue on peut réussir sans soucis cet examen. Suivez le guide.

Inspectez votre éclairage

Les défauts d'orientation des feux de croisement sont la cause n° 1 des défaillances majeures relevées : 4,6 % (voir encadré). C'est pourtant un défaut que l'on peut aisément éviter. Si vous êtes bricoleur, comme *Auto Plus* l'a souvent expliqué, vous pou-

vez tester vous-même la hauteur et l'orientation de vos phares, et au besoin les régler en agissant sur les deux vis accessibles sous le capot, derrière l'optique ou la calandre. De nombreux tutoriels sont d'ailleurs disponibles sur le Net. Sinon, le coût d'un réglage par un professionnel est de moins de 40 €.

Attention, un problème d'éclairage bénin peut tourner à la défaillance critique et vous mettre à pied le jour même du contrôle à minuit ! Ce sera le cas si aucun feu stop ne fonctionne, d'où l'importance de contrôler leur bonne marche avant l'épreuve, soit en vous faisant aider, soit en plaçant l'arrière de votre auto contre une vitrine ou un mur (*photo ci-contre*). Les pannes totales de stops sont souvent liées à un banal pépin de fusibles (voir leur emplacement dans le carnet d'utilisateur). En cas d'ampoules HS, foncez dans un centre-auto.

Soyez attentif aux pneus

Au deuxième rang des défaillances majeures, avec 3,4 % des autos refusées, on trouve les pneumatiques gravement endommagés, entaillés ou de

Contrôle technique : trois types de défaillance *

Les défauts relevés sont classés suivant leur niveau de gravité.

- **Les défaillances mineures** : elles n'entraînent aucune obligation de réparation, mais les travaux seront à réaliser à court terme.
- **Les défaillances majeures** : elles signalent une dangerosité immédiate et entraînent une obligation de réparation et une contre-visite dans les deux mois. L'auto peut rouler et même être revendue pendant cette période, même si les travaux ne sont pas effectués.
- **Les défaillances critiques** : elles entraînent une interdiction de rouler. Le véhicule peut être utilisé jusqu'à minuit le jour du contrôle. Pour être de nouveau autorisé à circuler, il devra être réparé puis passer une contre-visite. Tant que celle-ci n'est pas favorable, il ne pourra être vendu.

dimensions inadaptées. D'où l'intérêt d'inspecter les bandes de roulement et surtout les flancs de ses pneus (y compris au niveau interne) et de s'assurer qu'ils ne présentent pas de blessure ou hernie. Les dimensions homologuées par le constructeur sont rappelées sur une étiquette dans la porte ou la trappe à carburant.

Autre cause d'échec au CT (2,2 % des refus), les pneus ayant atteint l'indicateur de profondeur des sculptures. Sachez que les lettres TWI (Tread Wear Indicator), ou le logo du manufacturier sur le flanc, indiquent l'emplacement de ces témoins d'usure dans les rainures. Pour mémoire, le code de la route fixe à 1,6 mm la profondeur minimale. Vous la vérifierez facilement en plaçant une pièce de 1 euro dans la rainure : si les étoiles situées sur le bord de la pièce restent visibles, le pneu doit être changé.

Attention, une toile de pneu apparente (usure extrême, choc contre un trottoir...) constitue une défaillance critique. Rien d'anormal, car il existe alors un vrai risque d'éclatement. Il convient donc d'être particulièrement vigilant à un tel défaut.

Vérifiez vos émissions et votre ligne d'échappement

Pour les diesels, une opacité des fumées dépassant les valeurs prescrites ou dont la mesure est instable est une défaillance majeure, qui a été relevée sur 3 % des autos. Si l'opacité était déjà juste au dernier contrôle, mieux vaut faire réaliser un pré-test par un pro. Et si le résultat n'est pas bon, celui-ci pourra vous proposer une solution, comme des additifs à ajouter dans le gazole ou carrément un nettoyage du moteur à l'hydrogène. Par ailleurs, pour mettre toutes les chances de son côté (et





Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

notamment si l'on roule surtout en ville), il est conseillé d'avoir un filtre à air propre et de "décrasser" son moteur avant de se rendre à l'épreuve du CT.

Si la ligne d'échappement est endommagée ou présente une fuite, le contrôleur notera: "Contrôle impossible des émissions à l'échappement", et vous aurez droit à une défaillance majeure. Ce désordre, qui peut toucher les essence comme les diesels, représente également près de 3 % des refus.

Si votre auto présente un ronflement anormal de ce côté-là, ne cherchez pas: c'est la case contre-visite assurée. Or, il arrive souvent que ce problème passe inaperçu du propriétaire, d'autant qu'il n'est pas toujours facile de se glisser sous la voiture pour inspecter toute la ligne. Dès lors, si le CT vise un modèle un peu ancien dont l'échappement est d'origine, il est conseillé de demander à un pro avant l'épreuve de le placer sur un pont pour l'inspecter.

Contrôlez vos freins

En 2023, 1,6 % des voitures ont été recalées et mises en contre-visite en raison d'une usure excessive des garnitures ou plaquettes de frein, ou, en termes de contrôle, en cas de marque minimale atteinte. En clair,

cela signifie que les plaquettes ont atteint l'épaisseur critique (3 mm au minimum). La plupart du temps, on peut vérifier cette cote sans démonter les roues. Avec les jantes en alliage léger assez ajourées, une lampe assez fine permet d'apercevoir la garniture de la plaquette. Sinon, beaucoup de voitures sont équipées de détecteurs d'usure qui affichent une alerte au tableau de bord. D'autres disposent d'un signal sonore occasionné par une lamelle métallique qui frotte contre le disque et fait du bruit dès que la valeur d'usure critique des plaquettes est dépassée.

