



Toutes les nouveautés à l'essai

P.24

N° 1857 - Vendredi  
5 avril 2024

Premières photos

## Renault Captur

Relooking  
extrême

P. 16

Premier essai



P. 36

Nouvelle VW Passat

Les experts

P. 54

Les coachs

P. 45

Actualités

P. 12

Contrôle technique

Réussissez-le  
à tous les coupsFaites fuir  
les rongeurs

Radars de  
covoiturage  
*Ils seront signalés!*



Exclusif

P. 46

Star de l'occasion

# Peugeot 2008 "2"

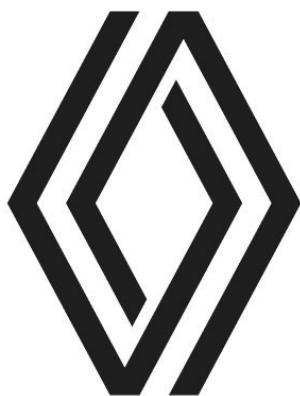
Les bonnes versions à moins de 16 000 €

L 14629 - 1857 - F: 2,50 €  
BEL: 2,80 € - ESP: 3,16 € - DOM: 3,60 € - ITA: 3,16 € - IUX: 2,80 € - PORT: 0,30 €  
CAN: 4,00 € - ISCAN-MAR: 3,20 € - TOMS: 3,50 € - CP: 2,80 € - CH: 5,65 € - TUN: 4,80 € TU



P. 52

Que vaut la  
Mercedes Classe A  
après 100 000 km ?



# RENAULT CLIO E-TECH FULL HYBRID

145 CH

jusqu'à 900 km d'autonomie<sup>(2)</sup>

jusqu'à 80% de conduite électrique en ville<sup>(3)</sup>

jusqu'à 40% d'économie de carburant<sup>(4)</sup>

version esprit Alpine

E-Tech full hybrid

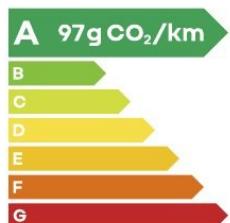
**210€** à partir de  
/mois<sup>(5)</sup>

LLD sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 3 000€  
**3 ans de garantie, assistance 24/24**  
et entretien inclus pour 1€/mois<sup>(7)</sup>

essence ou GPL

**160€** à partir de  
/mois<sup>(6)</sup>

LLD sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 2 500€  
**3 ans de garantie, assistance 24/24**  
et entretien inclus pour 1€/mois<sup>(7)</sup>





## existe aussi en motorisation diesel

modèle présenté : version hybride, Renault clio esprit alpine e-tech full hybrid 145 avec option peinture métallisée **271€/mois<sup>(8)</sup>** 1<sup>er</sup> loyer 3 000€. pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois.<sup>(7)</sup> (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 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 ([www.orias.fr](http://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<sup>er</sup> 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](http://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<sup>er</sup> au 30/04/24. consommations mixtes min/max (l/100 km)\*: 4,2/7. émissions co<sub>2</sub> min/max (g/km)\*: 95/121.** \*selon norme wltp. © m. leuvrey  
Renault recommande Castrol

[renault.fr](http://renault.fr)

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

# SiliGom

du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 fournie ou non selon les équipements des centre 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.

# Sommaire

Numéro 1857 – Semaine du 5 au 11 avril 2024

## 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

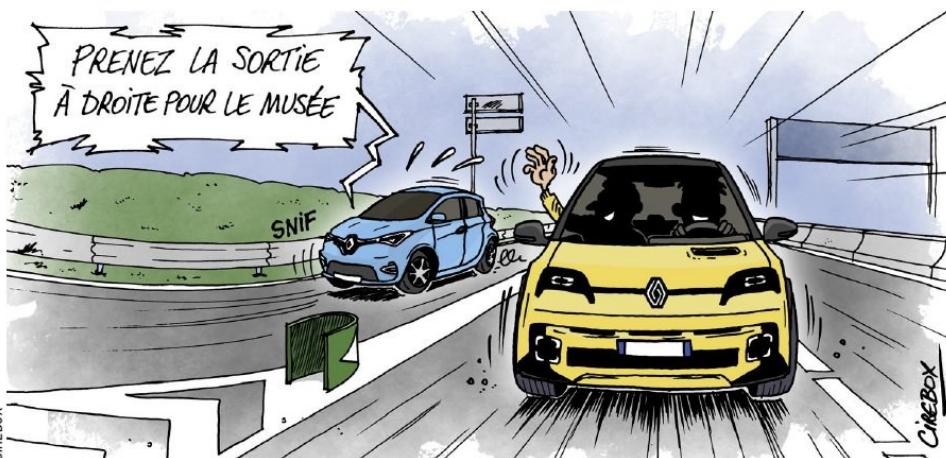
- 45 Les coachs Auto Plus
- Les solutions anti-rongeurs à l'essai
- 46 Le baromètre de la fiabilité
- Mercedes Classe A: le bilan après 100000 km
- 50 Ça vous est arrivé
- 52 Les stars de l'occasion Un Peugeot 2008 essence à moins de 16000 €
- 54 Le coin des experts Contrôle technique: ne vous faites pas recalcer

## 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

## Trait d'humeur

Après onze ans de carrière, la Zoe tire sa révérence



## Service abonnement



Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).  
Sur [www.kiosquemag.com](http://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

**L**a 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 péché cette semaine en faisant montrer 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 CO<sub>2</sub>. Et avec une petite martingale, nos cousins germanins 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 400000 tracteurs (voir p. 13) mettre le souk dans le pays. Dès lors, cette fameuse "interdiction" des moteurs thermiques 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.

**U**ne 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



2012



2013



2019



2021

**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 "nouveauté". 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 "Refactory", le site de 11 000 m<sup>2</sup> 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.



## 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<sup>e</sup>**

**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 Zoé.** 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).



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



### 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<sup>er</sup> 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 "mémorandum de l'assurance" 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.



ADOBESTOCK

**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.

### ... 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)



A. SAUNIER

### 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.

## LA QUESTION DE LA SEMAINE

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

20%

8%

72%

- Non, bon débarras, c'était moche

- Un peu, parce qu'elle nous rappelait la date d'échéance de notre contrat

- Oui, surtout en cas d'accident

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 charisme.

**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 débuter 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.

# 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](http://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



Par Saïda Djerrada



## 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 180 000 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 10 000 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.



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 gommes 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 ? Leonard 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€<sup>(1)</sup>**  
**/mois**

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



PARIS 2024



PARIS 2024

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](http://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.



orange™  
est là



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.

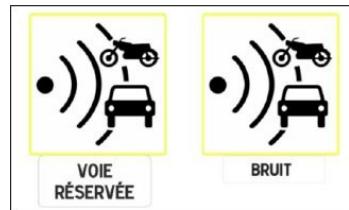
**C**omme si le code de la route n'était pas assez garni avec ses 600 modèles de panneaux... Les pouvoirs publics viennent d'en ajouter quelques-uns.

### 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 panonceau 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



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 préviendra 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.

### Péage en flux libre : l'A13 et l'A14 ballées

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

SP95-E10 <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 1,890 € ↗
1 <sup>e</sup>	Géant Casino	1,819 €
2 <sup>e</sup>	Hyper U	1,823 €
3 <sup>e</sup>	E.Leclerc	1,827 €
4 <sup>e</sup>	Super U	1,831 €
5 <sup>e</sup>	Netto	1,842 €

E85 <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 0,902 € ↗
1 <sup>e</sup>	E.Leclerc	0,848 €
2 <sup>e</sup>	Intermarché	0,851 €
3 <sup>e</sup>	Super U	0,856 €

<sup>(1)</sup> SP95 : 1,903 € ↗ | <sup>(2)</sup> SP98 : 1,969 € ↗ | <sup>(3)</sup> GPL : 1,003 € ↗ | Baril de Brent : 79,33 € ↗

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

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

### 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.

## 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<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup>)... 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 prunte, 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

### 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.**



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

## SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

## CABINES La fournée de la semaine

### 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

## section à péage en flux libre

2500 m

## payez le péage sous 72 heures

DR

## 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. \*\*Villesetvillagesd'accueil.ffve.org



FFVE

## LA QUESTION INATTENDUE

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

406 413



MANITOU

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)...

AAA-DATA  
Trust your useful connection

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

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  
71

## 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](mailto: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

# NOUVEAU FORD EXPLORER®

## 100% ÉLECTRIQUE



#ExploringReinvented



Commandez-le maintenant  
sur [ford.fr/explorer](http://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<sup>er</sup> Mai. Immeuble Axe Seine. 92000 Nanterre. Société au capital de 24 394 693 euros. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.



Par Julien Sarboraria

**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.

**L**e 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-llosange 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



PHOTOS : A. SAUNIER

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 !

Le nouveau Captur est plus statutaire 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.

## Les nouveautés de la semaine



PHOTOS : A. SAUNIER

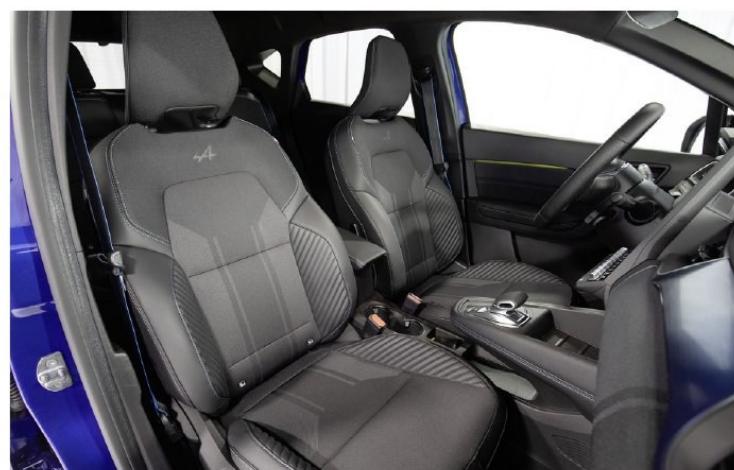
Dans l'habitacle, les nouveautés sont moins visibles mais elles existent ! L'écran tactile est plus grand (10,4"), le système multimédia est inédit et les molettes d'aérateurs ont disparu. Un petit rangement supplémentaire est disponible sous l'écran. La console centrale "flottante" est réservée aux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

» 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, surpiqures 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 simili-cuir). De nouvelles selleries en tissu recyclé sont proposées. Le Captur abandonne aussi sa boîte à gants façon tiroir (pourtant 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 simili-cuir). 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 dm<sup>3</sup>), plancher plat. Dommage que la qualité perçue vienne noircir le tableau.

### L'actuel Renault Captur



**Fini 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 dm<sup>3</sup>**

Le coffre du Captur hybride (E-Tech) perd 70 dm<sup>3</sup> 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 dm<sup>3</sup> (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 manquerons 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.

## Les voitures de la semaine

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**



Par Agnès Lasbarrères



Et aussi...

### 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 électro bloc de 180 kW (245 ch) et d'une batterie de 100 kWh.



MERCEDES

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 repasser 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

**LxLxh (en m):** 4,77 x 1,93 x 1,64

**Moteurs électriques:**

388 ch et 517 ch (SQ6 e-tron)

**Tarifs:** 83 450 € / 99 870 € (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<sup>e</sup> 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

Il y a un an, Skoda a annoncé le lancement, d'ici à 2026, de quatre modèles 100% électriques inédits. Le premier, l'Eloq, 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'Eloq) le nouveau design de la marque, baptisé "Modern Solid". Annoncé aux alentours de 25 000 € avec une autonomie de 400 km et une bonne habitabilité. Il sera fabriqué en Espagne. A suivre...



### TOP 10 DES VENTES

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

1	Dacia Sandero	15 531	+ 23 %
2	Peugeot 208	11 574	+ 60 %
3	Renault Clio	8 714	+ 40 %
4	Dacia Duster	5 933	+ 8 %
5	Dacia Jogger	5 123	+ 50 %
6	Toyota Yaris	4 971	+ 42 %
7	Toyota Yaris Cross	4 958	+ 2 %
8	Renault Captur	4 530	- 14 %
9	Fiat 500	4 247	+ 12 %
10	Renault Twingo	4 050	+ 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.