Une efficacité insuffisante du frein de stationnement constitue également un motif de défaillance majeure, voire critique si la valeur est inférieure à 50 % du minimum requis. Il serait idiot d'être immobilisé pour un défaut aussi facilement détectable! Si son levier a une course importante (plus de sept crans), ou que la voiture continue à avancer légèrement lorsqu'il est serré, il est impératif de le régler. Cette opération doit être exécutée de préférence par un professionnel (40 € environ). Pour les freins électriques, le passage en atelier est indispensable.

Antoine Jacquot

* Voir aussi "Contrôle technique, le bilan 2023", Auto Plus n° 1853 du 8 mars 2023.



N. SOLER

Ne vous précipitez pas au centre de contrôle technique sans avoir effectué un check-up au préalable, voire procédé aux réparations nécessaires. Vous éviterez une potentielle contre-visite... et ses frais éventuels.

VOS QUESTIONS

Expertise Frais de gardiennage

"Mon auto volée a été retrouvée au bout de trois mois, prétendument sans effraction. Mon assureur me dit que c'est à moi de régler les frais de gardiennage. Normal?"

Raoul T., par e-mail

Antoine Jacquot. La garantie vol d'un contrat auto prévoit généralement que le propriétaire est tenu de reprendre sa voiture si elle est retrouvée avant un mois et qu'elle est économiquement réparable. Passé ce délai, il n'a plus d'obligation, et l'auto, retrouvée ou non, devient la propriété de l'assureur. Les éventuels frais de dépannage ou de gardiennage sont donc à sa charge. S'il veut vous les imputer, il devra démontrer que votre véhicule n'a pas été volé et qu'il s'agit d'une fraude de votre part. Or, l'absence apparente d'effraction relevée par l'expert d'assurance n'est pas un élément suffisant pour établir cette preuve, au vu de tous les moyens électroniques ou autres dont usent aujourd'hui les auteurs de ce type de délit. Et sachez que seule une décision de justice peut vous obliger à "rembourser" l'assureur. Il serait étonnant que ce dernier se risque sur ce terrain étant donné la jurisprudence largement favorable aux assurés.

* Voir Auto Plus n° 1851 du 23 février 2024.

Conso Périodicité d'entretien

"Alors que la révision de mon Renault Captur a été faite à 14275 km début 2023, le tableau de bord indique d'en faire une à nouveau. A 21000 km, c'est un peu tôt non?"

Marc C., 07100 Annonay

Pascale Gétin. Vous avez sans doute en tête qu'une révision s'effectue tous les 15000 à 20000 km, voire tous les 30000 km selon le véhicule. Ce que vous oubliez, et vous n'êtes pas le seul dans ce cas, c'est qu'il y a une autre échéance à prioriser lorsque l'on roule peu. Et ce quelle que soit l'énergie de l'auto. Un entretien doit en effet être effectué à un kilométrage donné, ou tous les ans* si vous n'avez pas atteint ce terme. On parle alors de révision ou de vidange intermédiaire. Que votre voiture soit hybride et que vous rouliez principalement en électrique, comme vous nous le précisez dans votre courrier, ne change rien. Il est donc temps de prendre rendez-vous!

* Echéance portée à deux ans chez certains constructeurs.



A. CORTESI

Santé Conduire avec une attelle

"Après une opération du genou gauche, ma jambe doit être immobilisée six semaines. Ai-je le droit de conduire, sachant que ma voiture a une boîte automatique?"

Paul M., par e-mail

Dr Romaric Pagnard. Rien ne vous l'interdit expressément. Mais conduire avec une attelle n'est pas recommandé, même si vous n'avez pas à embrayer/débrayer grâce à votre boîte auto. Des douleurs même intermittentes peuvent gêner votre conduite à tout moment, en particulier lors d'un imprévu, et entraîner un accident. En cas de dommages corporels, votre mise en cause pourrait être ainsi recherchée et vos indemnités, revues à la baisse. Par ailleurs, au moindre écart au volant, un agent passant par là pourrait juger que vous n'êtes pas "en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui [vous] incombent" (article R.412-6 du code de la route) et vous infliger un PV de 35 €.



SHUTTERSTOCK



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



FORMULE 1

Ferrari triomphe en Australie

Dès le troisième Grand Prix de la saison, l'écurie Ferrari s'est imposée en réalisant un doublé, alors qu'elle avait dû attendre la quinzième course pour battre Red Bull l'an passé.

La Scuderia semble mieux armée en 2024 pour concurrencer régulièrement l'équipe autrichienne.

Depuis le début de la saison 2023, vingt-cinq Grands Prix ont été disputés. Vingt-trois remportés par Red Bull, et deux par Ferrari, avec à chaque fois Carlos Sainz au volant. Pour faire tomber l'écurie championne du monde menée par un Max Verstappen toujours insatiable, il faut beaucoup de travail et un peu de réussite. A Singapour, en septembre dernier, Red Bull s'était fourvoyée dans ses réglages, laissant cette unique victoire à la concurrence. A Melbourne, il y a deux semaines, Verstappen a terminé sa course dès la fin du deuxième tour à cause d'un problème de freins. Son premier abandon depuis deux ans (à Melbourne déjà) a facilité la vie de Ferrari, mais il n'est pas certain que le Néerlandais se serait imposé facilement. Aisément installée comme la deuxième force du plateau cette année, Ferrari affichait de

sacrés arguments en Australie. "Notre voiture a bien fonctionné tout le week-end, raconte Sainz. Dès le premier tour, j'avais la sensation d'avoir une voiture gagnante entre les mains. Cela ne sera pas simple de concurrencer Red Bull sur toutes les pistes, tant que l'on n'aura pas des évolutions qui nous permettront d'effacer l'écart constaté à Bahreïn et à Djeddah. Nous sommes déjà meilleurs en course que l'an passé, certains circuits nous seront favorables." En 2023, Ferrari avait terminé troisième du championnat constructeurs derrière Red Bull et Mercedes. Si la monoplace rouge était souvent rapide en qualifications, elle ne pouvait suivre le rythme en course, à cause d'un comportement imprévisible et d'une dégradation excessive des pneus. "A Melbourne, cela a été plus qu'une bonne course, car tout le week-end a été réussi, juge Frédéric Vasseur, le directeur de l'écurie Ferrari. On a bien attaqué le

vendredi avec une bonne performance des deux voitures, ce qui a créé une bonne émulation. On a construit un week-end sans aucun problème, avec quatre très bons arrêts au stand, une très bonne stratégie. Quand on fait tout dans l'ordre, on est capables de se battre avec Red Bull, donc c'est un bon exemple pour nous, et une bonne direction à prendre."