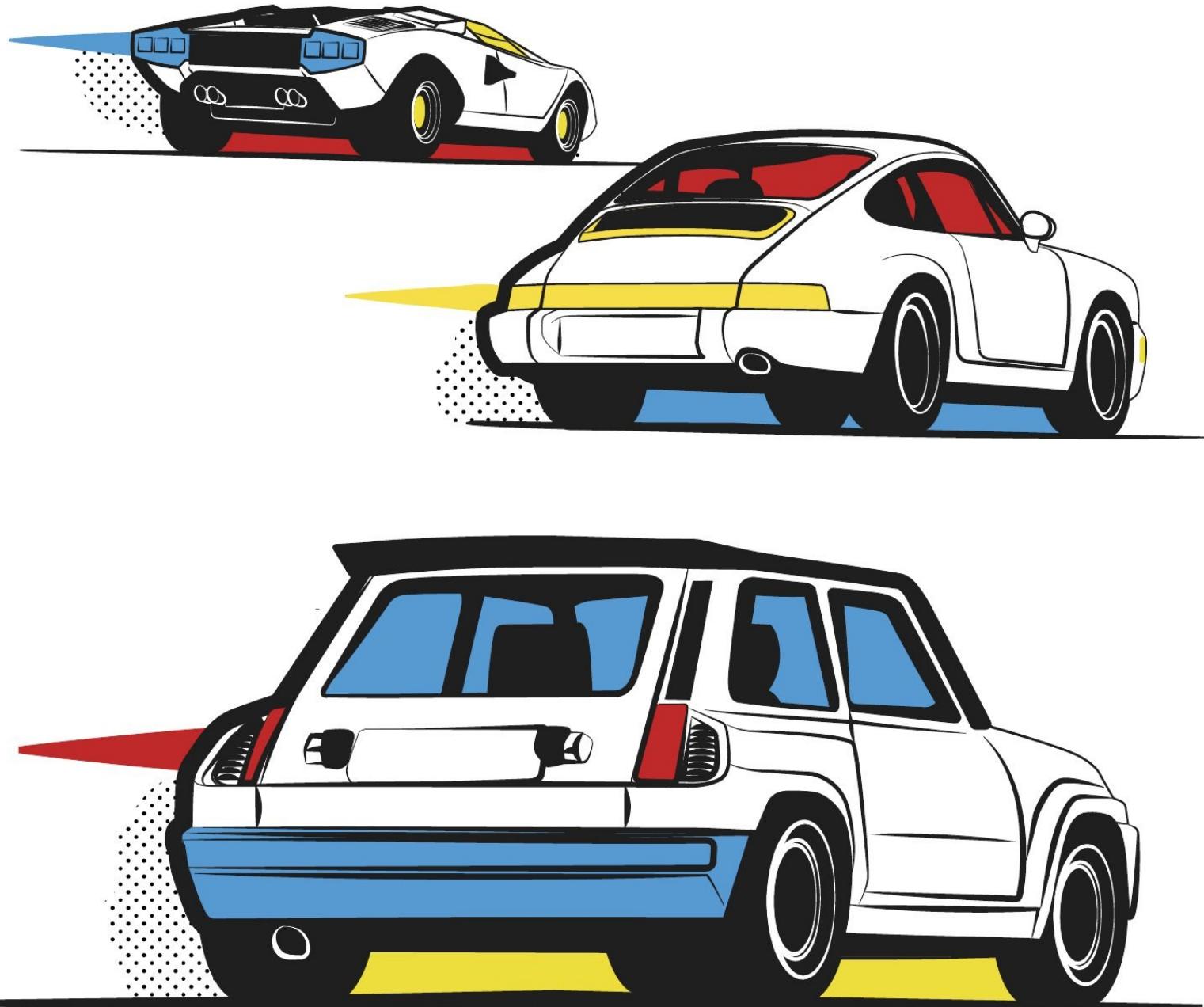
Avec notre partenaire

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](http://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<sup>(1)</sup>.

**-50%**

**-45%**

### 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<sup>(2)</sup>. Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Auto Plus.

(2)

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

IBAN:

Date et signature obligatoires

Le:

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

à l'adresse : [bit.ly/ap\\_1857](http://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:  (Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](#) et gérer votre abonnement)

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](#) et contacter le service client par mail sur [serviceabonmag.fr](#) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024. 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, rectification, 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@erworldmedia.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

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 Réaubourg



Charles Thouluc

### Des milliers de kilomètres au volant

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

### Une grille de notation impitoyable

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

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 Scénic 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 chiffre à retenir

**79 cm**

longueur d'assise AR

Mini Countryman



N. SOLER

### TOP 20

Le Mini Countryman face à ses rivaux

#### Longueur d'assise AR (en cm)

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

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

## 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 alliage ni radar de recul). ■

#### LES PLUS

Tarif attractif, confort, habitabilité AR, douceur générale

#### 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 <sup>3</sup>

#### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	51 kWh (capacité utile)
Couple maxi	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 rapport
Dim. LxLxH, en m	4,18 x 1,79 x 1,53

#### LES MOINS

Coffre réduit, finition décevante, lacunes d'équipement



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 <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 rapport
Dimensions LxLxH, 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

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

63 150 € / 61 300 €\*



N. SOLER

#### 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 <sup>3</sup>

#### LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électr.	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	189/335 Nm <sup>(1)</sup>
CO <sub>2</sub> /Malus	18 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Réducteur + 2 rapports fixes
Dim. LxLxH, 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

## Dossier

## Kia EV9 Earth - 204 ch - 96 kWh

78 000 € / 78 000 €\*



C. CHOULOT

## ÉLECTRIQUE

## Le porte-étendard de Kia

**A**près 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<sup>e</sup> rang. Dommage, à ce prix, que la finition ne soit pas plus flatteuse. ■

## 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 <sup>(1)</sup>
Coffre	600 dm <sup>3</sup>
<i>1. De 10 à 80 % de capacité à 210 kW maxi.</i>	

## LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	350 Nm
Batterie	96 kWh (capacité utile)
CO <sub>2</sub> /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 PLUS

Logeable, très bien équipé, autonomie correcte

## LES MOINS

Matières décevantes, tarifs très élevés, perfs. quelconques

## Lexus LBX Elegant - 136 ch

37 800 € / 37 800 €\*



A. SAUNIER

## HYBRIDE

## Facture salée

**C**ousin "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 uneinsonrisation 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 PLUS

Confort de suspension, finition et présentation, sobriété

## 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	1280 kg

## LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électr.	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm <sup>3</sup>
Couple maxi <sup>(1)</sup>	120 Nm à 3 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /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 MOINS

Tarif très élevé, agrément de la transmission, habitabilité AR

## Nissan Juke Hybrid N-Sport - 143 ch

35 650 € / 35 650 €\*



F. GROUT

## HYBRIDE

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

**L**'heure du restylage a sonné pour je Juke. Mais rien de neuf à l'extérieur... A 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'inédite finition N-Sport se pare, en outre, d'excellents sièges baquets mêlant simili-cuir 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, emballle parfois trop longuement le moteur. Autre faiblesse : le coffre, limité à 350 dm<sup>3</sup>... ■



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	1400 kg

## LA TECHNIQUE

Moteurs essence+ 2 électr.	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	148 + 205 Nm
CO <sub>2</sub> /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'emballlement à l'accélération,  
Volume de coffre insuffisant

## Peugeot E-3008 GT - 210 ch - 73 kWh

46 990 € / 42 990 €\*



**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 <sup>(1)</sup>
Coffre	520 dm <sup>3</sup>

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

#### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchro à aimants permanents
Couple maxi	343 Nm
Batterie	73 kWh (capacité utile)
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Transmission	Aux roues avant
Dim. LxLxH, 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

43 900 € / 38 600 €\*



**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 <sup>(1)</sup>
Coffre	388 dm <sup>3</sup>

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 <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. LxLxH, 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

183 049 € / 183 049 €\*



**HYBRIDE**

A. CORTESI

### 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	3 996 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	950 Nm dès 900 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	46 g/km/- 0 €
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 8 rapports
Dim. LxLxH, en m	4,93 x 1,98 x 1,66

#### LES PLUS

Performances ahurissantes, comportement, habitacle luxueux

#### LES MOINS

Tarif dément, poids de pachyderme

# Dossier

## Renault Arkana E-Tech full hybrid Techno - 145 ch



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 1000 m D.A.	33s4 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8 ■
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/6,5/6,1 l/100 km
Coffre	484 dm <sup>3</sup>

LA TECHNIQUE	
Moteurs essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi <sup>(1)</sup>	144 Nm à 3200 tr/mn
CO <sub>2</sub> /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



HYBRIDE

### Changement de registre

Désormais cousin rallongé de l'Austral, l'Espace n'a plus la modularité d'autan (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 1000 m D.A.	31s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s ■
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6,1 l/100 km
Coffre <sup>(2)</sup>	170/480/670 dm <sup>3</sup>

LA TECHNIQUE	
Moteurs turbo-ess. + électr.	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup>
Couple maxi <sup>(1)</sup>	205/205 + 50 Nm
CO <sub>2</sub> /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



ELECTRIQUE

### Conversion réussie

À près 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	1850 kg

#### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchro à rotor bobiné
Batterie	87 kWh (capacité utile)
Couple maxi	300 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 4000 €
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'embasser 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. Habitacle malgré sa taille raisonnable, le Kamiq profite d'un équipement de série complet, mais il apparaît un peu cher face aux références. ■



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 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /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 €\*



ELECTRIQUE

### 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 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 <sub>2</sub> /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 PLUS

Équipement, présentation, compromis confort/comportement

#### 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... ■

#### 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 dm <sup>3</sup>

#### LA TECHNIQUE

Moteurs ess.+ électrique	4 cylindres, 16S
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/mn
Batterie	51 kWh (capacité utile)
CO <sub>2</sub> /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 PLUS

Look à part, équipement généreux, moteurs sobres

#### LES MOINS

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

## Dossier

## 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. Toutefois, 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 prédecesseur.



A. SAUNIER

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	1616 kg

## LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	250 Nm à 1500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	149 g/km/+ 2219 € <sup>(1)</sup>
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

À 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 1000 m D.A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup>	10s6/16s6
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,4/6,6 l/100 km
Coffre <sup>(1)</sup>	de 444 à 569 dm <sup>3</sup>
1. Banquette reculée/avancée.	

## LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	200 Nm à 2000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /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

Derrière son style résolument nordique, le Volvo EX30 cache des origines... chinoises ! Ce cousin du Smart #1, fabriqué comme lui dans l'empire du Milieu, en 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 1000 m D.A.	26s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s4
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	375/280/375 km
Coffre	357 dm <sup>3</sup>

## LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	64 kWh (capacité utile)
Couple maxi	434 Nm
CO <sub>2</sub> /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.**



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



Par Vincent Desmonts

## 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 ?

**L**e 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 impo-

sant. 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 dm<sup>3</sup> (525 dm<sup>3</sup> pour cette version électrique) contre 470 dm<sup>3</sup> 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.



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 créneau • Banquette 40/20/40 • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' bizona • GPS • Hayon électr. • Instrum. num. • Jantes alu 19" • Mirror Screen • Pompe à chaleur • Sellerie simili cuir/Alcantara.

**En option Agrément:** • Conduite semi-autonome (2000 €) • 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.



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.

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h <sup>(1)</sup>
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 <sup>(2)</sup>
Poids	2020 kg

1. Bride 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 <sub>2</sub> /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) <sup>(1)</sup>

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

### À LA LOUPE

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

#### Equipements de sécurité

#### Agrément/performances

#### Confort/insonorisation

#### Equipements 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



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 €<sup>(1)</sup>

Maintien dans la voie

Série

Régulateur de vitesse adaptatif

850 €

Conduite semi-autonome

2000 €

Phares matriciels

1650 €<sup>(1)</sup>

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

■

<sup>1</sup>. Inclus dans un pack.

**Bien vu**

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

**Raté**

**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 simili cuir 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	■

**Chaudage/clim'**

La clim' bizona 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



Par David Bouillaux

## 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 dm<sup>3</sup> d'après Volkswagen, bien qu'avec 690 dm<sup>3</sup><sup>(1)</sup> 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-démarreur 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<sup>e</sup> 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 dm<sup>3</sup> (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-glace • 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 €)<sup>(2)</sup> • Ecran tactile 15" (905 €)<sup>(2)</sup> • Sièges ErgoActive Plus (2 110 €)<sup>(3)</sup> • Suspensions pilotées (980 €), etc.



PHOTOS: A. CORTESI

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... ■

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 sinuées de notre parcours.

## 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 <sup>3</sup>
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /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
Bruits aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Confort des suspensions	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO <sub>2</sub>	
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

Auto  
Plus

Correct

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



Par David Bouillaux

## DIESEL

## Mercedes Classe E

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

95 050 € / 100 800 €\*



PHOTOS : N. SOLER

## 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 saigneté? 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<sup>(1)</sup>, 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 alterno-démarreur 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-

## 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	2086 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	2989 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	367 ch
Couple maxi	750 Nm
CO <sub>2</sub> /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	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/finition	■
Consommation	■
Prix	■

## L'ÉQUIPEMENT

<b>De série</b>	<b>Sécurité:</b> • ABS + AFU + ESP
	• Airbags (7) • Régul. de vitesse adaptatif
	• Surveillance des angles morts, etc.
<b>Agrément:</b>	• Caméra de recul • Clé mains libres • GPS • Sellerie cuir
	• Sièges AV électr. et chauffants, etc.
<b>En option</b>	<b>Agrément:</b> • Affichage tête haute (1300 €) • Conduite semi-autonome niveau 2 (2 600 €) • Ecran Superscreen (1850 €) • Roues AR directrices (3 400 €), etc.



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.

1. Voir Auto Plus n° 1841.

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



tations haut de gamme de cette routière: confort élevé, insonorisation soignée, habitabilité généreuse, technologie embarquée dernière 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 (CO<sub>2</sub> et poids)... ■

## Le verdict Intéressant

Equipée 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!

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

Adhérez au club dès maintenant !

EN CADEAU  
POUR SEULEMENT  
**2.67€/mois\***



Photo non contractuelle

## ADHÉREZ SOIT

- PAR TÉLÉPHONE AU **09 69 39 69 50**  
(n° non surtaxé)
- SUR [WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS](http://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](http://Rendez-vous sur www.kiosquemag.com)

MANDAT DE  
PRÉLÈVEMENT

IBAN

#M047 #D1556927

Dater et  
signer obligatoirement

À : .....

Date : \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Signature :

### 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)

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. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. 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 L21-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 et à l'IDF 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](http://www.cnil.fr)). Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



## Une auto testée au quotidien

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.



Par David Bouillaux

### 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

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 lisibilité. Pour aider dans les manœuvres, Mini propose une caméra à 360° assez bien conçue et à la qualité d'image excellente.

### 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

## 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 sinuées. 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

## 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 consommation en ville, qui tourne autour des 10 l/100 km...

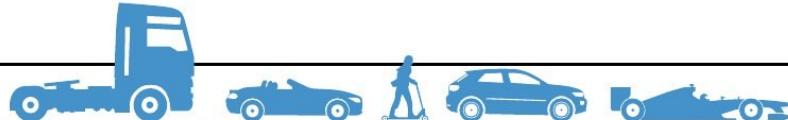
## Jouer les utilitaires, il sait faire

Le coffre du Countryman ne fait pas semblant. Outre sa belle modularité (banquette coulissante, plancher de coffre modulable, dossier inclinables et rabattables), nous avons pu compter sur sa belle capacité de charge (de 500 à 605 dm<sup>3</sup>). En rabattant les dossiers, il a même pu engloutir tous nos grands cartons. Notez la large ouverture du hayon.