Leclerc à quatre points de Verstappen

Ces progrès, accompagnés d'une fiabilité exemplaire, ont fait de Charles Leclerc un roi de la régularité. Quatrième à Bahreïn, troisième à Djeddah, deuxième à Melbourne, avec le point bonus du meilleur tour lors des deux derniers Grands Prix, le Monégasque possède 47 points, contre 6 au même stade l'an passé. Au championnat, il se place à seulement quatre longueurs de Verstappen. "Il faut qu'on finisse cette saison en se disant qu'on

FORMULE 2

Hadjar dominateur

■ Isack Hadjar a enfin réalisé le week-end de référence dont il rêvait depuis son arrivée en Formule 2 l'an passé. A Melbourne, le Français de 19 ans a remporté sa première course dans la catégorie. Il a même passé en tête la ligne d'arrivée des deux courses, mais il a été pénalisé a posteriori dans la première pour son implication dans un incident au départ. Hadjar, qui n'avait plus gagné depuis une course de F3 en juillet 2022, remonte à la quatrième place du championnat. Prochaine manche à Imola à la mi-mai.



E. ALONSO / DPPI





E. ALONSO / DPPI

En tête dès le deuxième tour, Carlos Sainz a mené sa course de main de maître à Melbourne. Il s'agit de sa troisième victoire en Formule 1, après le Grand Prix de Grande-Bretagne en 2022 et de Singapour en 2023.

a maximisé toutes les opportunités, affirme Leclerc. Jusqu'à maintenant, c'est ce qu'on a fait en tant qu'équipe. C'est bien d'être seulement à quatre points de Verstappen, mais je ne pense pas que cela soit représentatif de ce début de saison, car Max est devant en performance.

Ironie de l'histoire, Charles Leclerc, souvent considéré comme le leader de l'écurie, voit Sainz gagner un Grand Prix deux fois en six mois, alors que lui attend un succès depuis le mois de juillet 2022. Si sa deuxième place offre un beau doublé à la Scuderia, une pointe de déception l'étreint. *"Je suis content pour l'équipe, mais de mon côté je suis un peu déçu, avoue-t-il. En qualifications, je n'ai pas fait le job, et en course, j'ai eu du mal avec les pneus. Le plus important, c'est que Ferrari soit au top. Carlos a été meilleur que moi. J'ai des choses à améliorer, que je vais analyser avec mes ingénieurs, et on reviendra plus forts au prochain Grand Prix. Cela se passe comme ça entre nous depuis trois ans. Quand Carlos est plus rapide sur une course, je pousse encore plus, et je suis devant à la suivante, et ainsi de suite. On se tire l'un l'autre vers le haut. C'est vraiment excitant d'avoir un tel coéquipier."*

Un coéquipier au costume de super-héros en Australie. Deux semaines après son opération de l'appendicite qui l'avait privé de la course en Arabie saoudite, Carlos Sainz – qui sera remplacé par Lewis Hamilton en 2025 – a ressenti une joie profonde. *"C'est une sensation incroyable et des montagnes russes d'émotions pour moi depuis le début de l'année, confie l'Espagnol. Cela a commencé en janvier avec l'annonce de mon futur remplacement chez Ferrari, puis j'obtiens un bon podium lors du premier Grand Prix, ensuite je suis forfait à cause de mon opération de l'appen-*



CARLOS SAINZ5 / INSTAGRAM

Privé de Grand Prix d'Arabie saoudite à cause d'une opération de l'appendicite le 8 mars, Sainz ne s'imaginait pas vainqueur seize jours plus tard.

dicite, je passe dix jours au lit sans savoir si je serai en état de rouler en Australie, et finalement je reviens et je gagne. Je ne pouvais pas être plus heureux aujourd'hui." Ce succès est sa meilleure publicité pour trouver un bon volant pour l'an prochain, mais l'Espagnol s'offusque quand on lui parle de revanche : *"Je cours pour gagner, pas pour obtenir une revanche. J'aime gagner, et le fait d'y être parvenu deux fois me fait du bien. Cela montre que lorsqu'on me donne les bons outils, une voiture qui peut se battre, je suis capable d'achever le travail. Je prouve aux autres et à moi-même que je peux gagner en F1."*

Sainz très impliqué

Du côté de Ferrari, il serait trop tard et inutile de regretter le départ de Sainz en fin d'année 2024, conséquence du recrutement de Hamilton et de la prolongation de Leclerc.



S. BARBOUR / POOL / AFP

Pour la première fois depuis deux ans, Max Verstappen a abandonné, mettant fin à une série de 43 Grands Prix terminés, incluant 35 victoires.

Il n'est pas impossible de se quitter en bons termes avec d'excellents résultats. En 2006, Fernando Alonso avait d'ailleurs décroché son deuxième titre mondial avec Renault, alors qu'il avait annoncé avant le début de saison qu'il rejoindrait McLaren l'année suivante. Pour Sainz, l'histoire est un peu différente, puisque cette rupture n'était pas son choix. *"On s'est engagés tous les deux à pousser jusqu'au dernier virage du dernier tour de la dernière course, proclame Vasseur. Je suis très content que Carlos ait cette attitude et cette motivation. C'est important pour nous d'avoir deux pilotes qui performent, car on a besoin d'une émulation si on veut se battre avec Verstappen. Le fait que Carlos soit complètement impliqué dans notre projet, c'est un gage de performance pour les deux pilotes. C'est important pour lui et pour Charles. Je suis très content qu'il réagisse comme ça."* En quittant l'Australie, Sainz a peut-être pris connaissance d'une statistique amusante. Depuis le premier Grand Prix disputé à Melbourne, en 1996, toutes les écuries qui y ont réalisé le doublé ont décroché le titre mondial constructeurs, et le vainqueur de la course a conquis le titre pilotes. ■

Doublé à Melbourne = victoire au championnat

■ 1996 Hill/Williams	■ 2009 Button/Brawn
■ 1998 Häkkinen/McLaren	■ 2015: Hamilton/Mercedes
■ 2000 Schumacher/Ferrari	■ 2016: Rosberg/Mercedes
■ 2004 Schumacher/Ferrari	■ 2019: Hamilton/Mercedes

ENDURANCE

La nouvelle Peugeot

■ Après une saison 2023 décevante, Peugeot a grandement fait évoluer son prototype d'endurance. La 9X8 présente une carrosserie modifiée, désormais dotée d'un aileron arrière. La voiture sera chaussée de pneus de taille différente à l'avant et à l'arrière, comme le fait la concurrence. Si le châssis reste identique, ces changements devraient permettre un bond en performance. Après avoir débuté la saison 2024 avec l'ancien modèle, Peugeot alignera le nouveau à Imola le 21 avril.



PEUGEOT

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix du Japon

Vendredi 5 avril

4h20	Essais libres 1	CANAL+ SPORT
7h50	Essais libres 2	CANAL+ SPORT

Samedi 6 avril

4h20	Essais libres 3	CANAL+ SPORT
7h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 7 avril

6h15	La Grille	CANAL+
7h00	Grand Prix	CANAL+
8h50	Formula One, le débrief	CANAL+



DPPI



Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, deux carburateurs
Cylindrée: 1 778 cm³
Puissance: 90 ch à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi: 166 km/h
Production: 47 485 exemplaires (1961-1972)
Cote actuelle: de 20 000 à 28 000 €

Les lignes souples et fluides dessinent une silhouette très particulière et immédiatement reconnaissable. Elle se démarque aussi par sa calandre ovale à motif coupe-frites et ses beaux chromes, dont ce pare-chocs en deux parties typique des premiers modèles.



IL Y A 63 ANS, VOLVO SORT LE **COUPÉ P 1800**

Un très joli pas de côté

Alors que la marque suédoise, un tantinet austère, se concentrait sur les berlines et les breaks, elle se lance, au début des années 1960, dans des modèles frivoles. Très réussi, son premier coupé a été dessiné en Italie !

Longtemps, la marque scandinave a fait dans la voiture utile : familiale et polyvalente, un rien bourgeoise, toujours classique. Sa première incursion dans le domaine de l'auto-plaisir date de 1956, avec un roadster baptisé P1900. Elle se solda par un échec cuisant : une carrière avortée au bout de six mois et seulement 91 exemplaires. Mais Volvo n'a pas voulu rester sur ce ratage. En 1961, il remet le couvert, avec conviction, en proposant ce coupé d'allure assez peu suédoise. Sa silhouette est confiée au carrossier italien Frua, mais l'auteur de ses lignes est un jeune designer suédois, qui n'est autre que le fils de l'ingénieur en charge du projet ! La P1800 devait être construite en Allemagne, chez Karmann, qui produisait des coupés et découvrables pour Volkswagen. Mais la marque allemande s'y opposa. Du coup, la P1800 sera fabriquée



Les tout petits feux arrière sont élégamment portés par un relief de la tôle. Rarissime à l'époque, le feu de recul est présent de série, dissimulé dans la longue poignée d'ouverture du coffre. Un coffre au volume très correct : 370 dm³.

en Angleterre, du moins au début. Après les 6000 premières voitures sorties des chaînes, Volvo dénonça la qualité insuffisante, et la production fut rapatriée en Suède.

Sportive ? Pas vraiment

Moins haut (- 21 cm) que la berline Amazon, ce coupé qui culmine à 1,26 m seulement vous impose de descendre à bord. A l'avant, les sièges se montrent accueillants et l'espace habitable s'avère tout à fait satisfaisant. La sportivité de la planche de bord saute aux yeux avec, notamment, une superbe instrumentation hyper complète à six cadrans. Le volant à deux branches en métal perforé n'est pas en

reste. L'ensemble est baigné d'une abondante lumière, malgré la ceinture de caisse élevée et la surface vitrée réduite. A l'arrière, les places sont nettement plus étriquées. Le quatre cylindres tapi sous le capot n'est pas d'origine sportive. Déjà bien connu chez Volvo, il équipe la berline Amazon. Mais sous le capot de la P1800, il se présente dans une version affûtée à deux carburateurs. D'une puissance très correcte, il affiche un bon tempérament, avec des performances qui paraissent alors flatteuses. Et il s'avère d'une solidité à toutes épreuves. Pour la conduite, vous pouvez miser sur une direction précise, des freins à disques et tambours plutôt bien disposés,



Avec son fond en aluminium, la planche de bord de cette version initiale apparaît très chic et sportive. Élément particulièrement classe, les compteurs à fond bleu sont, en outre, agrémentés d'un graphisme raffiné.



Le moteur B18B n'est pas réputé pour son caractère sportif, mais il se révèle facile d'entretien et d'une grande robustesse.