N. SOLER

## 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 consommation en ville, qui tourne autour des 10 l/100 km...



**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... A 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 € !



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 <sup>3</sup>
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 !

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 enrouler davantage le train arrière dans les épingle. 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**



Rubrique coordonnée  
par Pierre-Louis Champeaux

## UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

### Compresseur portatif Air Force 5 de Scheppach



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



**N**e 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 gommes 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 ● ● ●

## 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.



A. SAUNIER

KIA

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.

#### A 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.

**A**ttirés 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 !



BARDHAL

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.



N. SOLER

## 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.

## 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

## Emetteurs d'ultrasons : misez sur le bon



SECURIT

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.



VIIRKUJA

## 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.



Rubrique coordonnée par  
Pierre-Louis Champeaux

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.

**A**près 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 durit 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/1000 km). Il convient donc de contrôler régulièrement le niveau de lubrifiant.



### 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

## Nos spécialistes



Pierre  
Audemar



Pierre-Louis  
Champeaux



Guillaume  
Jean



T. RUDDIES / AUTO BILD

## Electronique Imperfections corrigées

### TABLEAU 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...

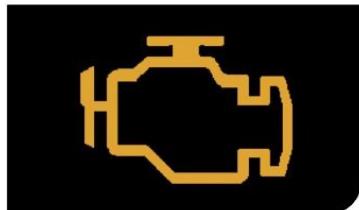
Tous ces soucis ont désormais été réglés grâce à des mises à jour faites en concession.

### 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



## 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.



N. SOLER

### 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

# 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"*



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"*



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 débourser 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	● ● ● ● ●

##### Électronique

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...



# QUATRAC PRO +



PNEU TOUTES SAISONS AVEC  
UN TRUC EN PLUS —

DÉCOUVRE PLUS



**VREDESTEIN**  
PNEUS

# Ça vous est arrivé

## 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 Pomportuzat (31), et à son Toyota Rav4 Hybrid 222 AWD de 2019. À 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](mailto:soslitigeoccasion@reworldmedia.com) avec votre adresse et votre téléphone.



P ZERO™ E

# NEW GENERATION\*

## TYRE



»RUNFORWARD™

ELET<sup>TM</sup>

CLASSE 100% AAA  
À L'ÉTIQUETAGE  
EUROPÉEN<sup>1</sup>

>55% DE MATERIAUX  
BIOSOURCÉS  
& RECYCLÉS<sup>2</sup>

LA NOUVELLE  
TECHNOLOGIE EN  
CAS DE CREVAISON<sup>3</sup>

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 ligne, 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 prédecesseur. 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 dm<sup>3</sup> 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 davantage 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 serré. 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. LEFFEBRE

## 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 1000 m D. A.	33s5	31s8	31s8	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	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	1199 kg	1265 kg	1302 kg	1312 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	1199 cm <sup>3</sup>	1199 cm <sup>3</sup>	1199 cm <sup>3</sup>	1199 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	100 ch à 5000 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn	155 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	240 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /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 faut 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 sécurité, 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

# Le coin des experts



Rubrique coordonnée  
par Pascale Gétin

**ÉCLAIRAGE, PNEUMATIQUES,  
FREINS, POLLUTION...**

## Contrôle technique : ne vous faites pas recalé



CH. I. GOUNET

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 recalé, 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 entretenu 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 vérifiez 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

## Nos spécialistes



Antoine  
Jacquot  
Expert  
automobile  
diplômé d'Etat



Docteur  
Romaric  
Pagnard  
Médecin  
généraliste



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

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,

Antoine Jacquot

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

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



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



A. CORTESI

**Pascale Gétin.** Vous avez sans doute en tête qu'une révision s'effectue tous les 15 000 à 20 000 km, voire tous les 30 000 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.

### 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.

**D**epuis 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





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'entraîne. "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'appa-

CARLOS SAINZ / 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 revenu 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.



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

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



## 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+



DPI



Par Jean-Rémy Macchia

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.

**Moteur:** 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, deux carburateurs  
**Cylindrée:** 1 778 cm<sup>3</sup>  
**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 €



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 concentrerait 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 P 1900. 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 P 1800 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 P 1800 sera fabriquée



en Angleterre, du moins au début. Après les 6 000 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. À 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

Les tout petits feux arrière sont élégamment portés par un relief de la tôle. Rareissime 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 dm<sup>3</sup>.

reste. L'ensemble est baigné d'une abondante lumière, malgré la ceinture de caisse élevée et la surface vitrée réduite. À l'arrière, les places sont nettement plus étroites. 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 P 1800, il se présente dans une version affûtée à deux carburateurs. D'une puissance très correcte, il affiche un bon tempérament, avec des performances qui paraissaient 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



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'édition 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.

PEUGEOT



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 suivie de son numéro de poste

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

### Rédaction

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité: François Tarrain (5200)

Essais: Stéphane Dupré

Technique: Stéphane Julian

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Chefs de service

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Secrétariat de rédaction : Laurence Combes

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Barboria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Crupenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1<sup>ers</sup> secrétaires de rédaction : Dominique Carlier,

Lydia Mas

Maquette

1<sup>re</sup> 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 Igouenot

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaubourg, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœuré

En SR : Jacqueline Voyant.

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy



Président : REWORLD MEDIA SA

### Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

### Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haitian

Editeur : Tommaso Albinati

### Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

### Abonnements et diffusion

#### Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

#### Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caille

#### Publicité commerciale

Directrice exécutive : Elodie Breteau 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)

Traffic : Véronique Alex (5056)

#### Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

#### Fabrication

Chefs de fabrication : Didier Biron

#### Finance manager

##### Éditeur

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](http://www.serviceabomag.fr)

Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

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

N° 1857 – 05.04.2024

# 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<sup>er</sup> janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO<sub>2</sub> sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> 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 <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

NEUTRE	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
151 g	2 370 €
152 g	2 544 €
153 g	2 726 €
154 g	2 918 €
155 g	3 119 €

MALUS			
Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus	Emissions de CO <sub>2</sub>	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 €

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

NEUTRE	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
151 g	2 370 €
152 g	2 544 €
153 g	2 726 €
154 g	2 918 €
155 g	3 119 €

A6 (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A6 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
151 g	2 370 €
152 g	2 544 €
153 g	2 726 €
154 g	2 918 €
155 g	3 119 €

A7 Sportback (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
151 g	2 370 €
152 g	2 544 €
153 g	2 726 €
154 g	2 918 €
155 g	3 119 €

A8 (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A8 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
151 g	2 370 €
152 g	2 544 €
153 g	2 726 €
154 g	2 918 €
155 g	3 119 €

A8 Allroad (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A8 Sportback (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Sportback (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Allroad (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Sportback (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Allroad (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Sportback (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Allroad (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Sportback (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Allroad (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

A9 Avant (nouvelle)	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)</td	

	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie		
230 Batterie XL VZ	39990	-4000	7%	Elect	89000	0	7%	PHEV	24840	+330	11%	E	149000	+60000	0%	E		
<b>Ateca</b>					89000	0	7%	PHEV	25340	+210	11%	E	111500	+60000	0%	PHEV		
1.5 TSI 150 V DSG	46620	+2544	9%	E	59200	nc	nc	E	27440	+210	19%	E	174500	+60000	0%	E		
<b>Formentor</b>					71300	nc	nc	E	29440	0	11%	D	181350	+60000	0%	E		
1.5 TSI 150 V	46900	+2049	nc	E	63900	nc	nc	E	31540	0	19%	D	225650	+60000	0%	E		
2.0 TSI 310 VZ 4drive	53290	+4161	7%	E	59200	0	11%	PHEV	269 Standard Range	52900	0	6%	Elect	199300	0	nc	Elect	
e-Hybrid 204 V	46900	0	11%	PHEV	52900	0	2%	GPL	294 Extended Range Premium	66900	0	4%	D	251950	+60000	0%	E	
e-Hybrid 245 VZ	53250	0	11%	PHEV	58900	0	2%	Elect	315 Standard Range Premium AWD	73900	0	2%	E	287250	+60000	0%	E	
<b>LADA</b>					61900	0	2%	Elect	351 Extended Range Premium AWD	81900	0	2%	E	630				
<b>Spring</b>					18400	0	7%	Elect	<b>Tourneau Connect (nouveau)</b>				<b>MC20</b>					
45 Essential	18400	0	7%	Elect	13500	+100	3%	E	1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	4%	E	630				
65 Extreme	19900	0	0%	Elect	13500	+100	1%	E	2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+264	4%	D	251950	+60000	0%	E	
<b>Sandere</b>					14900	+50	1%	E	2.0 EcoBlue 120 Titanium	32000	+264	4%	D	630				
1.0 ScE 65 Essential	18900	+100	3%	E	13500	+100	1%	E	2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D	287250	+60000	0%	E	
1.0 ScE 65 Expression	18900	+100	1%	E	14900	+50	1%	E	<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				<b>MC20 Cielo</b>					
1.0 Tce 90 Expression	15650	0	1%	GPL	18500	0	1%	GPL	1.6 CRDI 136 MHEV Active	31540	0	19%	D	630				
1.0 Eco-6 100 Expression	15650	0	1%	GPL	18500	0	1%	E	<b>Mustang Mach-E</b>				<b>Classe C Break</b>					
<b>Sandero Stepway</b>					15100	+230	0%	E	1.0 T-GDI 100 Motion	24840	+330	11%	E	200 Avantgarde Line				
1.0 Tce 90 Essential	15100	+230	1%	E	16400	+230	1%	E	1.0 T-GDI 120 Motion	25340	+210	11%	E	53900	+12381	0%	PHEV	
1.0 Tce 90 Expression	17150	0	1%	GPL	18620	0	nc	PHEV	1.0 T-GDI 120 Active	27440	+210	19%	E	200 Avantgarde Line				
1.0 Eco-6 100 Expression	17150	0	1%	GPL	20900	0	1%	E	1.6 CRDI 136 MHEV Motion	29440	0	11%	D	53900	+1525	6%	D	
1.0 Eco-6 100 Extreme	18150	0	2%	E	21500	+190	2%	E	1.6 CRDI 136 MHEV Active	31540	0	19%	D	220 Avantgarde Line				
1.0 Tce 10 Extreme+	18150	+190	2%	E	21500	+50	1%	GPL	<b>Ceed</b>				61050	+1500	6%	D		
<b>Jogger</b>					18500	+240	0%	E	<b>Ceed SW</b>				61050	+1500	6%	D		
1.0 Tce 10 Essential	18500	+240	0%	E	20200	+260	4%	E	Hybride Rechargeable Premium	44740	0	8%	PHEV	70150	0	4%	PHEV	
1.0 Tce 10 Expression	18500	+240	1%	E	20900	+260	4%	D	1.0 T-GDI 136 MHEV Motion	30440	0	12%	D	<b>Classe C</b>				
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	PHEV	26500	0	1%	PHEV	1.6 CRDI 136 MHEV Active	32540	0	10%	D	200 Avantgarde Line				
1.0 Eco-6 100 Extreme	18150	0	2%	E	26500	0	1%	PHEV	<b>ProCeed</b>				56200	+3299	5%	E		
1.0 Tce 10 Extreme+	18150	+190	2%	E	26500	+50	1%	E	1.0 T-GDI 120 GT Line	31440	+240	8%	E	43 AMG 4Matic				
<b>Duster (nouveau)</b>					26500	+310	8%	D	GT	39640	+298	8%	E	81160	+60000	0%	E	
1.0 Eco-6 100 Essential	19690	nc	0%	GPL	26500	+310	8%	D	<b>CeXed</b>				66500	0	4%	PHEV		
1.0 Eco-6 100 Expression	21600	0	1%	GPL	26500	+310	8%	D	Hybride Rechargeable Lounge	41040	0	11%	PHEV	<b>Quattroporte</b>				
1.0 Eco-6 100 Extreme	18150	0	2%	E	26500	+50	1%	E	1.6 CRDI 136 MHEV Motion	31440	+310	8%	D	Modena				
1.0 Tce 10 Extreme	18150	+190	2%	E	26500	+50	1%	E	1.6 CRDI 136 MHEV Active	33740	+310	8%	D	174500	+60000	0%	E	
1.0 Tce 10 Extreme+	18150	+190	2%	E	26500	+50	1%	E	<b>Niro</b>				181350	+60000	0%	E		
<b>Hyundai</b>					26500	+310	8%	D	Hybride Motion	33780	0	6%	PHEV	225650	+60000	0%	E	
<b>Jazz (nouvelle)</b>					26500	+310	8%	D	Hybride Rechargeable Motion	40640	0	6%	PHEV	300 e AMG Line				
1.0 Eco-6 100 Expression	17150	0	1%	GPL	26500	+310	8%	D	Hybride Rechargeable Active	41640	0	6%	PHEV	63 AMG S E-Performance				
1.0 Eco-6 100 Extreme	18150	0	2%	E	26500	+50	1%	E	EV Active	42640	0	4%	E	136850	+14031	1%	PHEV	