PHOTOS: A. SAUNIER

Un capot allongé, une hauteur réduite, une surface vitrée modeste qui éclaire un habitacle qui semble petit, les proportions sont singulières. Les ailes arrière, discrètement saillantes, ajoutent leur note personnelle.

1961, cette année-là



PEUGEOT

Début de construction du mur de Berlin, qui coupe en deux l'ex-capitale allemande. Des barrages policiers et des barrières de barbelés avaient précédé l'édification de ce symbole physique de la guerre froide entre les États-Unis et l'ex-URSS.

Peugeot révèle la 404 cabriolet, dont la ligne élégante est signée Pininfarina. Pour la première fois, une découvrable du Lion ne reprend aucun élément de carrosserie de la berline dont elle dérive.

et une boîte de vitesses commandée par un petit levier bien guidé, tombant parfaitement sous la main. A basse vitesse, le volant est dur à tourner, malgré son diamètre généreux, et il reste pesant sur route. Avec ses 1 120 kg et ses 90 ch, la P 1800 n'est guère nerveuse et son caractère de propulsion réapparaît sous la pluie, avec des roues arrière dont les dérobades ne sont pas impossibles. Quant au confort, il reste ferme. Trop ferme.

En collection, le break de chasse, qui a été dérivé en 1972 du coupé P 1800, est plus recherché que ce dernier. Mais les premières versions produites en Grande-Bretagne sont de plus en plus demandées.



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 : Model 2, nos révélations sur la future petite Tesla.**
- **Dossier essais : Peugeot 208, Renault Clio, le grand match.**
- **Occasion : que valent les voitures de retour de location longue durée ?**

En kiosque le vendredi 12 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 Julien

Directeur artistique
Cédric Niel (5781)

Chefs de service
Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Secrétariat de rédaction : Laurence Combes

Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria

Essais
Rédaction : David Bouillaux (5582), Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoiyage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers
Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

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

Maquette
1^{re} rédactrice-graphiste : Nathalie Barriaud (5018)

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

Photo
Chef de service, responsable des photographes : Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumur, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœururi

En SR : Jacqueline Voyant.

Autoplus.fr
Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy



Président : REWORLD MEDIA SA

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haltaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice exécutive : Elodie Bretaudeau 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

Finances manager

Editeur
Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux

Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication
Gautier Normand

Actionnaires principaux
Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur
Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 – Commission paritaire : 1024 K 85544 –

Dépôt légal : avril 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 au magazine seul et au maximum à **10,99 € TTC** pour l'offre couplée 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° 1857 - 05.04.2024

59

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème 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 - Hybrides rechargeables	0 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
118 g	50 €	156 g	3 331 €
119 g	75 €	157 g	3 552 €
120 g	100 €	158 g	3 784 €
121 g	125 €	159 g	4 026 €
122 g	150 €	160 g	4 279 €
123 g	170 €	161 g	4 543 €
124 g	190 €	162 g	4 818 €
125 g	210 €	163 g	5 105 €
126 g	230 €	164 g	5 404 €
127 g	240 €	165 g	5 715 €
128 g	260 €	166 g	6 126 €
129 g	280 €	167 g	6 537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7 959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	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	Remise possible	Énergie
ALFA ROMEO			
Tonale			
1.5T Hybrid 130 Super	36 000	+540	0 %
1.5T Hybrid 130 Sprint	40 500	+540	0 %
1.5T Hybrid 160 Ti	45 000	+898	1 %
1.5T Hybrid 160 Veloce	47 500	+818	0 %
1.5T Hybrid 160 Veloce	51 000	0	4 %
1.6T Diesel 130 Super	57 600	0	4 %
1.6T Diesel 130 Sprint	38 500	+1 829	0 %
1.6T Diesel 130 Sprint	41 000	+1 829	0 %
Alfa (nouvelle)			
2.0T 280 Super Q4	54 950	+11 803	5 %
Quadrifoglio	93 500	+60 000	5 %
2.2 Diesel 160 Super	47 450	+310	5 %
2.2 Diesel 210 T10 Q4	57 450	+1 386	5 %
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59 950	+1 901	5 %
Stelvio (nouveau)			
2.0T 280 Super Q4	60 450	+5 272	5 %
Quadrifoglio	102 600	+60 000	5 %
2.2 Diesel 160 Super	52 950	+3 344	5 %
2.2 Diesel 210 Super Q4	57 950	+5 729	5 %
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 450	+5 729	2 %
ALPINE			
A110	65 000	+2 276	0 %
A110 GT	76 000	+2 918	0 %
A110 S	77 500	+3 552	0 %
A110 R Turin	106 000	nc	0 %
A110 R	112 000	+3 119	0 %
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	148 840	+60 000	nc
Vantage F1 Coupé	172 840	+60 000	nc
Vantage Roadster	157 513	+60 000	nc
DBS Coupé	303 829	+60 000	nc
DBS Volante	320 677	+60 000	nc
DBX	194 420	+60 000	nc
DBX 707	240 504	+60 000	nc
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Advanced	26 700	+190	4 %
30 TFSI Advanced	27 700	+170	4 %
30 TFSI S line	30 700	+170	7 %
35 TFSI S line S tronic	34 400	+330	7 %
35 TFSI S line S tronic	35 400	+330	2 %
40 TFSI S line S tronic	36 100	+249	7 %
A1 Allstreet			
25 TFSI Advanced	26 750	+280	3 %
30 TFSI Advanced	27 750	+260	3 %
30 TFSI S line	33 200	+260	3 %
35 TFSI S line S tronic	36 900	+540	3 %
Q2			
30 TFSI Design	33 300	+360	8 %
35 TFSI Design	35 300	+400	8 %