1.0 Tce 10 Extreme	18150	+190	2%	E	26500	+50	1%	E	EV Premium	43640	0	4%	E	200 Avantgarde Line				
1.0 Tce 10 Extreme+	18150	+190	2%	E	26500	+50	1%	E	<b>Sporetage</b>				56400	+2092	4%	E		
<b>ZR-V (nouveau)</b>					26500	+310	8%	D	1.6 T-GDI 150 MHEV Motion	32290	+1901	2%	E	220 d				
1.0 Eco-6 Sport	47450	0	+370	nc	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 T-GDI 230 Hybrid Active	39390	+270	3%	E	<b>GLC</b>			
<b>CR-V (nouveau)</b>					26500	+310	8%	D	1.6 T-GDI 265 Hybride Rech. Design 4x4	48740	0	2%	PHEV	300 e AMG Line				
1.0 Eco-6 100 Extreme	25200	0	1%	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 T-GDI 265 Hybride Rech. GT-Line Prem. 4x4	52540	0	2%	PHEV	63 AMG S E-Performance				
1.0 Eco-6 100 Extreme+	25200	0	1%	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 CRDI 136 MHEV Motion DCT	36390	+350	2%	D	136850	+14031	1%	PHEV	
<b>Hyundai</b>					26500	+310	8%	D	<b>EVE</b>				300 e AMG Line					
<b>I10</b>					26500	+310	8%	D	170 Active	49690	0	13%	Elect	63 AMG G 4MATIC+				
1.0 Eco-6 100 Intuitive	16900	0	10%	E	26500	+310	8%	D	229 Air Active	53690	0	10%	E	140700	+27030	0%	PHEV	
1.0 Eco-6 Creative	18000	0	10%	E	26500	+310	8%	D	229 Air Design	57490	0	8%	E	220 d				
1.0 Eco-6 100 Creative	18000	0	10%	E	26500	+310	8%	D	325 Air Design 4x4	61490	0	8%	E	400 e				
1.0 Eco-6 100 Hybride	18000	+50	1%	GPL	26500	+310	8%	D	325 GT-Line 4x4	65490	0	7%	Elect	450 AMG Line				
<b>Hyundai</b>					26500	+310	8%	D	GT	74690	0	5%	Elect	450 AMG Line				
<b>Sorento (nouveau)</b>					26500	+310	8%	D	<b>Sorento (nouveau)</b>	54490	0	nc	PHEV	<b>GLE Coupé (nouveau)</b>				
1.0 Eco-6 100 Intuitive	16900	nc	0%	GPL	26500	+310	8%	D	Hybride Rechargeable Active	54490	0	nc	PHEV	300 e AMG Line				
1.0 Eco-6 Creative	18000	0	10%	E	26500	+310	8%	D	<b>EV9 (nouveau)</b>	73000	0	0%	Elec	63 AMG S E-Performance				
1.0 Eco-6 100 Hybride	18000	+50	1%	GPL	26500	+310	8%	D	EV9 (nouveau)	80000	0	0%	Elec	140700	+27030	0%	PHEV	
<b>I20</b>					26500	+310	8%	D	<b>CX-50</b>				63 AMG G 4MATIC+					
1.28 PureTech 100	16900	+210	1%	E	26500	+310	8%	D	1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Intuitive	27700	+125	12%	E	200 Avantgarde Line				
1.2 PureTech 100 Performance Line	20900	+210	1%	E	26500	+310	8%	D	1.0 T-GDI 100 hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11%	E	300 e AMG Line				
1.3 PureTech 130 Performance Line	35500	+540	1%	E	26500	+310	8%	D	<b>I30</b>				63 AMG S E-Performance					
1.3 Tce 130 Performance Line	35500	+540	1%	E	26500	+310	8%	D	1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E	140700	+27030	0%	PHEV	
1.3 Tce 130 Journey	35500	+540	1%	E	26500	+310	8%	D	1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Creative	31440	+1901	2%	E	200 Avantgarde Line				
Hybrid 140 Expression	26600	0	0%	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 CRDI 136 MHEV Motion	31540	+310	8%	D	300 e AMG Line				
Hybrid 140 Extreme	26600	0	0%	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 CRDI 136 MHEV Active	33740	+310	8%	D	63 AMG S E-Performance				
Hybrid 140 Journey	26600	0	0%	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 CRDI 136 MHEV Active	36390	+310	8%	D	140700	+27030	0%	PHEV	
<b>I30 SW</b>					26500	+310	8%	D	<b>CX-5</b>				63 AMG G 4MATIC+					
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	1.6 T-GDI 165 Prime-Line	36200	+2199	4%	E	200 Avantgarde Line				
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	2.0 e-SkyActive-6 150 Hybride Auto	38950	+3	4%	E	300 e AMG Line				
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	2.0 e-SkyActive-6 150 Hybride Auto	40450	+12481	4%	D	63 AMG S E-Performance				
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	2.0 e-SkyActive-6 150 Hybride Auto	42050	+12481	4%	D	140700	+27030	0%	PHEV	
<b>I30</b>					26500	+310	8%	D	<b>CX-5</b>				63 AMG S E-Performance					
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	2.0 e-SkyActive-6 150 Hybride Auto	42050	+12481	4%	D	200 Avantgarde Line				
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	2.0 e-SkyActive-6 150 Hybride Auto	43650	+12481	4%	D	300 e AMG Line				
1.0 Eco-6 100 Rivalry	74800	0	5%	PHEV	26500	+310	8%	D	2.0 e-SkyActive-6 150 Hybride Auto	45250	+1							

# Guide d'achat

# Le prix des voitures neuves

	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie				
<b>MG (suite)</b>					<b>Cayenne (nouveau)</b>				<b>Land Cruiser 5P</b>				<b>VOLKSWAGEN</b>							
Xpower	40490	0	7%	Elec	1.2 PureTech 130 GT Auto.	33500	+40	3%	E	1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36060	nc	nc	E	204 D-40 Life	61150	+60000	10% D		
<b>ZS</b>					1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4%	E	1.0 TSI Evo 2 95 Active	24530	nc	nc	E	<b>GR Supra</b>	2.0				
1.5 VTi-Tech 106 Comfort	17480	+2049	0%	E	1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	10%	E	1.0 TSI Evo 2 116 Selection	28200	nc	nc	E	3.0	57800	+4543	2%	E	
1.0-T-GDI 111 Luxury	20900	+2049	0%	E	1.2 PureTech 130 GT	34200	0	3%	E	1.5 TSI 150 ACT Selection	29690	nc	nc	E	3.0 Pack Premium	69600	+28413	6%	E	
EV Comfort Automatique Standard	33990	0	12%	Elec	Electrique 136 Active	38800	-4000	3%	Elec	Karoq	1.0 TSI 110 Ambition	31980	+360	5%	E	<b>Polo</b>	1.0 MPi 80	71600	+28413	6%
EV Comfort Automatique Etendue	37990	0	12%	Elec	Electrique 136 Allure	40750	-4000	3%	Elec	1.5 TSI ACT 150 Ambition	34270	+818	5%	E	1.0 MPi 80	21390	+170	9%	E	
EV Luxe Automatique Etendue	39990	0	11%	Elec	Electrique 156 Active	39800	-4000	3%	Elec	2.0 TDI 116 Ambition	35680	+190	5%	D	1.0 TSi 95 Life	24655	+50	17%	E	
<b>MG5</b>					Electrique 156 Allure	41750	-4000	3%	Elec	2.0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	46950	+1629	14%	D	1.0 TSi 95 WW Edition	24385	+50	8%	E	
Autonomie Standard Comfort	32990	0	8%	Elec	Electrique 156 GT	43450	-4000	3%	Elec	2.0 TDI 150 Style DSG 4x4	47675	+1629	10%	D	1.0 TSi 116 Style	28640	nc	17%	E	
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	8%	Elec	<b>RENAULT</b>				<b>Enyaq</b>	46480	-4000	16%	Elec	1.0 TSi 116 R-Line DSG	29810	nc	15%	E		
Autonomie Etendue Luxe	37480	0	8%	Elec	<b>308 SW</b>				60 Sportline	54380	0	17%	Elec	1.0 TSi 116 GTI	34870	+1629	3%	E		
<b>EHS (nouvel)</b>					<b>Twingo</b>				65 Sportline	61060	0	17%	Elec	1.0 TSi 116 Polo	28660	+360	8%	E		
Comfort	35490	0	8%	PHEV	<b>308 Active Pack</b>	40478	0	10%	PHEV	65 L&K	63870	0	14%	Elec	1.0 TSi 116 GT Line	28440	nc	17%	E	
<b>Marvel R</b>					<b>PHEV 180 Active Pack</b>	42820	0	10%	PHEV	65 L&K	66140	0	14%	Elec	1.0 TSi 116 GT Line	29810	nc	15%	E	
180 Comfort	44490	0	6%	[Elec]	<b>PHEV 225 GT</b>	47220	0	10%	PHEV	RS	63590	0	14%	Elec	1.0 TSi 116 GT Line	34870	+1629	3%	E	
288 Performance 4WD	50990	0	7%	[Elec]	<b>1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.</b>	35920	+260	13%	D	<b>Octavia (nouvelle)</b>	56630	0	20%	Elec	<b>T-Cross (nouvel)</b>	1.0 TSi 95 Life	25790	+260	8%	E
<b>MINI</b>					<b>1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.</b>	35770	+260	11%	D	60 Sportline	57780	0	16%	Elec	1.0 TSi 116 Life	28660	+360	8%	E	
<b>Hatch 3p (nouvel)</b>					<b>e-308 156 Allure</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	65 Sportline	62920	0	16%	Elec	1.0 TSi 116 Edition	28660	+360	7%	E	
Copper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E	<b>e-308 156 GT</b>	46250	-4000	3%	[Elec]	85 L&K	65780	0	12%	Elec	1.0 TSi 116 GT Line	34870	+1629	3%	E	
Copper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E	<b>308 SW</b>				RS	66050	0	12%	Elec	1.0 TSi 116 GT Line	34870	+1629	3%	E		
Copper S Classic Pack XS	35880	nc	nc	E	<b>1.2 PureTech 130 Active Pack</b>	30420	+210	13%	E	<b>Octavia Combi (nouvelle)</b>	56630	0	20%	Elec	<b>Tiggo (nouvel)</b>	1.0 TSi 95	25120	+150	14%	E
Copper E	34000	0	nc	[Elec]	<b>1.2 PureTech 130 Allure</b>	32270	+240	7%	E	1.0 TCe 90 Evolution	19800	0	6%	E	1.0 TSi 116 Life	28920	+170	20%	E	
Copper SE	36000	0	nc	[Elec]	<b>PHEV 180 Active Pack</b>	41870	0	5%	PHEV	1.0 TCe 90 Urban Night	19100	0	9%	E	1.0 TSi 116 NW Edition	28340	+170	7%	E	
Copper SE Classic	43710	0	nc	[Elec]	<b>PHEV 180 Allure</b>	43520	0	5%	PHEV	1.0 TCe 145 Full Hybrid Techno	23800	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>Cabrio</b>					<b>PHEV 225 GT</b>	46220	0	5%	PHEV	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
Cooper Essential	35500	+540	nc	E	<b>1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.</b>	34920	+280	7%	D	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
Cooper S Essential	40100	+1074	0%	E	<b>1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.</b>	36770	+280	7%	D	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	6%	E	<b>e-308 156 Allure</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	4%	E	<b>308 SW</b>				1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E		
<b>COUNTRYMAN (nouvel)</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	30420	+210	13%	E	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
Coupe	40600	+888	nc	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	32270	+240	7%	E	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
John Cooper Works	61360	+17247	nc	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	34980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>MITSUBISHI</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	36770	+280	7%	D	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>Space Star</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	38800	+230	17%	E	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.2 Mives 71 Inform	15990	0	6%	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	40478	+210	13%	E	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.0 Mpi 65 Invite	17990	+50	nc	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	42820	+280	7%	D	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.0 Mpi 70 Intense	22690	0	nc	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.6 Mpi HEV 143 Intense	26990	0	nc	PHEV	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.6 Mpi HEV 143 Intense	26990	0	nc	PHEV	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>Eclipse Cross</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
2.0 Mive PHV 188 Invite 4WD	42490	0	14%	PHEV	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>NISSAN</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>Juke</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.0 DIG-T 114 Visia	22650	+360	9%	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.3 Mild hybrid 158 Acenta Xtronic	37800	+1074	16%	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
1.3 Mild hybrid 158 Acenta Xtronic	38800	+1276	17%	E	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
e-Power 190 N-Connecta	41600	+850	12%	PHEV	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
e-Power 190 Tekna	44700	+700	12%	PHEV	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>Ariya</b>					<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
63 kWh 218 Advance	45800	0	3%	Elec	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
87 kWh 242 Evolve	56800	0	6%	Elec	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
87 kWh 4-Force 306 Evolve	58800	0	6%	Elec	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
87 kWh 4-Force 396 Evolve+	65800	0	4%	Elec	<b>1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine</b>	43980	-4000	3%	[Elec]	1.0 TCe 145 Full Hybrid Alpine	27600	0	3%	PHEV	1.5 TSi 150 Style DSG	34210	+540	8%	E	
<b>X-trail</b>					<b>5008 (nouvelle)</b>				<b>POSCHE</b>				<b>SUZUKI</b>							
e-Power 204 Aventa	43700	+2140	2%	PHEV	<b>718 Boxster</b>				<b>Impreza</b>	34990	+13014	5%	PHEV	<b>TIGUAN (nouveau)</b>	1.0 TSi 130	39450	+88	3%	E	
e-Power 213 Aventa	46000	+4521	2%	PHEV	<b>718 Cayman</b>				<b>220</b>	34990	+13014	5%	PHEV	<b>ID.4</b>	Pure 170	43990	-4000	6%	Elec	
e-Power 213 N-Connecta	48000	+4631	6%	PHEV	<b>911 Coupé</b>				<b>220</b>	36990	+13014	5%	PHEV	<b>PRO 204</b>	28660	+360	8%	E		
<b>Townstar Combi</b>					<b>911 Cabriolet</b>				<b>220</b>	34990	+13014	5%	PHEV	<b>Touran&lt;/</b>						

AUTOJM.FR

# OFFRES REVERSENTES



\* **-35%**  
jusqu'à

LIVRAISON À DOMICILE  
**GRATUITE**<sup>\*\*</sup>

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"\*\*\*\*

Réservez 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.



**Modèle présenté :** Nouveau Tiguan eHybrid finition R-Line, certains équipements sont en option. Plus d'informations sur [volkswagen.fr](http://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 CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 8-13.**  
Valeurs au 01/03/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, 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.