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Énergie
35 TFSI Advanced			
S02	37 800	+400	4 %
30 TFSI Design	57 600	+40 468	6 %
30 TFSI Design S tronic	35 200	+210	8 %
35 TFSI Design S tronic	42 400	+330	4 %
35 TFSI Design S tronic	44 410	+330	nc
A3 Sportback (nouvelle)			
35 TFSI Design	38 080	+125	nc
35 TFSI Design	40 600	+260	nc
A3 Allstreet (nouvelle)			
35 TFSI Design	39 980	+190	nc
35 TFSI Design	42 500	+330	nc
A3 Berline (nouvelle)			
35 TFSI Design	38 645	+75	nc
35 TFSI Design	41 165	+230	nc
Q3			
35 TFSI Design	40 800	+1 172	16 %
40 TFSI S line Quattro S tronic	53 900	+12 533	5 %
35 TFSI Design	45 900	+1 360	16 %
40 TFSI S line Quattro S tronic	54 900	+1 704	11 %
40 TFSI Quattro S tronic	56 900	+1 704	5 %
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43 215	+1 386	5 %
40 TFSI S line Quattro S tronic	58 215	+15 275	5 %
35 TFSI Design	48 315	+950	5 %
40 TFSI S line Quattro S tronic	57 315	+7 415	5 %
40 TFSI Quattro S tronic	57 815	+7 415	5 %
Q4 e-Tron			
45 Design	83 600	0	3 %
55 S line Quattro	70 400	0	3 %
55 S line Quattro	72 800	0	3 %
Q4 Sportback e-Tron			
45 Design	85 500	0	3 %
55 S line Quattro	72 400	0	4 %
55 S line Quattro	74 900	0	3 %
A4			
35 TFSI S line	48 125	+983	nc
40 TFSI S line	53 625	+1 172	9 %
40 TFSI Design	56 125	+1 172	nc
30 TFSI S line	51 425	+190	12 %
35 TFSI S line	53 125	+190	12 %
40 TFSI S line	54 625	+240	12 %
40 TFSI S line	56 625	+310	12 %
40 TFSI S line	58 625	+310	5 %
40 TFSI S line	58 625	+1 068	5 %

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Énergie
40 TFSI Competition			
S4 TDI	61 425	+1 068	7 %
A5 Coupé			
35 TFSI S line	56 010	+983	5 %
40 TFSI S line	59 910	+983	5 %
40 TFSI S line	61 010	+983	7 %
RS 5	104 500	+60 000	nc
35 TFSI S line	56 410	+230	5 %
40 TFSI S line	61 410	+450	5 %
40 TFSI S line	62 510	+450	7 %
40 TFSI S line	66 000	+3 352	8 %
A5 Sportback			
35 TFSI S line	56 010	+1 172	10 %
40 TFSI S line	59 910	+1 276	10 %
40 TFSI S line	61 010	+1 276	nc
RS 5	104 500	+60 000	5 %
35 TFSI S line	56 410	+260	10 %
40 TFSI S line	61 410	+498	10 %
40 TFSI S line	62 510	+498	nc
SS TDI	86 000	+38 771	9 %
A5 Cabriolet			
40 TFSI S line	65 310	+5 729	7 %
45 TFSI S line Quattro	72 410	+5 730	7 %
SS	93 810	+60 000	7 %
40 TFSI S line	61 810	+2 626	7 %
40 TFSI S line	66 190	+4 194	9 %
Q5			
45 TFSI Design	62 400	+5 126	4 %
45 TFSI S line	67 300	+5 126	5 %
50 TFSI e S line	72 400	0	9 %
50 TFSI e S line	74 400	0	9 %
55 TFSI e S line	76 000	0	9 %
35 TFSI Design	57 100	+3 926	4 %
35 TFSI S line	62 000	+3 926	5 %
40 TFSI S line	65 000	+11 159	5 %
40 TFSI S line	69 000	+11 159	4 %
SS TDI	86 300	+60 000	7 %
Q5 Sportback			
45 TFSI Design	65 600	+5 462	3 %
45 TFSI S line	70 000	+5 462	9 %
50 TFSI e S line	75 100	0	8 %
50 TFSI e S line	78 100	0	8 %
55 TFSI e S line	78 700	0	8 %
35 TFSI Design	60 300	+4 459	3 %
35 TFSI S line	64 700	+4 459	9 %
40 TFSI S line	67 700	+11 459	9 %
40 TFSI S line	72 200	+11 459	1 %
SS TDI	89 000	+60 000	6 %
A6 (nouvelle)			
45 TFSI S line	87 100	+6 018	7 %
50 TFSI e S line	75 100	0	11 %
55 TFSI e S line	78 100	0	10 %
35 TFSI S line	61 000	+2 098	7 %
40 TFSI S line	64 700	+2 098	7 %
40 TFSI Advanced	65 200	+2 098	7 %
45 TFSI Advanced Quattro	72 800	+9 626	7 %
45 TFSI Advanced Quattro	83 500	+9 626	7 %
50 TFSI Advanced Quattro	86 900	+12 270	7 %
S6	91 400	+39 185	7 %
A6 Avant (nouvelle)			
45 TFSI S line	89 700	+9 809	15 %
R6S Performance	148 000	+60 000	7 %
R6S GT	230 000	+60 000	nc
50 TFSI e S line	77 700	0	7 %
55 TFSI e S line	80 700	0	9 %
35 TFSI S line	63 600	+3 126	15 %
40 TFSI S line	67 300	+3 126	15 %
40 TFSI Advanced	67 400	+3 126	15 %
45 TFSI Advanced Quattro	76 400	+14 681	7 %
45 TFSI Advanced Quattro	86 100	+14 681	7 %
50 TFSI Advanced Quattro	89 500	+17 814	7 %
S6	94 000	+53 865	7 %
A6 Allroad (nouvelle)			
40 TFSI Advanced	77 340	+6 418	7 %
45 TFSI Advanced	82 040	+21 281	7 %
45 TFSI S line	92 340	+21 281	7 %
50 TFSI S line	95 740	+22 792	7 %
55 TFSI S line	101 060	+48 093	7 %
A7 Sportback (nouvelle)			
45 TFSI S line	77 400	+6 293	7 %
R6S Performance	154 400	+60 000	7 %
50 TFSI e S line	81 600	0	7 %
55 TFSI e S line	84 600	0	7 %
40 TFSI S line	75 300	+2 648	7 %
50 TFSI S line Quattro	86 700	+20 336	7 %
50 TFSI Advanced Quattro	90 700	+20 336	7 %
S7	100 600	+48 093	7 %
e-Tron GT			
Quattro Quattro	108 000	0	5 %
RS	149 400	0	8 %
RS S Extended	161 900	0	4 %
Q7 (nouveau)			
S07	130 600	+60 000	0 %
50 TFSI S line	89 500	+60 000	0 %
Q8 (nouveau)			
S08	135 000	+60 000	nc
Q8 e-Tron			
50 S line	89 100	0	10 %
55 S line	98 000	0	10 %
40 TFSI S line	107 300	0	5 %
55 S line	111 100	0	8 %
Q8 e-Tron Sportback			
50 S line	91 700	0	11 %
55 S line	101 400	0	11 %
55 S line	109 900	0	8 %
55 S line	113 700	0	8 %
A8			
S8	167 600	+60 000	8 %
60 TFSI e Advanced	194 300	0	22 %
50 TFSI Advanced	116 100	+53 885	8 %
BENTLEY			
Flying Spur V8	212 773	+60 000	nc
Flying Spur Mulliner W12	260 975	+60 000	nc
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+60 000	0 %
Flying Spur Mulliner W12	219 128	0	nc
Continental GT V8	255 600	+60 000	0 %
Continental GT V8	255 600	+60 000	nc
Continental GT V8	282 454	+60 000	nc
Continental GT Mulliner W12	320 168	+60 000	nc

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
230 Batterie XLVZ	39990	-4000	7%	Elec
Ateca				
1.5 TSI 150 V DSG	45620	+2544	9%	E
Formentor				
1.5 TSI 150 V	40600	+2049	nc	E
2.0 TSI 150 V 4x4	63250	+49161	7%	E
e-Hybrid 204 V	48900	0	11%	PHEV
e-Hybrid 204 V	53250	0	11%	PHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Dacia				
Spring				
45 Essential	18400	0	7%	Elec
65 Extreme	19900	0	0%	E
Sandero				
1.0 50e 65 Essential	11900	+100	3%	E
1.0 50e 65 Expression	13600	+100	1%	E
1.0 Tce 90 Expression	14900	+50	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	15650	0	1%	GPL

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Sandero Stepway				
1.0 Tce 90 Expression	15100	+230	0%	E
1.0 Tce 90 Expression	16400	+230	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17150	0	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18150	0	2%	GPL
1.0 Tce 110 Extreme	18150	+190	2%	E
1.0 Tce 110 Extreme+	18650	+190	2%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Jogger				
1.0 Tce 110 Essential	18500	+240	0%	E
1.0 Tce 110 Expression	20200	+280	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	PHEV
Hybrid 140 Extreme	26500	0	1%	PHEV
1.0 Eco-G 100 Extreme	21500	+50	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme+	22000	+50	2%	GPL

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19600	nc	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	nc	0%	GPL
1.3 Tce 130 Expression	23400	nc	0%	E
1.3 Tce 130 Extreme	24900	nc	0%	E
1.3 Tce 130 Journey	24900	nc	0%	E
Hybrid 140 Expression	26600	nc	0%	PHEV
Hybrid 140 Extreme	28100	nc	0%	PHEV
Hybrid 140 Journey	28100	nc	0%	PHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30000	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Performance Line	30500	+210	1%	E
1.2 PureTech 130 Performance Line Auto.	33500	+450	1%	E
1.2 PureTech 130 Spirit de Voyage Auto.	36450	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Spirit de Voyage Auto.	39450	+540	nc	E
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	34600	+400	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line Auto.	35100	+400	1%	D
E-Tense Bastille	41600	+400	4%	Elec
E-Tense Performance Line	42200	+400	4%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
DS 4				
1.2 PureTech 130 Trocadero	37950	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line+	39950	+818	nc	E
E-Tense 225 Rivoli	49500	0	7%	PHEV
E-Tense 225 Spirit de Voyage	52600	0	7%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Trocadero	39800	+818	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line+	40800	+818	nc	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	53900	0	5%	PHEV
E-Tense 225 Performance Line	54900	0	5%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line	61400	0	5%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line+	64800	0	5%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli	64800	0	5%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli	69600	0	5%	PHEV
E-Tense 360 Opera	74800	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	44700	+1276	5%	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line	46300	+1276	5%	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	67000	0	9%	PHEV
E-Tense 250 Opera	75600	0	nc	PHEV
E-Tense 360 Opera+ 4x4	76850	0	9%	PHEV
E-Tense 360 Opera 4x4	85450	0	nc	PHEV
E-Tense 360 Spirit de Voyage 4x4	87000	0	nc	PHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
FERRARI				
Roma	202187	+60000	nc	E
Portofino M	207424	+60000	nc	E
812 GT	338289	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
SF90 Stradale	425314	+2918	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+2749	nc	PHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13600	0	14%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15600	0	17%	E
500				
1.0 BSG 70	18700	0	4%	E
695 Abarth	32000	+6526	7%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	6%	E
695 C Abarth	35000	+6126	6%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
500e				
23.8 kWh	30400	-4000	7%	Elec
42 kWh	33900	-4000	7%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	8%	Elec
Abarth	38900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
500e 3+1				
23.8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	36900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23.8 kWh	33800	-4000	2%	Elec
42 kWh	37300	-4000	2%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	3%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
600 (nouveau)				
e (RED)	35900	-4000	2%	Elec
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27400	0	nc	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 Titanium Powershift	30590	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	32090	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Focus				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	12%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X ST	34350	0	12%	E
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 X	41700	+28143	4%	E
Focus Active				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 X	33150	0	6%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	0	6%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Focus SW				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ST-Line X	34350	0	3%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X ST	35550	+100	3%	E
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 X	42900	+28143	3%	E
Focus SW Active				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 X	34350	0	9%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	nc	nc	PHEV
2.5 Duratec 243 Hybrid Rech. Titanium	46090	0	nc	PHEV
2.5 Duratec 243 Hybrid Rech. ST-Line X	51090	0	nc	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	nc	nc	EBS
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel ST-Line X	44490	nc	nc	EBS

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Explorer				
ST-Line	89000	0	7%	PHEV
Mustang (nouvelle)				
GT	59200	nc	nc	E
Dart Horse	71300	nc	nc	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63900	nc	nc	E
Mustang Mach-E				
269 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2%	Elec
315 Standard Range Premium AWD	58990	0	2%	Elec
351 Extended Range Premium AWD	73990	0	2%	Elec
GT	81990	0	2%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Tourneo Connect (nouveau)				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	4%	E
2.0 EcoBoost 102 Titanium	32000	+260	4%	E
2.0 EcoBoost 122 Titanium	33200	+260	4%	E
2.0 EcoBoost 122 Active	34300	+310	8%	E
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
eHEV Advance	29620	0	nc	PHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
eHEV Advance	30900	0	nc	PHEV
HR-V				
eHEV Executive	34340	+150	3%	PHEV
eNvy1 (nouvel)				
Advance	47700	0	nc	Elec
Civic (nouvelle)				
eHEV Executive	39220	0	7%	PHEV
eHEV Sport	40520	0	7%	PHEV
Type R	57220	+35346	7%	E
Type R S	65800	+32935	7%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ZR-V (nouveau)				
eHEV Sport	47450	+370	nc	PHEV
CR-V (nouveau)				
eHEV Executive	54980	+2765	nc	PHEV
PHEV Advance Tech	63190	0	3%	PHEV


	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
HYUNDAI				
I10				
1.0 67 Eco Intuitive	16900	0	10%	E
1.0 67 Intuitive BVR	17800	0	10%	E
1.0 67 Creative BVR	19000	0	9%	E
1.2 84 N-Line	19150	+170	15%	E
1.0 T-GDi 100 N-Line	19800	+170	15%	E
I20				
1.2 84 Intia	17600	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Intuitive	21100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Creative	23400	nc	nc	E
N	28400	+3784	nc	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Bayon				
1.2 84 Intia	18950	+230	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Intuitive	23400	+50	9%	E
1.0 T-GDi 100 hybrid 48V Creative	25700	+50	13%	E
Kona (nouveau)				
Hybrid 141 Intuitive	33400	+4000	2%	E
Electric 48 kWh Intuitive	40850	+4000	2%	E
Electric 65 kWh Intuitive	44250	+4000	2%	E
Electric 65 kWh Creative	45250	+4000	2%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
I30				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12%	E
I30 Fastback				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	36040	+818	11%	E
I30 SW				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E
Ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec
229 Creative	54200	0	6%	Elec
325 Executive HTRac	64100	0	6%	Elec
325 Executive HTRac	78600	0	6%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Tucson				
1.6 T-GDi 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1901	5%	E
Hybrid 230 Intuitive	35550	+430	7%	PHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+630	7%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTRac	45850	0	8%	PHEV
Plug-in 265 Executive HTRac	51850	0	8%	PHEV
1.6 CRDi 136 Hybrid 48V Creative	38050	+280	6%	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec
325 Executive HTRac	65400	0	6%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fe				
Hybrid 230 Intuitive	44050	+4211	12%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTRac	57350	0	9%	PHEV
Plug-in 265 Executive HTRac	61850	0	9%	PHEV

JAGUAR				
				
E-Pace				
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD	54900	+3720	0%	E85
P300e S R-Dynamic AWD	63600	0	3%	PHEV
D200 MHEV S R-Dynamic AWD	58400	+10995	0%	D
XE				
P250 HSE R-Dynamic	62000	+14775	nc	E
D200 MHEV HSE R-Dynamic Auto.	60800	+1780	nc	D

AUTOJM.FR

OFFRES RENVERSANTES



LIVRAISON À DOMICILE
GRATUITE**

Ou remboursement de votre déplacement***



☎ 03 81 36 30 30

Retrouvez tous nos modèles sur

www.autojm.fr



**Bon pour un cadeau
pour toute commande**

Avec le code "AUTO2024"****

Réservé aux 100 premières personnes

*Remise maximum constatée le 27/03/2024. **Livraison à domicile offerte par convoyeur au volant du véhicule, en France métropolitaine (hors Corse). ***Remboursement à concurrence de 120€. ****Sur remise du code "Auto2024" à AutoJM au moment de la commande, votre mandataire automobile multimarque vous fera bénéficier d'un cadeau surprise pour l'achat d'un véhicule neuf. Bon valable pour toute nouvelle commande. Offre non cumulable.

RCS Belfort 420 464 950

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

Cette voiture fait du bruit. On appelle ça des rires.

Nouveau Tiguan eHybrid.

Jusqu'à 128 km d'autonomie
en mode 100 % électrique.*



Les belles histoires commencent ensemble.



A 13 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Modèle présenté : Nouveau Tiguan eHybrid finition R-Line, certains équipements sont en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr * Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100 % électrique combiné WLTP pour un Tiguan Life Plus eHybrid 204 ch. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'information auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouveau Tiguan eHybrid (l/100km) WLTP : 0,4-0,7. **Rejets de CO₂ (g/km) WLTP :** 8-13. Valeurs au 01/03/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer