



Dacia DUSTER 3

**CONTRAT
REMPLI!**

Alerte aux arnaques

Sur la route, par SMS...

LES ESCROCS P.6 SONT DE SORTIE

Actu

DÈS JUIN

LOI 3DS: allez-vous devoir changer de carte grise ?

P.12

Les coachs Auto Plus

JANTES ABIMÉES

Réparez-les pour 30 €



P.47

Nos experts avec vous

ACCIDENT NON RESPONSABLE

Gare aux combines des assureurs !

P.54

L 14629 - 1861 - F: 2,50 €



BEL: 2,60 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €

CAN: 4,50\$CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550FCP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU



A bord
du nouveau
SUV Renault

Symbioz

PLUS STYLÉ ET PLUS GRAND QUE LE CAPTUR P.16

Dossier

**Que valent les voitures
"made in France" ?**



**14
modèles
testés**

Occasion

SPÉCIAL ÉCONOMIES

**Diesels, quels sont
les plus rentables ?**



Fiat Panda 2

Les meilleurs choix P.52
pour moins de 4 000 € ?

Match

BMW iX2/Peugeot E-3008



Le duel des SUV coupés chics
et électriques P.38



RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELECTRIQUE

220 CH

borne de recharge offerte⁽¹⁾

jusqu'à 625 km d'autonomie⁽²⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay^{®(3)}
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite
openR link avec Google⁽⁴⁾ intégré
90% recyclable⁽⁵⁾

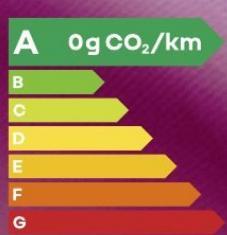
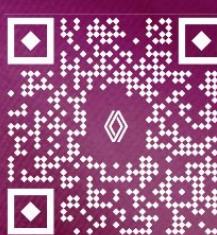
application gratuite Plug Inn :
réseau de recharge de véhicules
électriques, toutes marques



Télécharger dans
l'App Store



DISPONIBLE SUR
Google Play





2024 voiture de l'année

(1) borne de recharge à domicile de 600€ ht offerte. offre à particuliers pour toute commande de Renault Scénic e-tech 100% électrique, valable dans réseau participant, d'un forfait borne et installation auprès de mobilize power solutions **du 1^{er} au 31/05/24**. (2) selon données wltp. (3) selon équipement. (4) Google, Android Auto, Google Maps, Waze et les autres marques sont des marques de Google LLC. (5) produit majoritairement recyclable, arrondi à 90%, valeur réelle sup. à 89,72% de sa masse selon directive européenne 2006/64/ce concernant réception par type des véhicules à moteur selon possibilités de leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 16,3/17,8. émissions co₂ (g/km)*: 0.** *selon norme wltp. © c. noltekuhlmann

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid.

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



Les belles histoires
commencent ensemble.



*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 Volkswagen Tiguan eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,7. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 8-13. Valeurs au 01/03/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 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 CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

ACTU

- 6 **L'événement** Sur la route, en ligne, par SMS: attention aux arnaques!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo de la semaine**
- 16 **Nouveautés** Le SUV Renault Symbioz
- 20 **Les voitures** de la semaine: à bord du Nissan Qashqai restylé

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Que valent les voitures "made in France"?
- 32 **Panoramique** Le Dacia Duster 1.6 Hybrid 4x2 Extreme de 140 ch
- 38 **Match** Deux SUV électriques s'affrontent: le BMW iX2 de 204 ch et le Peugeot E-3008 de 210 ch
- 42 **Testé au quotidien**
Le Renault Grand Kangoo
- 44 **On a tout essayé!** La Porsche 911 S/T 4.0 de 525 ch

GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coachs Auto Plus**
Réparer une jante abîmée
- 48 **Acheter une voiture d'occasion**
Diesels d'occasion: toujours rentables?
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Une Fiat Panda "2" essence à moins de 4 000 €
- 54 **Le coin des experts** Votre assureur n'est pas forcément votre allié

MAGAZINE

- 56 **Le Sport** Formule 1: Alonso/Stroll, le duo des extrêmes
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Honda S 800 (1966)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 16



Page 32



Page 38



Page 52

Edito



François Tarrain, Rédacteur en chef adjoint

Partagez ce message cinq fois (ou plus)

On va jouer à un jeu, si vous le voulez bien. Un truc un peu *old school*, très à la mode sur le Web il y a quelques années: la chaîne d'e-mails. Vous devez en connaître le principe: il s'agit de ces courriels que l'on recevait, à l'époque, avec en titre le fameux "Partagez cinq fois ce message" (... sinon vous rôtirez en enfer; votre femme vous quittera; Donald Trump sera élu, etc.). Eh bien je vous invite à utiliser cette méthode pour mettre en garde un maximum de personnes de votre entourage – surtout les "seniors" – contre les escroqueries qui pourraient depuis des années la vie des Français en général et des automobilistes en particulier (voir p. 6). Voici les informations à leur transmettre (en leur demandant de les faire suivre à leur tour):

– L'Etat n'envoie jamais de SMS pour réclamer le paiement d'un PV, d'une prune de stationnement ou d'une vignette Crit'Air.

– Les PV reçus par e-mail sont des faux: ils ne servent qu'à vous voler vos données bancaires.

– Ne payez pas pour des démarches gratuites: la plupart de celles liées à l'auto (déclaration de cession, certificat de non-gage, changement d'adresse...) ne coûtent rien en passant par les portails gouvernementaux. En clair, si on vous demande de l'argent, fuyez.

– Les adresses de tous les sites officiels de l'administration se terminent en ".gouv.fr". Celles en "-gouv.fr", ".gov.fr" sont des pièges.

– Méfiez-vous des QR codes, ces petits pictogrammes qui renvoient vers des sites internet, les escrocs en raffolent.

– Si vous n'êtes pas à l'aise avec l'informatique ou si vous avez le moindre doute, temporez: ne réglez jamais tout de suite ce qu'on vous réclame sans délai et demandez de l'aide à votre entourage.

– Sur la route, ne donnez jamais d'argent à des automobilistes qui semblent dans la mouise, même s'ils ont l'air foncièrement honnêtes.

– En cas d'accrochage, rédigez toujours un constat. Et face à une personne pressante, voire menaçante,appelez la police.

Maintenant, à vous de jouer! Vous êtes plusieurs centaines de milliers à nous lire chaque semaine. Si chacun passe le message à ses proches, qui eux-mêmes le transmettront à d'autres, nous pouvons alors espérer qu'un jour nous ne recevrons plus aucun e-mail de lecteurs victimes d'une arnaque au faux SMS. Un voeu pieux, peut-être, mais chaque personne mise en garde et à qui l'on aura évité de se faire avoir vaut le coup qu'on se batte!

François

Trait d'humeur

36 millions d'euros de rémunération pour Carlos Tavares, le patron de Stellantis



Service abonnement

Kiosque mag Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'*Auto Plus*.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à *Auto Plus Abonnements* – 59898 Lille Cedex 9.



SUR LA ROUTE, EN LIGNE, PAR SMS...

Les escrocs sont de sortie



Contrairement à beaucoup de Français, les malfaiteurs ne font pas le pont et ne prennent jamais de vacances ! Et en matière d'arnaques, ils ont malheureusement plus d'un (mauvais) tour dans leur sac pour cibler les automobilistes. Puisqu'un conducteur averti en vaut deux, voici une compilation de leurs méfaits du moment.

La dépanneuse dispendieuse

Depuis quelques semaines, une nouvelle filouterie émerge sur les autoroutes : l'arnaque à la dépanneuse. Le mode opératoire ? Des entreprises peu scrupuleuses utilisent les applications de navigation (TomTom, Waze...) pour repérer les automobilistes en panne sur les voies rapides. Ils se dépêchent ensuite pour arriver avant la dépanneuse mandatée par l'assisteur et prendre en charge le véhicule. Le conducteur en rade pense alors avoir affaire à la société agréée par son assurance. Puis vient la douloureuse : ces profiteurs (parfois même dépanneurs de métier) facturent des montants exorbitants pour les frais de dépannage et de gardiennage du véhicule. Le coût de la prestation "pirate" peut se chiffrer à plusieurs milliers d'euros. Une note difficilement remboursable par l'assurance, étant donné qu'elle n'a pas fixé de tarif avec ces dépanneurs officieux.

NOTRE CONSEIL Lorsque vous contactez l'assistance (le 112 sur l'autoroute, le numéro de votre assureur ailleurs), demandez le nom de l'entreprise mandatée. Généralement, un e-mail ou un SMS le précisant ainsi qu'un numéro de réservation est envoyé. Vérifiez-le avec l'intervenant. En outre, méfiez-vous si aucun logo ou nom d'entreprise n'est affiché sur la dépanneuse.



SHUTTERSTOCK

Cœur en or, bijoux en toc

Surnommée la "panne bulgare" ou "l'arnaque à l'or", cette escroquerie fait appel dans un premier temps à votre bon cœur. Positionné sur le bas-côté des routes, le malfrat parfois accompagné d'une famille (pour attendrir) demande aux automobilistes de s'arrêter pour l'aider. Il explique alors être en panne de carburant et dépourvu d'espèces sur lui. Pour pouvoir se ravitailler, il propose d'échanger un peu d'argent contre des bijoux en or. Bien sûr, ceux-ci n'ont en réalité aucune valeur. Ces dernières semaines, plusieurs automobilistes ont repéré le manège, notamment dans le Val-de-Marne (94) et le Val-d'Oise (95).

NOTRE CONSEIL Les forces de l'ordre préconisent tout bonnement de passer votre chemin. Tenté par la "bonne affaire" ? Sachez que les bijoux ou autres objets de valeur ne sont que de la pacotille !

Fraude à la borne de recharge

Au début de l'année, dans le Loiret (45), des propriétaires de véhicules électriques se sont fait dérober leurs coordonnées bancaires. En effet, pensant payer pour recharger leur auto, ils ont scanné un QR code présent sur la borne, permettant d'accéder à un site internet pour finaliser la transaction. Sauf que celui-ci avait été placé par-dessus le vrai QR code par des "hackers" et redirigeait les victimes vers un site copiant celui du fournisseur de service.

NOTRE CONSEIL Contrôlez l'adresse du site vers lequel le QR code vous dirige. Si c'est possible, privilégiez l'application du gestionnaire de la borne pour payer. Et assurez-vous qu'aucune somme indue n'a été prélevée sur votre compte bancaire.



Le coup du rétro

Les autorités relèvent une recrudescence de cette duperie, notamment dans l'Ariège (09): l'arnaque au rétroviseur. Généralement mise en œuvre sur un parking, la méthode consiste à faire croire à un conducteur qu'il a accroché un rétro. L'automobiliste véreux propose alors au supposé responsable (vous) un arrangement "à l'amiable". Intimidant, il demande un règlement en espèces et peut même inciter sa cible à aller retirer de l'argent au distributeur. Ce genre de malfrat vise surtout les populations vulnérables. Mi-avril, dans l'Ain (41), une personne âgée a ainsi versé 700 €. Et fin avril, un octogénaire s'est vu dépouiller de 3000 € à Pamiers (09), rapportent nos confrères de *La Dépêche*.

NOTRE CONSEIL Petits rappels valables dans toutes circonstances: ne régluez jamais un litige avec des espèces. Demandez à faire un constat et, si possible, relevez la plaque d'immatriculation. Enfin, si l'escroc poursuit son intimidation, contactez vite les forces de l'ordre.

Le fléau des faux PV

Sur la route, chez vous ou par SMS, il existe plusieurs variantes de l'escroquerie aux fausses contraventions.

■ La première, repérée notamment à Toulouse, consiste à poser un PV de stationnement sur le pare-brise. Factice (*photo*), il reprend le logo de la République et enjoint à payer 35 € sous deux jours sous peine de majoration. Vous êtes invité à régler en ligne sur un site créé par les malfaiteurs (ou à l'aide d'un QR code).

■ De la même manière, de faux avis (quasiment identiques aux vrais) ont été déposés directement dans les boîtes aux lettres, notamment dans le Morbihan. Des PV

dotés d'un QR code pour le règlement... sauf que les vrais n'en contiennent pas.

■ Dernière variante, le SMS qui prétend qu'une amende n'a pas été réglée et qui renvoie vers un faux site de l'Antai*. Existe aussi en version prune de stationnement à payer ou vignette Crit'Air à commander fissa sous peine d'amende salée.

NOTRE CONSEIL L'Antai n'envoie jamais de SMS ni ne demande de régler à l'aide d'un QR code. Le seul site de confiance: Amendes.gouv.fr. Au moindre doute, n'hésitez pas à vous faire aider par votre entourage: les jeunes (et moins jeunes) à l'aise avec l'informatique sauront repérer l'arnaque.

*Agence nationale de traitement automatisé des infractions.



Chouette, 50 € !

■ Début avril, la police de la Haute-Garonne a alerté contre une vieille arnaque qui continue de sévir dans plusieurs régions. Un billet de 50 € est glissé sous l'essuie-glace du véhicule visé, côté passager. Le conducteur s'en rend compte après avoir démarré. Par réflexe, il sort pour récupérer le cadeau inopiné, en laissant le moteur tourner. Rapidement, un

voleur surgit, s'introduit dans le véhicule et s'enfuit à son volant.

NOTRE CONSEIL Si vous voyez un billet derrière votre pare-brise, démarrez et poursuivez votre route jusqu'à destination ou au moins jusqu'à un espace sécurisé. Vous aurez ainsi de grandes chances de garder votre auto. Et d'avoir gagné... un billet factice.

A. SECHET



F. TARRAIN

Assuré mais pas rassuré

■ La disparition, le 1^{er} avril, de la vignette et de l'attestation d'assurance, et la mise en place du fichier des véhicules assurés (FVA) auraient-elles déjà attiré les escrocs? C'est en tout cas ce que laisse penser la mésaventure relatée par un lecteur d'*Auto Plus*, qui nous a alertés. Souhaitant savoir si son véhicule était bien répertorié dans le FVA, il est vraisemblablement tombé sur un site frauduleux. En effet, il lui aurait été demandé une empreinte de carte bancaire pour "un prélèvement de 0 €". Il n'a – évidemment – pas eu accès au fichier et aurait été allégé de 59,94 €! Depuis, impossible de retrouver le site en question, qui peut très bien avoir disparu, pour mieux réapparaître plus tard sous un autre nom.

NOTRE CONSEIL La consultation du FVA est gratuite et ne nécessite en aucun cas d'indiquer ses coordonnées bancaires. Attention à bien utiliser la bonne adresse: Fva-assurance.fr. Et soyez vigilant, les adresses des faux sites en tous genres (qui prolifèrent) sont souvent quasi semblables aux vraies: une lettre en moins, un tiret en plus ou un ".eu" à la place d'un ".fr" et vous risquez de tomber dans la gueule du loup.



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



100 € offerts chez Total, prix coûtant chez Intermarché...

Pubs pour le carburant : illégales !

Avec les prix qui repartent à la hausse, les pétroliers et la grande distribution relancent leurs "promos" en station pour attirer les clients : Total qui offre 100 € pour 1000 € dépensés à la pompe; Intermarché, Casino & Cie qui promettent des pleins "à prix coûtant" les week-ends... Je pensais pourtant que la loi interdisait formellement la promotion des énergies fossiles !

Astrid R., Breteuil (27)

Pascale Gétin. Vous avez raison, depuis août 2021, l'article 7 de la loi dite "Climat et résilience" interdit "la publicité relative à la commercialisation ou faisant la promotion des énergies fossiles". Du moins en

théorie. Car en pratique, la mesure, qui aurait dû être pleinement appliquée en août 2022, est restée lettre morte. Et pour cause : l'indispensable décret chargé de fixer "la liste des énergies concernées par l'interdiction" n'a jamais été publié ! Un projet aurait bien été soumis au Conseil d'Etat il y a maintenant deux ans, mais depuis, plus de nouvelles. Il faut dire que, dans le même temps, l'invasion de l'Ukraine a embrasé les totems des stations-service et fait des prix des carburants une affaire d'Etat. Un contexte qui a probablement incité le gouvernement à laisser les enseignes libres de promouvoir toute offre à même de faire (un peu) baisser les prix.

F. TARRAIN

Pas d'ici, pas pris ?

Il y a longtemps, des gendarmes ne m'avaient pas verbalisé après un gros excès de vitesse, au motif que mon auto avait des plaques étrangères. Or, je viens à nouveau d'être interpellé pour un petit excès, toujours avec des plaques étrangères, et cette fois l'agent m'a certifié que j'allais perdre des points. La loi a-t-elle changé ?

Laurent Michelin, Ville-la-Grand (74)

Pascale Gétin. Non, la loi n'a pas changé, ce qui signifie que vous avez probablement eu de la chance la première fois. En cas d'interpellation, la "nationalité" du véhicule qui a servi à commettre l'infraction n'a aucune importance pour les forces de l'ordre : seul le conducteur les intéresse ! Pour peu que son permis soit français, il risque bien un retrait de point(s), qu'il reconnaise ou pas l'excès de vitesse : l'avis de contravention lui sera envoyé à l'adresse qu'il déclarera (et non pas à celle présente sur le certificat d'immatriculation étranger). Ensuite, libre à lui de le contester ou pas. En revanche – et c'est là que la confusion existe –, si l'on est pris en excès de vitesse par un radar automatique au volant d'un véhicule immatriculé à l'étranger, alors là, oui, il est probable que l'on échappe à toute sanction.



A. MARCHI / L'EST REPUBLICAIN / MAXPPP

Il devient réellement urgent d'obliger les constructeurs à équiper leurs véhicules de clignotants en série, car il se trouve que très peu de conducteurs prennent cette option lors de l'achat de leur voiture...

Didier Audon-Mauvigney,
La Teste-de-Buch (33)

Überteuertes Benzin !

En Allemagne, je suis tombé à la renverse devant les prix affichés par cette station ! Certes, elle était sur autoroute, mais là-bas, le carburant n'y est pas beaucoup plus cher qu'ailleurs.

Vincent D., Chartres (28)

François Tarrain. Un cas extrême, alors même que les carburants sont actuellement un peu moins chers en Allemagne qu'en France (d'environ 6 cts en moyenne). Cela étant, sur nos autoroutes aussi, les totems de certaines enseignes affichent des niveaux de prix proches de ceux que vous avez constatés. Les champions ? Selon les relevés fournis par Carbu.com : Eni avec un gazole à 2,03 €/l en moyenne et Shell avec un SP95-E10 à 2,21 € (avec des pointes à 2,30 €) !



REPORTERS AUTO PLUS

L'Union fait la farce

J'ai entendu dire que toutes les autoroutes situées dans l'Union européenne allaient être limitées à 100 km/h en 2025. Vous confirmez ?

Patrick Heitzler, Pagny-sur-Moselle (54)

Saïda Djerrada. Non, on ne vous le confirme pas, pour la bonne et simple raison que cette "info", relayée par plusieurs sites le mois dernier, n'était rien d'autre qu'un poisson d'avril ! Bref, pas de réduction drastique de l'allure sur les autoroutes d'Europe au nom de l'écologie et de la sécurité routière, ni de renforcement des sanctions en cas d'excès de vitesse. Du moins pour cette fois.

Résilier un leasing : possible ?

Selon un ami, un contrat de location avec option d'achat peut être dénoncé sans avoir à se justifier dès le treizième mois. Il serait donc possible de stopper le leasing en cours si l'auto ne convient pas. Vrai ?

Laurent M., Saint-Laurent-sur-Saône (01)

Pierre Audemar. Pas si simple... La première année, seuls un décès, le vol ou la destruction de l'auto permettent de casser la LOA sans frais... à condition d'être assuré pour ces situations. A partir du treizième mois, on peut en effet dénoncer le contrat sans raison. Mais pas sans conséquences : on s'expose à des pénalités potentiellement salées ! Pour les éviter, deux options : soit racheter l'auto de manière anticipée (pour éventuellement la revendre), soit transférer le leasing à une autre personne (ce qui exige l'accord de l'organisme financier).

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Automobiliste, avez-vous déjà été visé par une arnaque ?

7%

Oui, et j'ai perdu des sous !

24%

Oui, mais j'ai flairé le traquenard

69%

Non, jamais

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

Regrettez-vous les immatriculations au format "123 AA 75" ?

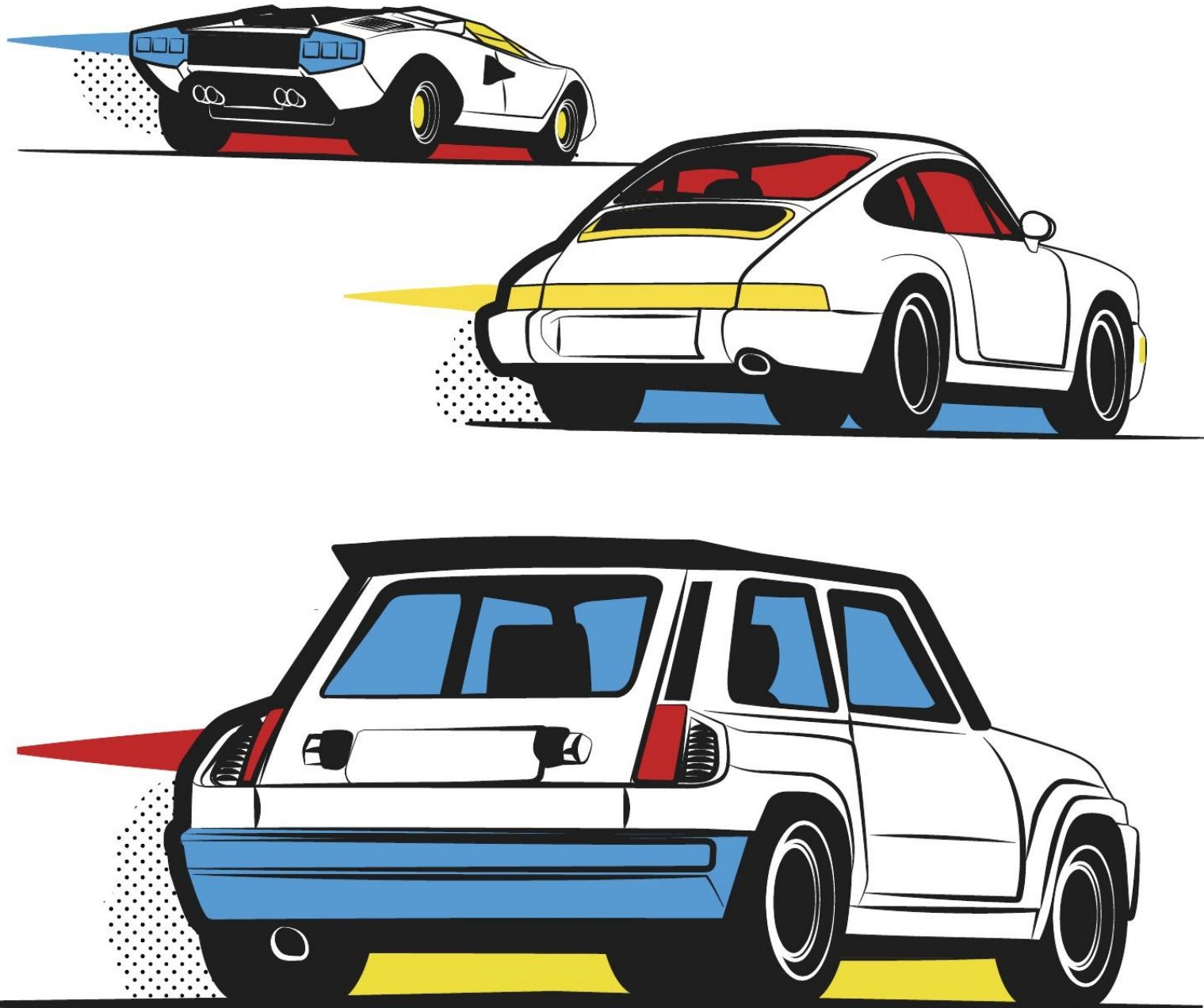
- Non, ça ne me fait ni chaud, ni froid.
- Oui, elles étaient plus sympas.
- Oui, mais seulement sur les voitures anciennes.

1ÈRE ÉDITION

TRACKDAY

**Auto Young
Plus** LE MAGASIN DES ANCIENNES
timers DU PASSÉ DÉSÉPIPHYÉ

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



CAMÉRA CACHÉE

Fiat Topolino versus Citroën Ami : que proposent les vendeurs ?

LA MISSION
DE NOTRE ESPION

Les deux cousins du groupe Stellantis (Peugeot, Fiat, Citroën...) passent sur le gril. Accueil, essai, remise, que nous accorde-t-on pour les deux voitures électriques sans permis ? Que pensent les vendeurs de leur concurrente ?

Chez Fiat



Au téléphone, par deux fois, nous tentons d'obtenir un essai, en vain. "Nous n'avons plus de modèle de démo pour l'instant", nous dit-on. La troisième tentative est la bonne, nous calons un RDV sous 48h. Le jour J, notre hôte nous fait une très courte présentation: "Essayons-la!"



C'est parti pour un tour de 20 mn, accompagné du vendeur. "Bridée à 45 km/h, une autonomie de 75 km, elle est parfaite pour les trajets en ville!", avance-t-il. Quid de sa concurrente ? "Ce sont pratiquement les mêmes, sauf que la Topolino a le charme italien que l'Ami n'a pas."



De retour au bureau pour la négociation. "On n'a pas la main sur les prix: il faut la commander en ligne. Vous pouvez même la faire tout seul." Pas de rabais donc: 59 €/mois en location longue durée (LLD) sur 3 ans ou 9890 € au comptant. Et le bonus de 900 € ? "A vous de le réclamer, on ne l'avance pas."

Chez Citroën



Même topo que pour la Topolino : nous appelons trois concessions Citroën pour enfin obtenir un essai. Sur place, un vendeur avenant nous propose un rapide tour du véhicule avant de nous inviter à l'essayer seul. Nous partons pour une balade d'un quart d'heure.



De retour, nous lui avouons hésiter entre l'Ami et sa jumelle italienne. "C'est exactement la même technologie, elles sont produites sur une seule plate-forme. Ce qui change vraiment, c'est le style." Et le prix ? "La version de base en LLD sur 3 ans coûte 49,99 €/mois."



"Au comptant, c'est 7990 €, moins le bonus de 900 € dont vous devrez faire la demande. Je vous propose la version avec pack compris (bacs de rangement, enjoliveurs, sticker couleur...) à 8390 € ou 62 €/mois en LLD." Soit 3 € de plus que pour la Fiat. Un rabais ? "Non, désolé."

Accueil	X	■	■
Essai	■	X	■
Remise	■	■	X

Match nul, voiturette au centre !

Deux salles, une même ambiance. Accueil et essai similaires de part et d'autre, commande à passer en ligne et aucune ristourne à espérer. La différence ? Le style italien qui a un prix: 1 900 € de plus que l'Ami en version de base et des offres proches en LLD à niveau de finition équivalent.

INFO
OU
INTOX ?"Etat des routes : la France est passée de la 1^{re} à la 18^e place mondiale"

C'est ce qu'affirme François Durovray, le président de l'Essonne.

La fermeture de l'A13 pour cause de fissures sur la chaussée a été l'occasion pour l'association Mobilités Club France de déplorer le manque de budget alloué à l'entretien des routes d'Ile-de-France. Un problème qui ne concerne pas que cette région : un tiers du réseau français serait dégradé et l'Union routière de France estime qu'il faudrait 2 000 milliards d'euros pour le rénover ! Résultat, alors que la France occupait en 2012 la 1^{re} place du classement mondial pour la qualité de ses infrastructures routières*, elle a bien chuté à la 18^e position en 2019.

Verdict: le réseau routier s'est bien détérioré en moins de dix ans !

"L'E85 sera bientôt un carburant neutre en carbone"

Un biocarburant pour sauver les moteurs thermiques ?

Principalement issu de la culture de la betterave, l'E85 contient, en moyenne, 15 % d'essence sans plomb. Une part d'énergie fossile que la filière du bioéthanol cherche, depuis des années, à remplacer par un carburant de synthèse. L'E85 entrerait alors dans la catégorie des carburants "neutres en CO₂", ce qui lui permettrait, peut-être, d'être autorisé dans l'Union européenne pour les véhicules neufs après 2035. L'IFP Energies nouvelles (IFPEN) et la Collective du bioéthanol viennent de présenter les résultats d'une étude scientifique encourageante,

au cours de laquelle trois types de superéthanol E85 "100 % renouvelables" ont été testés. A l'usage, ces mélanges associés à des motorisations hybrides rechargeables afficheraient un bilan carbone au moins équivalent à celui des électriques. A suivre.

Verdict: la recherche sur l'E85 100 % renouvelable avance

RETOUR SUR LA LÉGENDE D'UN PILOTE ICONIQUE

Sport auto
HORS-SÉRIE

MAGIC SENNA 30 ANS DÉJÀ

MAGIC SENNA
30 ANS DÉJÀ

Sport auto
HORS-SÉRIE

Sport
auto
HORS-SÉRIE

Il y a trente ans,
Ayrton Senna, nous
quittait tragiquement.
Ce hors-série de
176 pages retrace
sa carrière avec
des moments mémorables,
des défis exceptionnels,
des témoignages exclusifs
agrémentés de photos
rares. Un retour sur
l'héritage impérissable
d'une légende de la F1.

**EN VENTE
ACTUELLEMENT**



REFONTE DES ADRESSES POSTALES

Selon les données de AAA Data, il reste encore 146 290 voitures âgées de plus de 30 ans encore dotées d'immatriculations "vintage", c'est-à-dire au format "123 AA 01". Or, certains propriétaires attachés à ces anciennes plaques risquent d'être contraints de les changer pour une raison purement administrative.

Des millions de cartes grises à changer ?

Débutée en 2022, la normalisation de l'adresse de toutes les habitations, bâtiments et entreprises de France – y compris dans les villages – doit se terminer le 1^{er} juin. Avec une conséquence inattendue pour des centaines de milliers d'automobilistes.

C'est une réforme pharaonique et méconnue. Un vrai casse-tête dont seule notre administration pouvait avoir l'idée. Mais cette fois, c'est pour la bonne cause. Instauré par la loi "3DS" du 21 février 2022* – connue pour être celle qui autorise les maires à installer leurs radars –, l'aggiornamento consiste à normaliser l'adresse de l'ensemble des bâtiments fran-

çais. L'enjeu: créer une "base adresse nationale" (BAN) dans laquelle tous les biens immobiliers que compte le territoire, de l'immeuble haussmannien à la moindre fermette, seront identifiés par un numéro et une voie. L'objectif? Accélérer l'intervention des secours, faciliter les livraisons, les déplacements des services techniques et des opérateurs télécoms... Bref, faire en

sorte de pouvoir trouver sans peine n'importe quelle habitation, dans n'importe quel lieu-dit, n'importe où. Pour cela, les 35 081 communes françaises – dont la moitié possèdent au moins une voie ne comportant aucune indication – doivent créer une "base adresse locale", qui alimentera, à terme, la BAN. A quelle échéance? Officiellement, maintenant. La date butoir

avait en effet été fixée au 1^{er} janvier dernier pour celles de plus de 2000 habitants, et le 1^{er} juin prochain pour les plus petites.

Changer d'adresse sans déménager

Un travail de fourmi qui commence à porter ses fruits: 53% des communes ont déjà créé leur base locale, ce qui représente 26,1 millions d'adresses inscrites dans la BAN. Sachant qu'à la louche, il en manque encore plus ou moins 20 millions. Bien entendu, toutes les adresses ne changent pas, tant s'en faut.

*Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 25 avril 2024. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,772 € ↘
1 ^{er} Hyper U	1,706 €	
2 ^e E.Leclerc (hypers)	1,718 €	
3 ^e Super U	1,721 €	
4 ^e Netto	1,723 €	
5 ^e Intermarché	1,726 €	
6 ^e Auchan (hypers)	1,738 €	
6 ^{ex} Intermarché Contact	1,738 €	
8 ^e Carrefour (hypers)	1,740 €	
9 ^e Total Access	1,743 €	
9 ^{ex} Carrefour Contact	1,743 €	

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,917 € ↘
1 ^{er} Hyper U	1,855 €	
2 ^e E.Leclerc	1,865 €	
3 ^e Super U	1,867 €	
4 ^e Netto	1,873 €	
5 ^e Intermarché	1,878 €	

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	0,897 € ↗
1 ^{er} E.Leclerc (hypers)	0,850 €	
2 ^e Intermarché	0,851 €	
3 ^e Super U	0,852 €	

(1) SP95: 1,935 € ↘ | SP98: 2,000 € ↘ | GPL: 1,001 € → | Baril de Brent: 81,91 € ↗

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.

DÉCLARATION DE REVENUS ET FRAIS RÉELS

Un barème kilométrique inchangé

■ Au moment de remplir leur déclaration de revenus, les Français qui utilisent un véhicule dans le cadre de leur travail sont chaque année confrontés à la même question: faut-il opter pour le régime des frais réels ou pour l'abattement forfaitaire de 10% accordé d'office? Pour le savoir, à vos calculettes! Estimez la distance parcourue en voiture (ou en deux-roues) pour vous rendre au travail en 2023 (trajet quotidien aller-retour limité à 80 km) et appliquez la formule liée à la puissance fiscale du véhicule en utilisant le barème des frais kilométriques publié par l'administration fiscale⁽¹⁾. Inchangé cette année (après une augmentation de 10% en 2022 et de 5,4% en 2023), mais toujours bonifié de 20% pour les électriques, il permet d'obtenir un montant à déduire de ses revenus, auquel on peut ajouter les frais de péage, de stationnement (y compris les FPS!), de covoiturage ou encore les intérêts de crédit. Si le total est supérieur au montant obtenu avec l'abattement de 10%, alors ça vaut le coup de passer aux frais réels.

F. Tarrain



SHUTTERSTOCK

TÉLEX



ZFE. DS Automobiles déploie sur ses modèles hybrides rechargeables une inédite fonction "geofencing" (géolocalisation, en anglais) qui permet d'activer automatiquement le mode électrique lorsque l'on pénètre dans une ZFE⁽²⁾. La condition: que les batteries soient chargées... **Eurêka!** Pour la troisième année consécutive, Stellantis a été, en 2023, le premier déposant de brevets en France, avec

Changer d'adresse : mode d'emploi

La dématérialisation des démarches administratives a grandement facilité la déclaration d'une nouvelle d'adresse (à effectuer en ligne dans le mois suivant le changement).

■ Ne faites confiance qu'au site [Immatriculation.ants.gouv.fr](https://www.immatriculation.ants.gouv.fr). Tous les autres sont des profiteurs qui vous feront payer cette démarche pourtant gratuite.

■ Si l'immatriculation est au format AA-123-AA, le changement est gratuit trois fois, puis coûte 2,76 € la quatrième (la carte grise est alors rééditée). Même tarif si vous avez des plaques avec l'ancienne numérotation. L'opération entraîne automatiquement la délivrance d'une nouvelle immatriculation au format AA-123-AA.

■ Si vous n'êtes pas à l'aise avec les démarches en ligne, vous pouvez faire appel à un prestataire privé : comptez moins de 20 € en centre-auto (14,95 € chez Norauto, 19,90 € chez Feu vert...).

Mais lorsque c'est le cas, les propriétaires de véhicules auront à effectuer une démarche : signaler la modification aux services de l'Etat, notamment celui des cartes grises. Une opération nécessaire, car la "base adresse nationale" référence, comme son nom l'indique, des adresses. Mais pas l'identité des occupants. Combien de propriétaires seront touchés par ce changement ? 1,8 million, comme l'a avancé La Poste ? Impossible à estimer, sachant que le chantier prendra encore au moins quatre... ans, nous a confié l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), qui pilote le projet ! N'empêche, les centaines de milliers de propriétaires de véhicules concernés au fil de l'eau ont l'obligation de signaler leur changement d'adresse dès lors que la nouvelle leur est attribuée. Ne serait-ce que pour être sûr que les futurs courriers que l'on n'aime pas recevoir (ça commence par un "P", ça finit par

un "V") arrivent à bon port. Une démarche simple et indolore (*lire ci-dessus*), sauf, peut-être, dans un cas bien particulier.

Une menace pour les voitures de collection...

... et plus particulièrement pour leur immatriculation ! Sur certaines anciennes (et encore plus sur les "tacots"), l'immatriculation d'époque au format "123 AA 01" est un élément constitutif de leur histoire. Certains propriétaires ne souhaitent donc pas en changer pour un modèle de type "AA-123-AA". C'est pourtant ce qui arrivera si leur adresse postale est modifiée : en signalant le changement à l'ANTS**, une nouvelle carte grise sera produite et une nouvelle immatriculation attribuée. Un sacrilège pour certains, qui n'hésiteront sûrement pas à... faire le mort. Que risquent-ils ? Bah, pas grand-chose en matière de PV : a-t-on jamais vu une Citroën C2 de 1922 affoler les radars ?

François Tarrain

**Agence nationale des titres sécurisés.

LA QUESTION INATTENDUE

Combien reste-t-il de Ferrari Testarossa en France ?



La mythique italienne aux 2 mètres de large, fête ses 40 ans cette année. Commercialisée entre 1984 et 1996, la Ferrari Testarossa a été produite à 7 200 unités. On en dénombre encore 360 exemplaires dans le parc roulant français. Parmi les opus encore en circulation, neuf sont des F512M (*photo*), soit l'ultime version de la sportive, produite entre 1994 et 1996 à seulement 500 unités.

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

1 542 dépôts. C'est trois fois plus que Renault, en 6^e position avec 534 brevets. **Bonus.** Deux nouveaux modèles rejoignent la liste des véhicules⁽³⁾ ayant atteint un score environnemental suffisant pour prétendre au bonus de 4 000 € (ou 7 000 €) : la Lancia Ypsilon et le Peugeot E-5008.

FLASH INFO

Radars & compagnie

135 nouveaux emplacements de radars autonomes depuis janvier, un record !

■ Chose promise, chose due. L'Etat a prévu le déploiement de 800 radars autonomes en 2024 (soit 200 de plus qu'en 2023) ?

Eh bien il s'en donne les moyens ! Déjà bien présents sur nos routes, ces champions du rendement (2 017 6 flashes par an et par appareil en moyenne), se multiplient à un rythme très soutenu : selon notre décompte, depuis le début de l'année, ils ont été repérés sur 135 nouveaux emplacements. Soit un déploiement trois fois plus rapide que celui des radars tourelles (41 implantés dans le même temps).

■ Impossible de savoir, pour certains, s'il s'agit de radars autonomes fraîchement mis en service ou d'anciens appareils. En revanche, ce que l'on sait, c'est que les itinéraires sécurisés sont leur terrain de jeu préféré :



sur les 135 emplacements, seuls 13 sont situés sur des zones de chantier, quelques-uns sur des "spots" isolés, tous les autres sur ces itinéraires de quelques kilomètres à plus de 100 km, où un ou plusieurs contrôles peuvent être présents sans être signalés (et où les voitures radars banalisées sont légion).

■ Dans le détail, les départements où l'on trouve le plus de nouveaux contrôles par des radars autonomes sont la Loire, la Marne et la Meurthe-et-Moselle, avec 9 emplacements inédits chacun. Suivent la Gironde (8), la Haute-Saône (7) et les Ardennes (6).

F. Tarrain et N. Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTOPLUS

Contrôle aux jumelles - Pyrénées-Atlantiques (64)

RD918, Saint-Pée-sur-Nivelle. Contrôle bien caché derrière un abribus, juste avant la sortie d'agglomération de Saint-Pée-sur-Nivelle, en direction d'Espelette. Limitation 50 km/h. 43°20'48.9"N 1°32'41.8"E



Hibou embarqué - Aube (10)

RD671, Clérey. Cette Skoda Octavia immatriculée FD-422-QD et son hibou a été repérée sur le bas-côté de la route, juste avant la sortie de Clérey en direction de Troyes. 50 km/h. 48°11'56.8"N 4°10'20.5"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La fournée de la semaine

BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

A51, PR 0+980, Septèmes-les-Vallons (Marseille vers Aix-en-Provence), 70 km/h. Le radar de chantier est installé dans la zone de travaux, avant la sortie "Plan de Campagne". 43°24'08.2"N 5°21'21.6"E

MARNE (51)

RD944, PR 10+840, Saint-Thierry (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar tourelle contrôle votre vitesse au niveau du carrefour vers Thil. 49°18'40.6"N 3°59'00.2"E

OISE (60)

RD133, PR 5+670, Bonnières (dans les deux sens), 50 km/h. Le nouveau radar tourelle se trouve à l'entrée de Bonnières, quand on arrive de Beauvais. 49°30'42.4"N 1°58'02.1"E

VAR (83)

DN7, PR 81+240, Le Muy (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar de chantier est posté dans la zone de travaux devant la jardinerie Bergon. 43°28'13.7"N 6°34'36.7"E

S. CLAY / RM SOTHEBY'S

AAA DATA
Trusted data, useful information

1 542 dépôts. C'est trois fois plus que Renault, en 6^e position avec 534 brevets. **Bonus.** Deux nouveaux modèles rejoignent la liste des véhicules⁽³⁾ ayant atteint un score environnemental suffisant pour prétendre au bonus de 4 000 € (ou 7 000 €) : la Lancia Ypsilon et le Peugeot E-5008.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

GW - 123 - ST
17





C'est dans la boîte !

Collectionneurs de miniatures, passez votre chemin ! A l'occasion de la huitième édition de l'Urvanity Art, un festival espagnol d'art contemporain, le nouveau Lexus LBX a bien été mis en boîte... mais grandeur nature. Notons que le constructeur japonais n'est pas le premier (ni le dernier) à embrasser la sphère de l'art contemporain pour promouvoir son dernier-né. Emballé ici par Sergio Mora, un artiste s'inspirant de l'univers des jouets et des années 1950, le dernier SUV de Lexus est bien sûr à vendre... mais sans la boîte.



Vos images

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



Fan de James Bond ? 007 est en mission en ce moment à Paris, mais pas en Aston Martin !

Par Charles Homsy



La capacité de charge de cette Mercedes Classe A est énorme... et hors norme.

Par Patrick R.



“– Penses-tu que notre VW ID3 rentrera dans le garage ?
– Ça dépend...”
Ça dépasse !

Par Eric B.



Un parking qui ne porte pas bien son nom. Circulez ! Remarqué à Cérences (50)

Par Philippe Wlasniak



Par Agnès Lasbarrères



À BORD DU NOUVEAU SUV RENAULT

Symbioz : le chaînon man

Le Symbioz reprend du Captur la base technique, ainsi que des éléments de carrosserie et de design. Pour autant, dixit Renault, ce n'est pas un Captur rallongé. *Auto Plus* a pu le découvrir en détail et vous dévoile les caractéristiques de ce modèle somme toute inédit.

Encore un nouveau modèle chez Renault ? Oui ! Le constructeur français est sur tous les fronts... Fièvre de son héritage des "voitures à vivre", la marque souhaite répondre à tous les besoins sur le créneau très porteur des SUV. Le Symbioz a été imaginé notamment pour les familles qui se sentiraient un peu à "l'étroit" dans un Captur (4,24 m), mais qui ne seraient pas prêtes à passer à un Austral (4,51 m). Pour une question de gabarit, certes, mais aussi financièrement : si le ticket d'entrée du premier – fraîchement restylé – est fixé

à 24 900 € (28 900 € en E-Tech full hybrid 145), celui du second se situe quand même à 35 800 €. Pas évident pour un couple avec de jeunes enfants, qui a juste besoin de trimballer l'essentiel sans oublier le superflu... Quid de l'Arkana, lui aussi dérivé du Captur ? Il revendique certes 4,57 m de long, mais sa silhouette de coupé ne répond pas aux besoins de toutes les familles. Offrir de la place dans un gabarit et un tarif contents, voilà la mission du Symbioz. Dans la gamme Renault, il vient donc s'intercaler entre le Captur et l'Austral. Par sa longueur de

En Bref

Lancement: septembre 2024

L x l x h: 4,41 x 1,80 x 1,58 m

Hybride simple: 145 ch

Tarif: à partir de 32 000 €*

*Estimation *Auto Plus* en version E-Tech.

4,41 m, il intègre "l'entrée" de la catégorie des SUV compacts. On y trouve des modèles tels que les Kia Niro, Nissan Qashqai, Seat Ateca et Toyota C-HR (tous autour de 4,40 m), moins encombrants que les Citroën C5 Aircross, Peugeot 3008, ainsi que les Austral et Arkana (autour de 4,50 m).

Sur une base bien connue

Malgré cette "promotion" dans la catégorie supérieure, c'est donc bien au "petit" Captur que le Symbioz doit sa base

technique. Il s'agit bien sûr de la plate-forme CMF-B (issue aussi de la Clio), allongée pour l'occasion, comme c'est également le cas pour l'Arkana.

Sauf qu'à la différence de ce dernier, l'empattement (distance entre les essieux avant et arrière) est strictement identique à celui du Captur (2,64 m). Les 17,4 cm supplémentaires qui séparent le Symbioz du SUV urbain sont concentrés uniquement sur le porte-à-faux arrière. Pour autant, les proportions de ce nouveau véhicule sont bien équilibrées et l'effet "sac à dos" a été évité. Esthétiquement, le Symbioz reprend toute la partie avant du Captur qui vient d'être restylé (*voir Auto Plus n° 1857*), avec cette nouvelle face inspirée du Scenic E-Tech Electric. La poupe, en revanche, est totalement différente. Et, en plus du nom apposé sur le volet de >>>



Un Captur au grand coffre

Nouveau venu dans la gamme Renault, le Symbioz se situe entre le Captur et l'Austral. Il entend faire de l'œil aux familles en offrant une capacité de chargement supérieure, tout en affichant un gabarit compact. Pour se démarquer, il se dote d'une poupe allongée au design inédit.

Captur restylé



A. SAUNIER



A. SAUNIER

Le Captur vient de bénéficier d'un important restylage, qui lui offre une toute nouvelle face. Il adopte ainsi les codes stylistiques de Renault inaugurés par le Scenic E-Tech Electric. A l'arrière, seule la signature lumineuse a évolué. Les lignes tout en rondeurs sont inchangées.

enquant ?



PHOTOS: N. SOLER

De face, le Symbioz calque son look sur celui – tout juste mis à jour – de son petit frère, le Captur, avec ces optiques effilées, cette calandre très travaillée (ornée de détails qui lui sont spécifiques) et ces feux de jour en demi-losange.

Les nouveautés de la semaine

Symbioz

Le Symbioz se distingue du Captur par une longueur accrue de 17,4 cm (très exactement), localisée uniquement sur le porte-à-faux arrière. Mais on remarque aussi des lignes et des arêtes obliques sur les flancs qui lui sont spécifiques, ainsi que le dessin de la vitre de custode.



PHOTOS: N. SOLER

Dans l'habitacle, la planche de bord est calquée sur celle du Captur restylé, avec l'écran central de 10,4"/26,4 cm et les compteurs numériques de 10,3"/26,2 cm. Les différentes finitions bénéficient de matériaux et d'habillages distincts, comme ici, sur l'Iconic, avec de l'aluminium brossé et du tissu enduit et grainé (façon cuir) surpiqué.

» coffre, c'est grâce à elle que l'on reconnaîtra le Symbioz sur la route. Avec des plis de carrosserie qui rappellent ceux du dernier Scenic, un hayon vertical et des feux totalement inédits, le Symbioz se démarque et gagne en élégance. De profil également, les designers ne se sont pas contentés de retoucher la poupe: pour apporter du dynamisme à la silhouette, de nou-

velles lignes et arêtes habillent les flancs (portes, épaulements), avec une vitre de custode étirée. L'ensemble confère de la présence au dernier arrivé.

Tout est dans la malle

Comme évoqué en préambule, l'objectif premier du Symbioz est de répondre aux critères des "voitures à vivre" chers à la marque. Aux places avant,

on retrouve le mobilier du Captur (restylé) avec ses compteurs numériques, sa tablette centrale de 10,4"/26,4 cm (sur toutes les versions) et son système OpenR Link avec Google intégré. Mais il se différencie par des habillages de planche de bord et des selleries spécifiques, ainsi que par son toit panoramique Solarbay (option) qui s'opacifie par segments (comme dans le Rafale

et le Scenic E-Tech). A l'arrière, on bénéficie de la modularité offerte par la banquette qui coulisse sur 16 cm (identique au Captur). Lorsqu'elle est totalement reculée, on dispose de suffisamment de place avec un bel espace aux jambes. En position avancée au maximum, mon 1,72 m arrive même à se caser, aidé par le dossier creusé du siège avant. Pour des enfants,

De la modularité et un coffre généreux



Comme pour l'habillage de la planche de bord, la sellerie est spécifique à chaque finition. Comme ici, sur Iconic, avec un tissu technologique à large maille, orné d'un demi-losange et de surpiquûres. Notez le toit panoramique Solarbay en provenance du Rafale et du Scenic E-Tech.

Aux places arrière, le Symbioz dispose (comme le Captur) d'une banquette qui peut coulisser sur 16 cm, d'un seul tenant. En position reculée, l'espace aux jambes est très confortable. Les pieds se logent aisément sous le siège avant et les cuisses sont bien soutenues. On note toutefois l'absence de poignées de maintien.



La caractéristique principale du Symbioz (et son atout majeur) réside dans son volume de coffre.

Modulable, il pourra passer, selon Renault, de 492 dm³, banquette reculée, à 624 dm³ lorsqu'elle est avancée, avec le double plancher au plus bas. Enfin, ce dernier en position haute et dossier rabattus offre un volume total de 1582 dm³. Et ce, il est important de le préciser, sur la version full hybrid 145 ch : les déclinaisons mild hybrid, qui pourraient compléter la gamme devraient offrir encore plus de volume.



cela peut suffire. Là où le Symbioz fait vraiment la différence, c'est en capacité de chargement. En effet, le coffre, bien "au carré" et disposant d'un double plancher, est annoncé avec un volume de 492 dm³ en configuration "normale" (1 582 dm³, dossier rabattus). Soit 166 dm³ de plus que le Captur (326 dm³⁽¹⁾ à motorisation comparable), et bien plus que de nombreux modèles plus longs de la catégorie des SUV compacts. Banquette avancée et plancher abaissé, le volume grimpe à 624 dm³, soit 184 dm³ de plus que le Captur (440 dm³⁽¹⁾). Voilà de quoi satisfaire les familles que Renault entend séduire avec cet inédit Symbioz. Côté motorisations, enfin, il ne sera proposé dans un premier temps qu'en E-Tech full hybrid de 145 ch. D'autres blocs (à hybridation légère ?) devraient suivre en 2025. Décliné en quatre finitions (Evolution, Techno, Iconic et Esprit Alpine), il arrivera en concession à la rentrée de septembre, à un tarif qui devrait débuter à environ 32 000 €⁽¹⁾ et un peu moins de 30 000 € avec une motorisation essence.



Par Julien Sarboraria



Le Qashqai est le best-seller de la marque en Europe. La troisième génération s'est écoulée à plus de 350 000 unités depuis son lancement à l'été 2021.

À BORD DU NISSAN QASHQAI RESTYLEDÉ

Quoi, ma gueule ?

Face à une concurrence toujours plus féroce, Nissan renouvelle son best-seller moins de trois ans après son lancement. *Auto Plus* vous fait découvrir ce modèle restylé, qui est loin de passer inaperçu.

Il n'est pas nécessaire de mettre ses lunettes pour remarquer les différences. Hormis le capot, toute la face avant du Qashqai est nouvelle. La calandre, bien plus imposante, s'étire jusqu'aux optiques (redessinées également), à la façon d'un Hyundai Tucson. Les boucliers ont été revus et les feux arrière, désormais transparents, présentent une nouvelle signature lumineuse. Ce design plus dynamique doit permettre au japonais de rivaliser avec des concurrents lancés plus récemment (Peugeot 3008, Volkswagen Tiguan). A bord, l'écran tactile (jusqu'à 12,3") intègre une nouvelle interface multimédia fonctionnant avec Google. Elle n'est pas aussi intuitive que chez Renault, mais elle offre les mêmes fonctionnalités (Google Maps, catalogue d'applications, assistant vocal). Nissan propose de nouvelles aides pour faciliter le stationnement (vue à 360 degrés, caméra grand angle...). En France, le Qashqai conserve les mêmes moteurs (deux hybrides légers de 140 et 160 ch, un hybride de 190 ch) mais perd sa version 4x4. La gamme s'enrichit d'une finition haut de gamme N-Design (en photo). Au menu: bas de caisse couleur carrosserie, jantes de 20", sellerie et inserts en Alcantara.



PHOTOS: E. MONTGOBERT



PHOTOS: Y. LEFEVRE



L'actuel Nissan Qashqai



Bien visible à l'avant, le restylage est plus discret à l'arrière. Sur la finition N-Design, les passages de roue et les bas de caisse sont peints couleur carrosserie (noir brillant sur les autres versions).



La présentation assez classique permet de trouver facilement ses marques. Le système multimédia fonctionne désormais avec Google, comme chez Renault ou Volvo.

En Bref

Lancement: juin 2024

Longueur: 4,43 m

Moteurs essence:

140 et 160 ch

Moteur hybride: 190 ch

Tarif: à partir de 33 000 €*

Volume: 508 dm³**

La banquette arrière (non coulissante) est confortable, mais l'habitabilité s'avère moyenne pour la catégorie. Le coffre profite d'une large ouverture et d'un plancher amovible.

Et aussi...

Tesla Model Y: nouvelle version au catalogue

Pour relancer les ventes de son SUV électrique (en chute de 30,5% au 1^{er} trimestre), Tesla introduit une nouvelle version au catalogue, appelée "Grande Autonomie Propulsion". Elle est proposée à 46 990 € (42 990 € après déduction du bonus), ce qui correspond exactement au prix du Renault Scenic E-Tech dans sa version à grosse batterie. Vous avez dit simple coïncidence ?



A. SAUNIER

Les DS 3 et DS 4 passent à l'hybride

Lancé l'an dernier chez Peugeot, le nouveau bloc 1.2 hybride (48 V) de 136 ch arrive chez DS. Baptisé "Hybrid", il est proposé sur les DS 3 (dès 35 200 €) et DS 4 (dès 39 950 €). Comparé au 1.2 PureTech EAT8 de 130 ch (toujours au catalogue), le surcoût se monte respectivement à 1 500 € et 2 400 €, en partie compensé par l'absence de malus (jusqu'à 740 € sur le DS 3 PureTech 130 EAT8, 983 € sur la DS 4) et par une sobriété améliorée.



DS

**J'ADHÈRE
AU CLUB
ET J'EN
PROFITE**

**2 €
,67**
SEULEMENT*
par mois



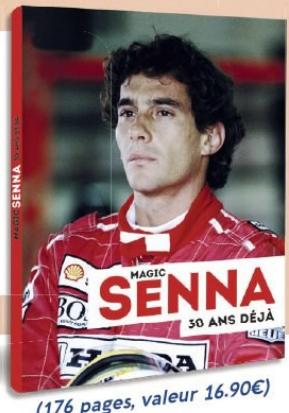
**J'AI DES ENTRÉES
GRATUITES À MES
SALONS PRÉFÉRÉS**
tout au long de l'année tels
que Rétromobile, le Mondial de
l'automobile, la Foire de Paris
et bien plus encore.

**J'AI l'aide
d'un AVOCAT
SPÉCIALISÉ
sous 24 h**

**J'AI ACCÈS À UN
GUIDE JURIDIQUE**
en ligne

**J'AI DES OFFRES
DE RÉDUCTION**
auprès de partenaires

**J'AI EN
PLUS EN
CADEAU**
un hors-série
hommage sur
SENNA



NOS PARTENAIRES



mobilité club
france



DEKRA NORISKO



ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50*** ou sur www.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS
ou en renvoyant le bulletin ci-dessous

* n° non surtaxé

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)

#M047 #D1556935

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : ___ / ___ / ___

Signature :

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom^{**} : Prénom^{**} :

Adresse^{**} :

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

Code postal^{**} : Ville^{**} :

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

E-mail. :

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

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). "A remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitements informatiques des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez d'droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr." Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



À L'ASSAUT DES BEAUX JOURS!



VOTRE
ABONNEMENT À

3€
LE 1ER MOIS



- 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 # D1552496

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 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,25€*.

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

-80%

OFFRE ANNUELLE

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

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

-45%

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_1861

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 résilierai à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le premier 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@erias.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 concernent. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux, ou par mail à dpd@eriasmedia.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



P. 24, QUE VALENT LES VOITURES MADE IN FRANCE: avec les **Alpine A110**, **Citroën C5 Aircross**, **DS 3**, **DS 7**, **Opel Mokka**, **Peugeot 308**, **Peugeot 408**, **508** et **E-3008**, **Renault Megane E-Tech**, **Scenic E-Tech** et **Kangoo**, **Toyota Yaris** et **Yaris Cross**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE 6 PAGES: le tout nouveau **Dacia Duster**.

P. 38, MATCH: le **BMW iX2** face au **Peugeot E-3008**.

P. 42, VIE QUOTIDIENNE: une semaine avec le **Renault Grand Kangoo**.

► P. 44, ON A TOUT ESSAYÉ: la **Porsche 911 S/T**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes: des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réabourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

40 km
autonomie électrique

Peugeot 508 Hybrid e-EAT8 180



**TOP
20**

La 508 Plug-in Hybrid face aux autres berlines hybrides rechargeables

Autonomie électrique moyenne (en km)

1 ^{re}	Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	90
2 ^{re}	Toyota Prius Hybride Rechargeable (223 ch)	60
3 ^{re}	Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	57
3 ^{re} ex	Mercedes Classe A Berline 250 e (218 ch)	57
5 ^{re}	BMW 330e (292 ch)	50
6 ^{re}	BMW 320e (204 ch)	48
7 ^{re}	Volkswagen Golf 1.4 eHybrid (204 ch)	46
7 ^{re} ex	Volkswagen Golf 1.4 eHybrid (245 ch)	46
9 ^{re}	Audi A3 Sportback 45 TFSI e (245 ch)	42
9 ^{re} ex	Opel Astra Hybrid (180 ch)	42
9 ^{re} ex	Opel Astra Hybrid (225 ch)	42
9 ^{re} ex	Peugeot 308 Hybrid (180 ch)	42
9 ^{re} ex	Peugeot 308 Hybrid (225 ch)	42
14 ^{re}	Audi A3 Sportback 40 TFSI e (204 ch)	41
14 ^{re} ex	Citroën C5 X Hybride Rechargeable (180 ch)	41
14 ^{re} ex	Seat Leon 1.4 e-Hybrid (204 ch)	41
17 ^{re}	Peugeot 508 Plug-in Hybrid (180 ch)	40
18 ^{re}	Citroën C5 X Hybride Rechargeable (225 ch)	39
18 ^{re} ex	Cupra Leon 1.4 e-Hybrid (245 ch)	39
18 ^{re} ex	Peugeot 508 Plug-in Hybrid (225 ch)	39

► Avec sa très généreuse batterie de 19,5 kWh (capacité utile), la Mercedes Classe C 300 e bat tous les records de la catégorie en matière d'autonomie électrique.



PHOTO: N. SOLER



14 MODÈLES À LA LOUPE

Que valent les voitures “made in France” ?



J. GRESP / STELLANTIS

Seule une vingtaine de véhicules – voitures particulières et utilitaires légers – sont encore produits en France. Parmi ceux-ci, peu de best-sellers, mais surtout des modèles plutôt haut de gamme, générateurs de marge. Quels sont-ils et méritent-ils que l'on s'intéresse à eux ?

l'usine France a rétréci comme peau de chagrin. En 2003, elle avait produit 3,2 millions de voitures particulières. On n'en compte plus que 1 million vingt ans plus tard ! Pendant ces deux décennies, les best-sellers se sont fait la malle. La Renault Clio a quitté Flins pour la Turquie et la Slovénie ; si la Peugeot 206 venait de Mulhouse ou de Poissy, la 208 arrive désormais de Slovaquie, tout comme sa

cousine, la Citroën C3, initialement construite à Aulnay-sous-Bois. Quant aux Peugeot 2008 et Renault Captur, ils se sont établis sous le soleil espagnol. Autant de volumes perdus, sans parler du développement de Dacia, dont les modèles produits en Roumanie ou au Maroc ont représenté près de 9 % du marché l'an dernier. Pour la production de voitures particulières, la France ne pointe plus qu'au 5^e rang en Europe, derrière l'Allemagne,

La carte des sites de production



l'Espagne, la République tchèque et la Slovaquie. Jugeant les coûts de production trop élevés, les constructeurs nationaux n'y fabriquent plus que des modèles à forte marge (SUV, électriques, premium). Toyota fait figure d'exception, avec son usine d'Onnaing (59), d'où sort depuis 2001 la Yaris et, depuis 2021, la Yaris Cross. C'est paradoxalement cette dernière qui détient le titre de voiture la plus produite en France ! Que valent les "survivants", ces quelques modèles encore fabriqués chez nous ? Sont-ils à la hauteur du label "made in France" ? ■

Les données de production modèle par modèle pour 2023 nous ont été aimablement fournies par le cabinet Inovex.

Alpine A110

MADE IN FRANCE



B.ASKET / VIRAGE AGENCY

La sportive bleu-blanc-rouge

LES POINTS FORTS: après des années d'errance, Alpine a choisi de revenir aux sources, avec cette réinterprétation moderne de la Berlinette des années 1960 et 1970. Grand bien lui en a pris! En renouant avec la légèreté (à peine plus de 1 100 kg à vide), la nouvelle A110 exploite au mieux son quatre cylindres 1.8 turbo, mais offre surtout un agrément de conduite hors pair, avec un comportement joueur, une grande agilité et un amortissement remarquable. De quoi décupler le plaisir et procurer des sensations que les sportives modernes, trop lourdes et trop aseptisées, ne prodiguent plus

qu'exceptionnellement. Cerise sur le gâteau: le confort est plus que correct (suspensions et insonorisation) et la combinaison petit moteur/poids contenu lui permet de n'afficher guère plus d'appétit qu'une paisible berline compacte.

LES POINTS FAIBLES: les coffres (un à l'avant, un autre à l'arrière) sont exigus, tandis que l'habitacle manque de rangements. La boîte auto. EDC n'égale pas la réactivité des meilleures transmissions concurrentes, à commencer par la PDK de Porsche. Enfin, le système d'infodivertissement apparaît daté.

LIEU DE PRODUCTION DIEPPE (76)

Site historique d'Alpine, l'usine de Dieppe a été fondée en 1969 et a produit tous les modèles de la marque, de l'A110 originelle jusqu'à l'A110 en 1995. Elle s'est ensuite occupée du Spider Renault Sport et des Clio et Megane RS, avant d'être complètement modernisée dans les années 2010 pour l'arrivée de la nouvelle A110. Le futur SUV électrique A390 y sera également fabriqué.

Production France 2023
4324 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

ESSENCE

S - 300 ch

77 500 € / 81 052 €*



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1798 cm ³
Puissance maxi	300 ch à 6300 tr/mn
CO ₂ /Malus	157 g/km/+ 3552 €
Vitesse maxi	275 km/h
Accélération 1000 m D.A.	23s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s6
Consommation moyenne	7,4 l/100 km



Citroën C5 Aircross

MADE IN FRANCE



Y.LEFEBVRE

Formule avec adoucissant

LES POINTS FORTS: doté de suspensions à doubles butées hydrauliques et de sièges au rembourrage renforcé (dès le deuxième niveau de finition Plus), le C5 Aircross met l'accent sur le confort. Ce SUV vous réconciliera même avec les dos-d'âne et autres nids-de-poule! Bardé d'aides à la conduite, il affiche un comportement routier rassurant, tandis que sa large gamme de motorisations (essence, diesel, hybride 48 V et hybrides rechargeables) en offre pour tous les goûts. L'habitacle fourmille de rangements et d'astuces, dont trois sièges indépendants et coulissants à l'arrière. Quant au coffre, il est l'un

des plus spacieux de la catégorie, avec jusqu'à 755 dm³ une fois les sièges avancés.

LES POINTS FAIBLES: le châssis donne clairement la priorité au confort, si bien que l'agilité n'est pas son fort, tandis que les prises de roulis sont importantes dans les virages. Accueillantes, les places arrière manquent en revanche d'espace pour étendre les jambes, même sièges reculés. La présentation intérieure commence à vieillir, et certains matériaux de la planche de bord ne sont plus tout à fait dignes du tarif exigé. D'autant que le rapport prix/équipement ne brille plus par sa compétitivité.

LIEU DE PRODUCTION RENNES (35)

Fondée en 1961 pour fabriquer les Ami 6 et Ami 8, l'usine Stellantis de Rennes-La Janais n'assemble plus que le C5 Aircross, la production du nouveau 5008 étant désormais assurée à 100 % par Sochaux. Elle emploie aujourd'hui moins de 2000 personnes, contre... 12 000 en 2003. A partir de 2025, le remplaçant du C5 Aircross sortira de ses chaînes.

Production France 2023
55 806 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE

Hybride é-DCS6 Plus - 136 ch

39 850 € / 37 000 €*



NOS MESURES

Moteurs turbo-essence + électrique	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	127 g/km/+ 310 € ⁽¹⁾
Vitesse maxi	190 km/h
Accélération 1000 m D.A.	32s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	6,7 l/100 km

⁽¹⁾ Dont 70 € de malus au poids.



DS 3



DS AUTOMOBILES

Chic et cher !

LES POINTS FORTS: outre son style original, le DS 3 fait preuve d'un très bon comportement routier, avec un dynamisme marqué, obtenu sans (trop) dégrader le confort. On apprécie aussi l'insonorisation soignée et la finition léchée. Côté motorisations, il offre l'un des choix les plus larges de la catégorie: essence, diesel et 100 % électrique, en attendant une imminente version hybride 48 V. Enfin, les interfaces numériques, revues lors du restylage opéré début 2023, ont gagné en facilité d'utilisation et en lisibilité.

LES POINTS FAIBLES: si l'habitacle joue à fond la carte du style, original et élégant,

il néglige, en revanche, les aspects pratiques. A l'avant, les commandes disposées de façon aléatoire compliquent la prise en main. A l'arrière, l'espace est compté, notamment aux jambes, la surface vitrée n'est guère généreuse et la place du milieu est tout simplement à proscrire. Enfin, le coffre manque de volume (312 dm³) et son seuil est trop haut perché. Des défauts problématiques, encore plus difficiles à avaler au vu des tarifs très élevés de ce petit SUV aux ambitions "premium". D'autant que l'équipement laisse entrevoir de nombreuses lacunes, qui ne pourront être comblées qu'à coups d'options.

LIEU DE PRODUCTION POISSY (78)

■ Fondée en 1938, l'usine de Poissy fut d'abord détenue par Ford SAF (filiale française du constructeur américain), avant d'être rachetée par Simca (1954), puis par Chrysler France (1970), lui-même absorbé par PSA en 1978. C'est le dernier site de production automobile encore en activité en Île-de-France depuis la fermeture de celui d'Aulnay-sous-Bois (Citroën) en 2014.

• • • • •
Production France 2023
10039 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

ESSENCE

PureTech Edition France - 100 ch
31 200 € / 31 200 €*



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 5500 tr/mn
CO ₂ /Malus	129 g/km/+ 280 €
Vitesse maxi	168 km/h
Accélération 1000 m D.A.	33s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^o /5 ^o /6 ^o	9s6/12s2/17s5
Consommation moyenne	7,2 l/100 km

LIEU DE PRODUCTION MULHOUSE (68)

■ Le DS 7 provient de l'usine de mulhousienne, historiquement Peugeot: elle fut inaugurée en 1962 pour fabriquer des boîtes de vitesses, puis des Peugeot 104 à partir de 1972, ainsi que des 205, 106 et 206. Elle tourne cependant au ralenti, notamment du fait des ventes médiocres du DS 7 aujourd'hui.

• • • • •
Production France 2023
25 893 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE RECHARGEABLE

E-Tense Perform. Line+ - 225 ch
58 250 € / 55 300 €*



NOS MESURES

Moteurs turbo-essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16S
Batterie lithium-ion	12,9 kWh (capacité utile)
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance maxi combinée	225 ch
CO ₂ /Malus	32 g/km/0 €
Vitesse maxi	225 km/h
Accélération 1000 m D.A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Consommation moyenne ⁽¹⁾	8,3 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	47 km

1. Consommation batterie vide.



DS 7



DS AUTOMOBILES

Encore de beaux restes

LES POINTS FORTS: avec son gabarit (4,59 m de long) à cheval entre SUV compacts et familiaux, le DS 7 propose une belle habitabilité. Mais il soigne aussi d'autres aspects de l'accueil à bord, comme le moelleux des sièges ou la finition élégante et soignée. Sans parler de suspensions très tolérantes, notamment lorsqu'elles sont dotées du pilotage par caméra, qui "scanne" l'état de la chaussée. Sur la route, le DS 7 donne la priorité à la quiétude de conduite, avec une grande douceur générale. Ce qui ne l'empêche pas d'afficher un comportement routier efficace, avec une direction précise et un bon dynamisme.

Les versions hybrides rechargeables se révèlent assez sobres une fois leur batterie vide, tandis que le BlueHDi 130 est un diesel frugal.

LES POINTS FAIBLES: positionnement "premium" oblige, les tarifs apparaissent assez élevés, sans que l'équipement fasse preuve, en contrepartie, d'une quelconque générosité. Côté autonomie électrique, les versions hybrides rechargeables ne sont plus tout à fait à la page, avec moins d'une cinquantaine de kilomètres. Autre domaine dans lequel le "SUV BCBG" ne peut cacher ses rides: son système multimédia est franchement dépassé aujourd'hui.

LIEU DE PRODUCTION MULHOUSE (68)

HYBRIDE RECHARGEABLE

E-Tense Perform. Line+ - 225 ch
58 250 € / 55 300 €*



NOS MESURES

Moteurs turbo-essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16S
Batterie lithium-ion	12,9 kWh (capacité utile)
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance maxi combinée	225 ch
CO ₂ /Malus	32 g/km/0 €
Vitesse maxi	225 km/h
Accélération 1000 m D.A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Consommation moyenne ⁽¹⁾	8,3 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	47 km

1. Consommation batterie vide.



Opel Mokka

MADE IN
FRANCE



A. CORTESI

Divergences franco-allemandes

LES POINTS FORTS: ce cousin germanique des Peugeot 2008 et DS 3 partage avec ces derniers la passion du bitume. Il bénéficie même d'un comportement encore plus dynamique que celui de ses parents tricolores, du fait de suspensions affermies. Par ailleurs, il offre le choix entre trois motorisations essence et deux versions électriques, toutes bien insonorisées. Le Mokka séduit également par sa présentation, que ce soit à l'extérieur, avec un design moderne, ou dans l'habitacle, au style valorisant et à l'ergonomie bien pensée. Enfin, son rapport prix/équipement convainc.

LES POINTS FAIBLES: le Mokka mise tout sur le dynamisme, au point d'en négliger le confort. Ses suspensions raides secouent un peu trop les passagers, qui doivent, en outre, composer avec une habitabilité arrière très médiocre : difficile pour des adultes de casser confortablement leurs jambes, sans parler de l'accès à bord, compliqué par la découpe des portes, qui réduit aussi la surface vitrée. Pour ne rien arranger, le coffre figure parmi les plus exigus de la catégorie, avec seulement 288 dm³ de volume. Au final, comme son cousin DS 3, le Mokka tient plus du coupé que du SUV!

LIEU DE PRODUCTION POISSY (78)

Cousin des Peugeot 2008 et DS 3, l'Opel Mokka est produit, comme ce dernier, sur les chaînes de l'usine de Poissy. Il y représente d'ailleurs l'essentiel des volumes de production, puisqu'il en sort dix pour un seul DS 3 ! Un paradoxe pour un site jusqu'alors très franco-français, qui a fabriqué les Simca 1000 et 1100, ou encore les Peugeot 205, 309 et 306.

Production France 2023
99 995 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

ESSENCE

1.2 Turbo GS - 100 ch

27 700 € / 23 800 €*



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 5 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	128 g/km/+ 260 €
Vitesse maxi	172 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s1/11s3/16s6
Consommation moyenne	6,4 l/100 km



Peugeot 308

MADE IN
FRANCE



N. SOLER

Stylée et dynamique, mais...

LES POINTS FORTS: berline ou break, essence, diesel, hybride rechargeable, électrique et désormais hybride 48 V, la Peugeot 308 offre l'embarras du choix ! Et si la Lionne n'affiche pas le même caractère de ballerine que sa devancière, elle demeure l'une des compactes les plus agiles, avec une direction précise et des suspensions bien calibrées. Un comportement routier au diapason d'un style acéré, auquel répond en écho un habitacle à la présentation résolument contemporaine, aux beaux matériaux et aux écrans XXL. La 308 propose également tous les équipements technologiques et aides à

la conduite modernes. En outre, elle bénéficie (enfin !) de remises pour adoucir ses tarifs.

LES POINTS FAIBLES: bien que 8 cm plus longue qu'une VW Golf, la 308 est loin de proposer la même habitabilité aux places arrière. Elle figure même parmi les mauvaises élèves de la catégorie de ce point de vue, que ce soit en matière d'espace aux genoux ou de largeur aux coudes. Côté interfaces, si elles sont personnalisables grâce aux "i-Toggles" (dès le deuxième niveau baptisé Allure), leur ergonomie reste peu intuitive. Enfin, on note encore quelques lacunes d'équipement sur certaines finitions.

LIEU DE PRODUCTION MULHOUSE (68)

La Peugeot 308 se porte plutôt bien, ce qui profite à l'usine de Mulhouse, la seule à fabriquer ce modèle, en berline comme en break SW. La Lionne a d'ailleurs compté pour près des deux tiers des volumes de production de ce site industriel, où sont également assemblés les Peugeot 408 et 508 ainsi que le crossover DS 7.

Production France 2023
99 296 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE

Hybrid e-DCS6 Allure - 136 ch

33 800 € / 30 100 €*

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteurs turbo-essence + électrique	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €
Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s
Consommation mixte	4,9 l/100 km



Peugeot 408



N. SOLER

Un drôle de numéro !

LES POINTS FORTS: la 408 joue les originales en brouillant les pistes, à mi-chemin entre berline traditionnelle et SUV coupé. Côté agrément de conduite, elle se rapproche de la première. Grâce à son centre de gravité plutôt bas, elle fait preuve d'un dynamisme exceptionnel, avec un comportement très équilibré et une direction précise. Le tout sans compromis sur la qualité de filtration des suspensions. Les motorisations hybrides rechargeables concilient grande douceur et belles performances, tandis que le nouveau bloc hybride 48 V annonce des consommations fort

basses. L'habitacle joliment présenté procure une excellente position de conduite, tandis que l'empattement généreux permet (une fois n'est pas coutume chez Peugeot) d'offrir un bon espace aux jambes à l'arrière. L'équipement n'omet rien d'essentiel, et le coffre est plutôt spacieux et facile à charger (large hayon).

LES POINTS FAIBLES: dans l'habitacle, on note quelques matériaux d'allure un peu décevante, tandis que le petit volant pourra masquer le bas des compteurs. Enfin, les remises modestes (de 3 à 5 %) ne suffisent pas à atténuer des tarifs élevés.

LIEU DE PRODUCTION MULHOUSE (68)

La 408 ne rencontre pas le succès espéré, si bien que Stellantis a dû réduire la voilure : une demi-équipe de nuit a dû être supprimée début mars à l'usine de Mulhouse, entraînant la perte de près de 600 postes. La cadence actuelle avoisine les 830 véhicules par jour, tous modèles compris contre plus de 1000 auparavant.

Production France 2023
20 779 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE

1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 136 ch
37 000 € / 35 900 €*

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteurs turbo-essence + électrique	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	115 g/km/0 €
Vitesse maxi	205 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s4
Consommation mixte	5,1 l/100 km



Peugeot 508



N. SOLER

La berline aux griffes acérées

LES POINTS FORTS: berline (et break) haut de gamme de Peugeot, la 508 hérite d'un habitacle à la présentation soignée et, depuis quelques mois, d'un look rajeuni. Proposée, au choix, avec un très sobre BlueHDI de 130 ch ou dans des versions hybrides rechargeables plutôt performantes, elle se targue, par ailleurs, de qualités routières de tout premier ordre, avec un châssis affûté, un train avant incisif, une direction précise et un compromis confort/tenue de route au meilleur niveau, à fortiori avec la suspension pilotée optionnelle. Enfin, la Peugeot présente un équipement plutôt complet.

LES POINTS FAIBLES: le style élancé de la 508 se paye aux places arrière. Déjà, il faut courber l'échine pour s'y glisser (pavillon fuyant). Ensuite, l'espace disponible y est pour le moins compté ! A l'avant, la position de conduite apparaît peu ergonomique, le siège ne soutenant pas assez les cuisses. On peste aussi contre le manque de rangements ou l'ergonomie perfectible des interfaces numériques. Les versions hybrides "plug-in" affichent une autonomie électrique décevante (environ 40 km) et un appétit un peu élevé une fois la batterie vide. Enfin, les tarifs sont ambitieux...

LIEU DE PRODUCTION MULHOUSE (68)

Véhicule bénéficiant d'une bonne image, la berline familiale ne remporte pourtant plus guère de suffrages. La 508 n'a ainsi représenté que 7 % de la production de l'usine de Mulhouse l'an dernier avec, il est vrai, un restylage en cours d'année. Un renversement de tendance en 2024 est peu probable.

Production France 2023
11 157 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE RECHARGEABLE

1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 Allure
180 ch 50 200 € / 47 700 €*

NOS MESURES

Moteurs turbo-essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16S
Batterie Lithium-ion	11,3 kWh (capacité utile)
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance maxi combinée	180 ch
CO ₂ /Malus	30 g/km/0 €
Vitesse maxi	230 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	8 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	40 km





Peugeot E-3008

MADE IN
FRANCE



F. GROUT

Adieu, légèreté !

LES POINTS FORTS: revêtu des atours d'un SUV coupé, l'E-3008 ne manque pas d'allure dehors comme dedans, où l'on trouve une vaste dalle numérique qui donne l'impression qu'elle lévite au-dessus de la planche de bord. Les rangements sont nombreux dans l'habitacle et, malgré la ligne de toit fuyante, la garde au toit ne pose pas de problème à l'arrière, tandis que le coffre large et profond se révèle facile à charger. Très confortable et silencieux, le SUV embarque une batterie plutôt généreuse (73 kWh utiles), gage d'une belle autonomie (400 km en moyenne selon nos mesures). Elle accepte jusqu'à 160 kW

en charge rapide (30 mn environ pour passer de 20 à 80 %). Enfin, le rapport prix/équipement est correct.

LES POINTS FAIBLES: comme sur la génération précédente, les places arrière pourraient offrir davantage d'espace aux jambes. Le poids, en forte hausse par rapport à l'ancien 3008 thermique (dont l'agilité n'est plus qu'un lointain souvenir), pénalise par ailleurs le dynamisme, mais aussi les performances, assez quelconques. Les interfaces ne sont pas toujours très ergonomiques, l'écran tactile étant par ailleurs difficile d'accès pour le passager.

LIEU DE PRODUCTION SOCHAUX (25)

Stellantis a investi 200 millions d'euros dans l'usine de Sochaux pour l'adapter à la production du tout nouveau Peugeot 3008, premier modèle lancé sur l'inédite plate-forme STLA Medium, ainsi que du 5008 de nouvelle génération. Les cadences de production devraient avoir atteint les 800 voitures/jour à l'heure où vous lirez ces lignes, avec un objectif fixé à 1 200/jour d'ici à la fin de l'année.

Modèle lancé en 2024

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

Allure - 210 ch

44 990 € / 44 990 €*



NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	210 ch
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Vitesse maxi	171 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Autonomie moyenne	400 km



Renault Megane E-Tech

MADE IN
FRANCE



N. SOLER

Moderne et tellement plaisante !

LES POINTS FORTS: d'un gabarit plutôt compact (comparable à celui d'un Captur), la Megane E-Tech se montre facile à manœuvrer en ville, et diablement plaisante sur route, où la précision de sa direction et l'agrément de son châssis régulent. Les performances sont au diapason et l'autonomie, correcte sur les versions "Autonomie confort", dotées de 220 ch d'une batterie de 60 kWh utiles. L'habitacle impressionne, à la fois par sa finition particulièrement léchée et par ses interfaces XXL, à la fois réactives et simples d'emploi. On bénéficie, de plus, d'un très bon planificateur

d'itinéraire. Enfin, la Megane a récemment baissé ses tarifs, corrigeant au passage son plus gros défaut.

LES POINTS FAIBLES: bien que l'habitabilité arrière soit correcte, la surface vitrée réduite rend ces places peu accueillantes. La visibilité vers l'arrière est, par ailleurs, problématique. Les versions "Autonomie urbaine" portent bien leur nom : avec 40 kWh utiles, leur polyvalence est limitée. Enfin, la recharge rapide... ne l'est pas assez : bridée à 130 kW et dotée d'une courbe de recharge peu optimisée, la Megane réclamera 34 mn pour passer de 20 à 80 %.

LIEU DE PRODUCTION DOUAI (59)

Située non loin de Lens et d'Arras, l'usine Georges-Besse de Douai assemblait des R5 et R14 dans les années 1970, puis des R9, R11 et R21 dans les années 1980, avant d'enchaîner avec la R19 puis les Mégane 1 et 2, les Scénic et les Espace 5. Désormais rattachée à la division Ampere du groupe, elle n'assemble plus que des modèles 100 % électriques.

Production France 2023
54 629 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

Autonomie confort Techno - 220 ch

40 000 € / 35 200 €*



NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi	220 ch
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s3
Autonomie moyenne	350 km

Renault Scenic E-Tech

MADE IN FRANCE



A. SAUNIER

Il a changé du tout au tout

LES POINTS FORTS: le Scenic E-Tech dévoile des trésors de douceur, tant au niveau des commandes que des suspensions. Il se montre par ailleurs très maniable en ville. Sur route, il étonne par son dynamisme et sa maîtrise du roulis. En outre, son autonomie est très prometteuse, avec environ 450 km sur autoroute d'après nos premiers relevés sur la version à grosse batterie (87 kWh). Dans l'habitacle, on retrouve la présentation moderne des Renault récentes avec, notamment, la grande tablette tactile à la fois intuitive et performante. Les occupants des places arrière apprécieront le

vaste espace aux jambes, tandis que le coffre de 550 dm³ (donnée constructeur) engloutira tous les bagages de la famille.

LES POINTS FAIBLES: si le Scenic soigne son confort, il filtre mal les bruits d'air, trop présents dès 90 km/h. Dans l'habitacle, certains matériaux déçoivent, tandis que la modularité est réduite à sa plus simple expression, à savoir... une banquette fractionnable! La visibilité arrière est entravée par les imposants appuie-tête. Enfin, la recharge rapide, bridée à 130 kW, imposera de patienter une quarantaine de minutes pour passer de 15 à 80 %. Trop long!

LIEU DE PRODUCTION DOUAI (59)

Le groupe Renault a déboursé plus d'un demi-milliard d'euros pour moderniser la vénérable usine de Douai qui, outre les Scenic et Megane E-Tech, produira bientôt la nouvelle R5, ainsi qu'un jumeau du Scenic badgé Mitsubishi. Pour faire face à cette montée en cadence, le site a recruté 750 nouveaux salariés.

Modèle lancé en 2024

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

Grande autonomie Techno - 220 ch

46 990 € / 42 000 €*

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchro à rotor bobiné
Puissance maxi	220 ch
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Autonomie maxi	625 km

Renault Kangoo

MADE IN FRANCE



A. SAUNIER

Un utilitaire très civilisé

LES POINTS FORTS: l'offre Kangoo est plus large que jamais, avec de l'essence, du diesel et de l'électrique, et deux longueurs disponibles (4,49 ou 4,91 m pour le Grand Kangoo qui offre 7 places). Le ludospace présente, en outre, des qualités routières étonnantes, avec une vraie agilité et un roulis plutôt bien maîtrisé. Son habitacle agréablement agencé regorge de rangements et procure un bon espace à toutes les places. Le conducteur, en particulier, appréciera la position de conduite et l'ergonomie. Enfin, les suspensions bien calibrées et l'insonorisation soignée optimisent

le confort. Par ailleurs, si les tarifs sont élevés, ils sont tempérés par des remises de 7 à 12 %.

LES POINTS FAIBLES: on évitera la version électrique, chère (notamment du fait de remises plus faibles) et dont l'autonomie insuffisante réduit drastiquement la polyvalence. La plupart des versions thermiques sont, de plus, frappées par un important malus (sauf la dCi 95). Le diamètre de braquage imposant (11,8 m et même 13,1 m pour le Grand Kangoo) pénalise la maniabilité en ville. Enfin, le coffre, très correct dans l'absolu (560 dm³), reste plus petit que celui des rivaux directs, VW Caddy en tête.

LIEU DE PRODUCTION MAUBEUGE (59)

Inaugurée en 1969 pour produire des autocars de la marque Chausson, l'usine de Maubeuge est rachetée en 1977 par Renault, qui y lance la production des R12, R15 et R17. Depuis 1997, ce sont des Kangoo qui sortent de ses chaînes. Désormais rattaché à la filiale électrique Ampere du groupe, le site n'en poursuit pas moins la production de Kangoo thermiques.

Production France 2023

109 760 exemplaires⁽¹⁾

LA VERSION CONSEILLÉE

DIESEL

1.5 Blue dCi Equilibre - 95 ch

27 600 € / 25 300 €*



NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm ³
Puissance maxi	95 ch à 3 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	136 g/km/+ 970 € ⁽²⁾
Vitesse maxi	161 km/h
Accélération 1000 m D. A.	37s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12s6/15s8/20s9
Consommation moyenne	6,2 l/100 km

1. Inclut versions utilitaires. 2. Dont 320 € de malus au poids.



Toyota Yaris

MADE IN
FRANCE



A. CORTESI

Une reine de la sobriété

LES POINTS FORTS: la Yaris hybride (seule version produite en France) impressionne par sa sobriété, avec 5,2 l/100 km en moyenne. Son domaine de prédilection, c'est la ville où elle se montre encore plus frugale (4,6 l/100 km) et où son groupe motopropulseur régale par sa douceur de fonctionnement. Au-delà des rocades, son comportement routier rassure. La Yaris bénéficie, en sus, d'un équipement riche dès les versions de base, tandis que son habitabilité apparaît plutôt généreuse.

LES POINTS FAIBLES: la nouvelle version de 130 ch, nettement plus chère que la 116 ch, ne

creuse pas d'écart significatif côté agrément sur route. Un domaine où la Toyota fait grise mine: ses suspensions s'y montrent trop sèches et sa transmission à variation continue fait "mouliner" le moteur à haut régime à la moindre accélération, augmentant d'autant le niveau sonore. L'ouverture étroite des portes arrière complique l'accès, tandis que les dossier de la banquette sont trop raides. Enfin, le volume de coffre est juste correct, et certains assemblages manquent de rigueur. Terminons sur la visibilité de trois quarts arrière, vraiment problématique: gare lors des changements de file!

LIEU DE PRODUCTION ONNAING (59)

L'usine Toyota d'Onnaing, près de Valenciennes, a battu en 2023 son record, avec 242 676 voitures fabriquées par 5 000 salariés, dont 4 000 en CDI. Mais la Yaris n'est plus la star: elle n'a pesé l'an dernier que moins d'un quart de la production de l'usine française, l'essentiel de ces citadines provenant désormais de la République tchèque.

Production France 2023
57 035 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE

1.5 Hybride Design - 116 ch

26 450 € / 23 800 €*



NOS MESURES

Moteurs essence + électrique	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm ³
Puissance maxi	116 ch
CO ₂ /Malus	91 g/km/0 €
Vitesse maxi	173 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s5 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s ■
Consommation moyenne	5,2 l/100 km ■



Toyota Yaris Cross

MADE IN
FRANCE



N. SOLER

Un best-seller loin d'être parfait

LES POINTS FORTS: voiture la plus produite en France, le Yaris Cross se distingue, comme sa petite sœur, la Yaris hybride, par sa sobriété remarquable avec 4,7 l/100 km en ville. Sa mécanique totalement dépourvue d'à-coups fait également merveille dans les cités, tandis que son comportement rassure sur route. Notons aussi l'équipement riche dès la version de base et carrément pléthorique en haut de gamme (affichage tête haute, régulateur adaptatif...). L'habitabilité très correcte complète un coffre plutôt spacieux (436 dm³) et bien pensé: plancher mobile, dossier de banquette

rabattables en trois parties... Enfin, de généreux rabais (13 %) tempèrent des tarifs haut perchés.

LES POINTS FAIBLES: pas plus puissant que la Yaris mais plus lourd, le Yaris Cross ne brille guère côté performances. Résultat: il faut cravacher la mécanique sur les voies rapides, ce qui plombe l'ambiance à bord (la transmission emballé le moteur, qui se fait trop bruyant) et la sobriété, plus aussi épataante qu'en ville. Côté châssis, on note un manque d'agilité, tandis que les suspensions assez sèches nuisent au confort. Enfin, l'habitacle détonne avec ses plastiques quelconques.

LIEU DE PRODUCTION ONNAING (59)

Onnaing est le seul site de production du Yaris Cross en dehors du Japon. Et vu le succès de ce modèle, l'usine ne chôme pas! Elle en a assemblé près de 200 000 l'an dernier, et devrait franchir cette barre symbolique en 2024, portée par le récent restylage du modèle, dont la gamme a été enrichie d'une seconde motorisation hybride.

Production France 2023
185 641 exemplaires

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE

1.5 Hybride 2WD Design - 116 ch

29 400 € / 25 600 €*



NOS MESURES

Moteurs essence + électrique	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm ³
Puissance maxi	116 ch
CO ₂ /Malus	102 g/km/0 €
Vitesse maxi	166 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s8 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2 ■
Consommation moyenne	5,7 l/100 km ■



HYBRIDE

Dacia Duster

1.6 Hybrid 4x2 Extreme - 140 ch

28 100 € / 28 100 €*



A. SAUNIER

PREMIER ESSAI DU DACIA DUSTER TROISIÈME GÉNÉRATION

Dans la cour des grands

Impatients d'en prendre le volant, nous étions.

Conquis par ce nouveau Duster, nous sommes désormais ! Car la troisième génération du SUV franco-roumain n'est pas uniquement une réussite esthétique :

elle assure à peu près partout ailleurs. Plus chère, dites-vous ? Attendez de découvrir ce que Dacia a fait de son best-seller avant de tourner les talons...

Véritable poule aux œufs d'or pour Dacia, le Duster a séduit 2,4 millions d'automobilistes à travers le monde depuis l'arrivée de la première génération en 2010. Ce crossover est aussi, à ce jour, le représentant de son espèce le plus vendu aux particuliers en France comme en Europe, où l'on en croise

autant en ville qu'au cœur des campagnes. Autant dire que la troisième génération n'a pas vraiment le droit à l'erreur... C'est pourquoi les responsables de la marque ont mis le paquet pour faire de leur SUV fétiche un modèle plus lucratif encore. En misant notamment sur un design à forte personnalité, dans la veine de ce que Jeep nous a



ands !

livré avec le Renegade il y a dix ans. Un aventurier à peine endimanché, avec sa généreuse garde au sol, son bouclier avant façon pare-buffle, ses larges arches de roue en plastique moucheté (le Starkle, constitué à 20% de matières recyclées), ses protections de bas de caisse au diapason et ses barres de toit calibrées pour transporter le matériel

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: accessible à compter de 26 600 €, le Duster Hybrid 140 (qui échappe à tout malus) atteint 28 100 € en finition Extreme ou Journey. Mais vu son succès à l'ouverture des commandes, n'attendez aucune remise de la part de Dacia.

L'entretien: chaque année ou tous les 20 000 km.

L'équipement: la finition Extreme met plus l'accent sur le côté "aventure" (barres de toit modulables, sellerie lavable, tapis en caoutchouc) que la Journey, davantage typée confort (induction, GPS...).

d'assistance d'une équipe entière sur le Dakar. Un parti pris esthétique qui pourrait bien faire de ce Duster la première Dacia que l'on achète sur un coup de cœur, et non pour ménager son livret A !

Fini le low cost...

L'entrée de gamme Essential débute à 19 690 € en Eco-G 100 ch, soit 1 700 € de plus qu'avant. En Expression, la hausse atteint 2 350 € avec ce même moteur, et 2 450 € quand on met dos à dos l'inédit 1.2 TCe essence micro-hybride 48 V et le "vieux" 1.3 TCe de même puissance (130 ch). L'apparition du

modèle hybride de 140 ch, destiné à remplacer l'ancien TCe 150 à boîte automatique (mais aussi le diesel, supprimé du catalogue), fait même grimper le surcoût à 2 800 € en Extreme. Le Duster 2024 reste malgré tout fort compétitif face à ses rivaux (Peugeot 2008, Renault Captur, Toyota C-HR...), aux tarifs supérieurs de plusieurs milliers d'euros à motorisation et équipement comparables. Une dotation enrichie notamment, dès l'entrée de gamme, du régulateur de vitesse et du freinage d'urgence automatique. Le Duster adopte également les systèmes de >>>



»» sécurité désormais imposés par les instances européennes, à l'instar de l'AFIL active ou de l'alerte de survitesse, aussi insupportables l'une que l'autre soit dit en passant. Il est toutefois facile de les neutraliser via la fonction My Safety, qui permet de mémoriser ses paramétrages. Il suffit d'appuyer deux fois sur une touche pour les retrouver, ce qui évite de perdre son calme et sa concentration en cherchant à les désactiver via un menu à l'écran à chaque fois que l'on

fait démarrer la voiture. Bien vus aussi les nombreux rangements, que l'on peut compléter via le système YouClip : des supports répartis à l'avant, à l'arrière et dans le coffre pour fixer une tablette, un smartphone ou divers accessoires type porte-gobelet, lampe torche ou pochette. Encore plus malin (mais aussi bien plus cher), le pack Sleep, déjà aperçu sur le Jogger. Il se compose d'un grand bac de rangement modulable occupant tout le coffre, sur lequel,

une fois la banquette rabattue et le déployé, on glisse un matelas pliant pour deux personnes. Idéal lors des virées "outdoor" estivales!

Convivial, le Duster 2024 se montre également accueillant avec sa planche de bord au design avenant (on retrouve le motif en "Y" des optiques sur les aérateurs, de couleur cuivrée en finition Extreme) et ses matériaux d'aspect robuste, à défaut de briller par leur qualité (aucun plastique souple). Le grand écran

central (10,1"/20,3 cm), simple d'utilisation, ainsi que l'inédite instrumentation numérique (plutôt rudimentaire) apportent, quant à eux, une touche "high-tech" à cet espace de vie par ailleurs généreux aux entournures. En effet, malgré une longueur stagnante à 4,34 m (4 cm de plus que le Peugeot 2008), ce nouvel opus offre davantage d'espace à l'arrière. Et ce, en conservant un volume de coffre extrêmement généreux de 517 dm³, selon la norme VDA.

La gamme

Malgré la montée en gamme, le nouveau Duster propose toujours des tarifs ultra-compétitifs dans sa catégorie, avec une entrée de gamme à 19 690 € (moteur Eco-G essence/GPL) et un prix plafond, hors options, de 28 100 € pour l'hybride de 140 ch (le seul à disposer d'une boîte auto.). Quant à la version TCe 130 4x4 (photo), elle est accessible à partir de 25 700 €. Tout simplement le "franchisseur" le moins cher du marché !



De l'agilité et du confort

Pour cette première prise en main, nous avons opté pour l'inédit Duster hybride. Son groupe motopropulseur, emprunté aux Renault Clio, Captur et Arkana E-Tech, se compose d'un 4 cylindres 1.6 de 94 ch, épaulé par deux blocs électriques, le plus petit logeant dans la boîte de vitesses automatique à crabots. Une transmission fluide, très plaisante en agglomération, où ce SUV évolue souvent et silencieusement en mode "zéro émission". Las, une fois lâchée sur des axes plus roulants, elle perd les pédales dès qu'un faux

Finition	1.0 Eco-G 4x2 - 100 ch	1.2 TCe 4x2 - 130 ch	1.2 TCe 4x4 - 130 ch	1.6 Hybrid - 140 ch
Essential	19 690 €	-	-	-
Expression	21 600 €	23 400 €	25 700 €	26 600 €
Extreme	23 100 €	24 900 €	27 200 €	28 100 €
Journey	23 100 €	24 900 €	27 200 €	28 100 €



Le très astucieux pack Sleep (1 590 €) convertit le Duster en camping-car. Replié, le lit deux places permet de conserver les places arrière. Bien vu !



Déjà suffisamment logeable par le passé, le Duster gagne en envergure avec cette troisième génération. Autre progrès : l'assise de la banquette soutient mieux les cuisses.



Aussi spacieux que celui de son prédecesseur, le coffre du Duster 2024 reste sans rival dans la catégorie.



Plus de 1 600 dm³ banquette rabattue, mais pas de plancher ajustable⁽¹⁾ pour la finition Extrême, malheureusement.

1. De série sur la finition Journey uniquement.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alerte de survitesse • Antibrouillards • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrement: • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Accès et démarrage mains libres • Barres de toit modulaires • Clim' auto. • Ecran tactile • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu 17" • Mirror Screen • Prises USB-C (4) • Rétroviseurs dégivrants rabattables électriquement • Sièges AV réglables en hauteur • Vitres AR surteintées • Vitres électriques AV/AR • Volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur.

En option Sécurité: • Caméra 360° + radars AV + détecteurs d'angles morts (490 €).

Agrement: • Chargeur smartphone à induction + GPS + audio Arkamys 6 HP (pack Techno : 600 €) • Jantes alu 18" (250 €) • Lit camping modulable (pack Sleep : 1 590 €) • Peinture métallisée (600 €) • Sièges AV + volant chauffant (pack Cold : 300 €).

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10s1
Consommation cycle mixte	5,1 l/100 km
Poids	1380 kg

LA TECHNIQUE

Puissance cumulée	140 ch à 5 600 tr/mn
Puissance fiscale	5 CV
CO ₂ /Malus	114 g/km/0 €
Moteur thermique	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance maxi	94 ch
Couple maxi	148 Nm à 3 600 tr/mn
Moteurs électriques	Syncr. à aim. perm. + alterno-dém.
Puissance maxi	49 + 20 ch
Couple maxi	205 + 50 Nm
Batterie	1,2 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto. à crabots, 4 + 2 vitesses
Pneus	215/65 R17
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,34 x 1,81 x 1,62 ⁽¹⁾
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

1. 1,66 m avec les barres de toit.

LE DACIA DUSTER À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Duster Hybrid 140 4x2 Extreme (28 100 €*, 140 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV hybrides d'environ 140 ch, qui comprend notamment :

Hyundai Kona Hybrid DCT-6 Intuitive (33 800 €*, 141 ch), Honda HR-V e:HEV Executive (33 300 €*, 131 ch), Nissan Juke Hybride Tekna (31 000 €*, 143 ch), Peugeot 2008 Hybrid e-DCS6 Allure (31 400 €*, 136 ch), Renault Captur E-Tech Techno (28 400 €*, 145 ch), Toyota C-HR 1.8 Hybride Dynamic (34 900 €*, 140 ch).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Consommation

Prix



Désormais bâti sur la plate-forme CMF-B (Renault Clio, Captur et Arkana, Dacia Sandero et Jogger, Nissan Juke...), le Duster gagne en dynamisme. Surtout, il est bien mieux amorti que ses cousins(e)s.

plat se présente, en faisant inutilement brailler la mécanique à haut régime. Au détriment de la consommation : 7 l/100 km sur autoroute, contre 5,5 l en ville⁽¹⁾.

Dommage, car, hormis les sages (mais suffisantes) relances et la présence de bruits d'air à partir de 110 km/h, ce Duster – désormais bâti sur la même

plate-forme que ses pairs chez Renault – régale par ses changements d'appuis maîtrisés (peu de roulis), sa direction obéissante et le moelleux épata

son amortissement. Y compris en hors-piste, avec les roues de 18" optionnelles. Bref, tout ou presque pour faire un carton !

SUITE PAGE 36



POSTE DE CONDUITE



Le volant réglable sur une bonne amplitude et le meilleur maintien des sièges par rapport à la génération précédente améliorent

grandement le confort de conduite. Les commandes s'apprivoisent en quelques minutes, mais nous aurions apprécié davantage de clarté et d'options d'affichage concernant le combiné d'instrumentation numérique.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Absents à bord de la deuxième génération du Duster, le freinage d'urgence automatique, l'aide active au maintien dans la voie (hélas trop brutale dans ses réactions), l'alerte de survitesse ainsi que la lecture des panneaux font leur apparition. Le régulateur/limiteur de vitesse (pas de variante adaptative au programme malheureusement⁽¹⁾) est, lui aussi, proposé dès la version de base Essential. Les feux de route automatiques sont réservés aux finitions Extreme et Journey.

Freinage d'urgence automatique

Série

Maintien dans la voie

Série

Régulateur de vitesse adaptatif

Indisponible

Allumage automatique des phares

Série

Passage automatique codes/feux de route

Série

Assistance au créneau

Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Placé plus haut et, surtout, plus grand (10,1"/25,6 cm) que son prédécesseur, le nouvel écran tactile pilote un système moderne, réactif et plutôt complet. Exception faite de la navigation, de série sur la finition Journey uniquement.

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

600 €⁽²⁾

BIEN VU

Dacia propose 8 points de fixation pour accessoires type support de tablette ou de smartphone, lampe pochette ou porte-gobelet.

RATÉ

Le Duster n'a pas vocation à offrir l'équipement d'un Range Rover, mais un hayon motorisé aurait du sens sur le haut de gamme.

**FINITION**

Le design sympathique du mobilier ainsi que les matières texturées d'aspect flatteur sur les sièges ou le ciel de toit compensent la présence de plastiques plutôt rustiques dans l'ensemble. Ajustements irréprochables en revanche : ce Duster semble construit pour durer !

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Manuelle sur les Duster Essential et Expression, la clim' devient automatique sur Extreme et Journey, mais elle reste monozone...

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

SYSTÈME AUDIO

Pas de quoi casser trois pattes à un canard avec l'installation de base ! L'option Arkamys permet d'améliorer significativement l'acoustique.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (Arkamys 6 HP)	600 € ⁽²⁾
Bluetooth/USB	Série/Série (4)

RANGEMENT

Avec sa grande boîte à gants, ses généreux bacs de porte et ses nombreux vide-poches, le nouveau Duster assure. Le système YouClip permet d'installer des accessoires (lampe, sac, tablette, smartphone...) un peu partout dans l'habitacle.

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

Le verdict *Auto Plus***Intéressant**

Ce nouveau Duster hybride passe à côté du statut de référence uniquement à cause des errements de sa boîte automatique. Sinon, le SUV franco-roumain a tout pour plaire, malgré la hausse non négligeable de ses tarifs.

LES PLUS
Habitabilité et confort
Comportement routier
Equipement enrichi

LES MOINS
Bruit d'air sur autoroute
Caprices de la boîte auto.
Tarifs moins accessibles



ÉLECTRIQUE

BMW iX2

eDrive20 M Sport - 204 ch - 64,8 kWh

50 900 € / 46 900 €*



NOUVEAUX SUV COUPÉS ÉLECTRIQUES : LE X2 AFFRONTE LE 3008

Coupés, branchés... et cher pay

Avec sa ligne de SUV coupé et son positionnement chic et high-tech, le nouvel E-3008 se retrouve nez à nez avec une autre nouveauté électrique venue du segment premium : le BMW iX2. Mais ils misent sur des arguments bien différents pour séduire.

C'est le printemps, et les SUV compacts électriques continuent de fleurir. Malgré des tarifs généralement très élevés (et dépassant souvent la limite donnant droit au bonus, fixée à 47 000 €), ce segment est de plus en plus saturé. Voilà qui n'empêche pas BMW de sortir son iX2, variante coupé et allongée du iX1. L'occasion de lui opposer un autre nouvel arrivant : le

Peugeot E-3008. Star française dans sa précédente génération thermique et hybride rechargeable, celui-ci change tout en 2024. Sa silhouette façon fastback ne détonne pas face à celle de l'iX2. Surtout, il propose pour la première fois des versions 100 % électriques, à commencer par celle de notre essai, de 210 ch, associée à une batterie de 73 kWh. Une fiche technique proche de celle de

son rival du jour (64,8 kWh, 204 ch). En outre, la carotte du bonus poussant les constructeurs à faire converger les prix des SUV électriques sous les 47 000 €, leurs tarifs sont ici très proches... Du moins sur le papier. Pour l'E-3008, l'étiquette à 46 900 € correspond à la finition haut de gamme GT. Chez BMW (aux tarifs naturellement plus élevés), ce même montant correspond à l'iX2 de base. Mais la gamme est passée par une certaine forme d'optimisation fiscale : la finition M Sport est considérée comme une option qui s'ajoutera à la version premier prix. D'où une situation légèrement tirée par les cheveux : un iX2 M Sport affiché à

50 900 € parvient ainsi à bénéficier du rabais gouvernemental de 4 000 €. Cela dit, à finition équivalente, cet iX2 reste près de 5 000 € plus cher que notre E-3008 national. Cet écart de tarif est-il vraiment justifiable ?

A chacun son tempérament

Une chose est sûre : Peugeot ne pourra pas s'appuyer sur un de ses arguments habituels : un compromis dynamisme/confort particulièrement réussi. Le châssis de l'E-3008 est en effet réglé très souple, presque à la Citroën. L'amortissement absorbe ainsi sans broncher les imperfections du revêtement, pour le bonheur de ses occupants sur longs trajets. D'autant que, grâce au vi-



PHOTOS: N. SOLER

yés !

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: nos deux rivaux ont droit au bonus de 4000 €, le iX2 faisant passer sa finition M Sport pour une option.

Avec celle-ci, il affiche un tarif catalogue de 50 900 €. Déjà une petite remise de 2 % pour l'E-3008, rien pour le BMW.

L'entretien: la visite est prévue tous les deux ans chez nos deux concurrents, mais tous les 25 000 km sur l'E-3008, tous les 30 000 km sur l'iX2.

L'équipement: relativement complet pour ces deux "chers" SUV. Notons tout de même l'absence de pompe à chaleur de série sur l'E-3008, mais des aides plus complètes.



Au prix d'une suspension un peu ferme (adaptative sur la finition M Sport), l'iX2 fait preuve d'un dynamisme fort agréable. Les 300 kg de moins que son rival se ressentent.



L'agilité était la principale force du précédent 3008. Le nouveau, du moins dans sa version électrique, n'est pas vraiment plaisant à mener. Lourd et souple, il est pataud.

trage feuilletté optionnel (pack hi-fi Focal à 850 €), il est vraiment silencieux. Mais cette attitude nonchalante nuit au plaisir de conduite. Face à la masse considérable de l'E-3008 (près de 2,2 tonnes mesurées),

les mouvements de caisses sont prononcés. Pas besoin d'avoir une conduite nerveuse pour percevoir les limites du châssis, le train avant rendant les armes très rapidement sur route sinuose, alors qu'un important

roulis indique clairement à son conducteur que le Peugeot n'apprécie pas l'exercice. De toute façon, avec 210 ch "seulement" pour mouvoir sa masse de pachyderme, l'E-3008 n'est jamais grisant, contrairement à >>>



BMW iX2

Repris directement à son frère l'iX1, le mobilier intérieur fait mouche. Sur cette finition M Sport, la finition est à l'abri des reproches. Au centre, le grand écran de 10,7"/27,2 cm est plus fluide et réactif que celui du français, mais il rassemble une (trop) grande majorité des fonctions, au détriment de l'ergonomie. Autre grief, l'absence de palettes pour gérer la régénération : on voit juste une palette "boost" qui libère la puissance maxi même hors mode Sport.



Peugeot E-3008

L'E-3008 en met plein les yeux, surtout dans cette finition GT, qui comprend le très grand écran de 21"/53,3 cm. Malheureusement, son logiciel est parfois lent, et son planificateur de trajet est sommaire. La réglette de raccourcis tactiles est bien pratique, en revanche. Et la finition n'a pas grand-chose à envier à celle du BMW. Mention spéciale aux surfaces habillées d'un tissu qui réchauffe l'ambiance. Bon point aussi pour les rangements, nombreux et bien pensés.

»» beaucoup de concurrents... Mais, curieusement, c'est aussi le cas de notre iX2 du jour. Sa motorisation eDrive20 de 204 ch d'entrée de gamme ne donne pas vraiment la banane au moment de relancer l'engin. On se console avec les excellentes performances côté freinage de nos deux rivaux. Surtout, l'iX2, plus léger de près de 300 kg, passerait presque pour une ballerine face

à l'E-3008. Le "toucher de route" BMW est ici préservé, avec une direction précise et directe. C'est d'autant plus le cas que notre finition M Sport offre de série des suspensions sport pilotées. Elles sont certes plus fermes que celles de l'E-3008, mais sans jamais devenir désagréables. Et, quand le rythme augmente, le roulis mieux maîtrisé profite aussi au confort : on est moins

balloté. Match déjà perdu pour cet E-3008, qui chute au slalom ?

Un E-3008 plus autonome

Pas si vite ! Pour qui n'en attend pas des prestations dynamiques de premier ordre, le Peugeot a de sérieux atouts à faire valoir. A commencer par son autonomie, largement supérieure à celle de l'allemand, même si l'écart se resserre un peu sur autoroute.

Et son habitacle est un bel endroit où voyager, l'E-3008 n'ayant pas grand-chose à se reprocher face à un BMW qui fait pourtant référence sur ce point. La présentation futuriste et chaleureuse du Peugeot en met plein la vue. Côté pratique, les deux sont assez proches en habitabilité, c'est-à-dire qu'aucun n'est brillant. Cela dit, on se trouve un peu mieux installé



1. L'iX2 offre plus de place aux jambes que l'E-3008, mais on y est moins bien installé. Le plancher est trop haut, l'assise ferme, et la garde au toit juste pour les plus grands. **2.** Le coffre est correct, sans plus. **3.** L'iX2 ne charge qu'à 130 kW maxi, mais sa batterie est plus petite, alors il met le même temps.



1. On manque d'espace dans l'E-3008, malgré son grand gabarit, mais on y est mieux assis. **2.** Plus grand que celui de l'iX2, le coffre est un peu moins pratique (seuil élevé, trappe moins accessible). **3.** Avec une charge rapide un peu plus puissante (160 kW), l'E-3008 charge aussi vite ses plus gros accu.

à l'arrière de l'E-3008, et son coffre est plus grand. Dommage, dès lors, que Peugeot s'inspire des pratiques germaniques dans l'organisation de la liste d'options, qui peut rapidement se montrer coûteuse. On regrette notamment l'absence de la pompe à chaleur de série. En revanche, sa garantie XXL de 8 ans (qui ne couvre certes pas tout⁽⁴⁾) rassure. L'iX2 n'est pas

pingre en équipements, mais c'est le moins qu'on puisse en attendre à ce tarif! Tarif qui, ajouté à une autonomie trop quelconque, prive l'iX2 d'une victoire pourtant à sa portée: plaisant, bien fini, correctement doté et pas moins pratique que son rival, il s'incline de justesse face à un E-3008, plus confortable et endurant, mais pas parfait pour autant.

4. La garantie 8 ans concerne le groupe motopropulseur, la transmission, la batterie, le chargeur... Certains éléments restent garantis 2 ans (km illimités), comme les écrans par exemple.



NOS MESURES	BMW iX2	Peugeot E-3008
Vitesse maxi	169 km/h	171 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s3	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	5s6
Autonomie électrique moyenne	360 km	400 km
Route/Autoroute/Ville	410/305/370 km	460/330/420 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	11h/34h	11h30/50h
Sur borne rapide	29 mn ⁽²⁾	30 mn ⁽³⁾
Poids	1914 kg	2192 kg
Diamètre de braquage	11,9 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	63 m

1. De 7,4 kW. 2De 10 à 80%, à 130 kW maxi. 3. De 20 à 80%, à 160 kW maxi.

LA TECHNIQUE	BMW iX2	Peugeot E-3008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	66,5/64,8 kWh	NC/73 kWh
Puissance fiscale	5 CV	7 CV
Puissance maxi	204 ch	210 ch
Couple maxi	250 Nm	345 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	0 g/km/- 4000 €	0 g/km/- 4000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Rapport unique	Rapport unique
Pneus	245/45 R19	235/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,56 x 1,85 x 1,56	4,55 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	8 ans (ou 160000 km) ⁽⁴⁾

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 pour l'E-3008, 7 pour l'iX2) • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance des angles morts.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. bizona • Ecran central avec Mirror Screen + GPS connecté • Hayon motorisé • Jantes alliage (19" sur iX2, 20" sur E-3008) • Sellerie Alcantara, etc.

EN OPTION	BMW iX2	Peugeot E-3008
Caméra de recul 360°	3450 € ⁽⁵⁾	1250 € ⁽⁶⁾
Conduite semi-autonome	2000 €	1250 € ⁽⁶⁾
Ouverture mains libres	1650 € ⁽⁷⁾	Série
Pompe à chaleur	Série	800 €

5. Pack Innovation. 6. Inclus dans le pack 360° Vision et Drive Assist Plus. 7. Pack Premium.

LES NOTES DU	BMW iX2	Peugeot E-3008
Comportement routier	17	14
Equipements de sécurité	13	13
Agrément/performances	14	12
Confort/insonorisation	16	17
Equipements de confort/garantie	19	18
Habitabilité/coffre	7	7
Aspects pratiques	14	12
Présentation/finition	16	17
Autonomie	10	12
Prix	5	11

2^e 131/200

1^{er} 133/200

Le verdict **Auto Plus**



Victoire : Peugeot E-3008

Convaincant, l'iX2 perd ce match de peu. Son châssis agile séduit bien plus que celui du lourd E-3008, et il est bien fini et bien équipé. Mais le rapport prix/autonomie offert par le Peugeot, par ailleurs très séduisant et moderne, est largement supérieur. Le BMW se fait distancer de huit points à ces chapitres, qu'il ne rattrape qu'en partie.

PHOTOS: N. SOLER

Une auto testée au quotidien

Par Charles Thouluc

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

CETTE SEMAINE

Le Renault Grand Kangoo

Les dernières normes de sécurité – obligatoires à partir de juillet – obligent Renault à repousser de quelques mois la commercialisation de son nouveau Grand Kangoo. Seules quelques versions de présérie ont été produites, dont celle testée ici. Comparé au Kangoo, le "Grand" s'allonge de 42 cm, et propose sept places de série. Pour le reste, comme pour la version courte, la gamme comprend une version électrique de 120 ch (265 km d'autonomie annoncée) et quatre moteurs thermiques : deux essence de

100 et 130 ch et deux diesels de 95 et 115 ch. Les deux plus puissants seront disponibles au choix en boîte manuelle ou automatique à sept vitesses (+ 2 100 €). Le Grand Kangoo se déclinera en finitions Equilibre et Techno. Pour le mettre à l'épreuve de la vie quotidienne, nous avons choisi le Blue dCi de 95 ch en Techno (clim' auto., carte mains libres, jantes alu 17" ...). Renault n'a pas encore publié les tarifs, mais, selon nos estimations, cette version devrait s'approcher de 35 000 €* en tenant compte des lourds malus⁽¹⁾.



■ ✗ ■ Pour dépasser, rétrogradage obligé !

Sur les grands axes, le Blue dCi de 95 ch suffit pour s'insérer facilement et suivre le flot de la circulation. Mais il ne faut pas trop lui en demander, surtout si le véhicule est chargé. Les relances manquent de franchise. Rétrograder en cinquième (voire en quatrième dans une côte) s'impose pour conserver sa vitesse lors d'un dépassement.

■ ■ ■ Au volant, on prend vite ses repères

Bien réglée, la position de conduite est naturelle et confortable. Grâce à une ergonomie judicieuse (volant réglable en hauteur et en profondeur, levier de vitesses surélevé...), les commandes sont faciles d'accès. Même remarque pour les menus intuitifs du grand écran 8" (série).



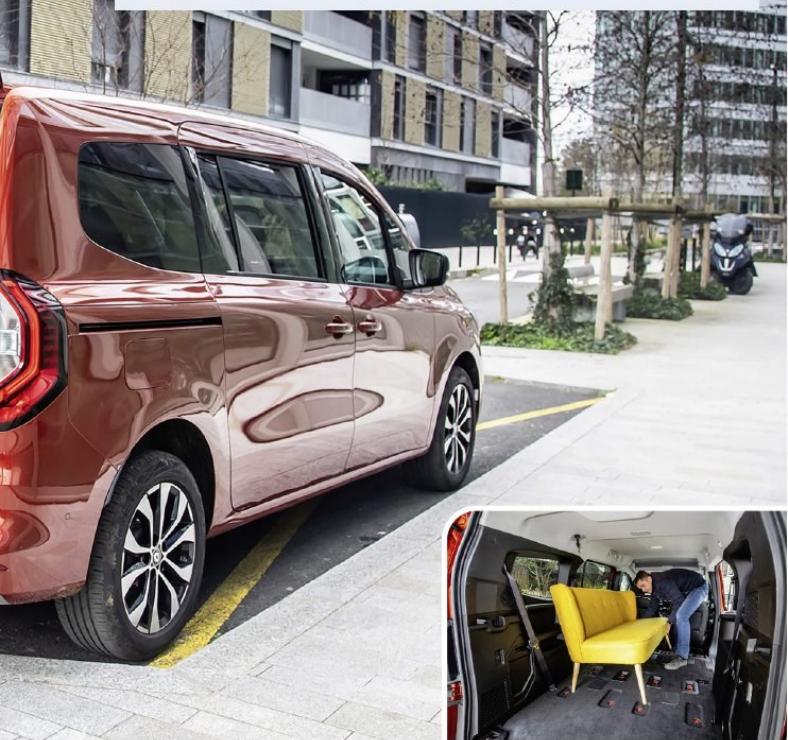
■ ✗ ■ Plus confortable avec le coffre chargé

Plus long, et donc plus lourd, le Grand Kangoo bénéficie de réglages de suspensions spécifiques. Lorsque l'on roule à vide, l'amortissement se montre un peu raide. Au contraire, avec des passagers et le coffre chargé (ce pour quoi il a été conçu), on bénéficie de plus de douceur.



Pour déménager : toujours prêt !

Dans sa configuration maximale, la capacité de chargement du coffre dépasse les 3,5 m³. Gigantesque ! Une aubaine pour déménager. Pour ce faire, il faudra néanmoins retirer auparavant un à un les cinq sièges arrière. Lourds et difficiles à manipuler, ils rendent l'opération fastidieuse. Mais elle est nécessaire pour embarquer des objets volumineux, comme notre canapé.



Affronter les bouchons : sans stress

La position de conduite légèrement surélevée et les grandes surfaces vitrées optimisent la visibilité. Dans ces conditions, on a moins l'impression de subir la situation dans les embouteillages. En outre, les commandes douces (pédales, direction, levier de vitesses) facilitent la répétition des gestes. Le stop/start discret et réactif s'apprécie aussi.



Accueil et modularité de monospace

Nos passagers ne se sont pas fait prier pour monter à l'arrière. Spacieux, le Grand Kangoo sait recevoir. L'accès à bord par les deux grandes portes coulissantes est aisément. Une fois assis, tout le monde profite de sièges individuels et coulissants (banquette 2/3-1/3 dans le Kangoo "court"), tous confortables pour des adultes, y compris au 3^e rang.



PHOTO : F. GROUT

En maniabilité : un vrai paquebot !

Avec 4,91 m de long, le Grand Kangoo dépasse de 42 cm le Kangoo. Cela se ressent particulièrement dans les manœuvres (créneaux, circulation en parking souterrain...) puisque le diamètre de braquage grimpe à 13,1 m selon nos mesures (contre 11,8 m pour le Kangoo) !

Le lavage, étirements compris...

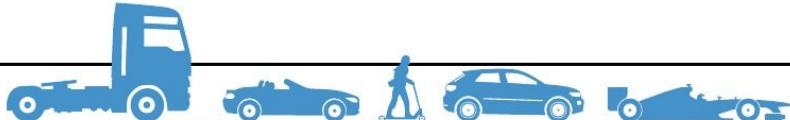
Imposant en longueur, le Grand Kangoo l'est aussi en hauteur (1,84 m). Lors d'un lavage haute pression, il faut se mettre sur la pointe des pieds pour laver le toit... à moins d'avoir la stature de Teddy Riner ! Et les grands panneaux de carrosserie réclament du temps pour venir à bout de leur nettoyage complet avec prélavage, mousse et rinçage.

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

1. Malus de 2 205 € pour le CO₂ + 2 270 € pour le poids, soit 4 475 € au total.
Seules, les familles de trois enfants et plus ont droit à une réduction forfaitaire : 20 g/enfant pour le CO₂ et 200 kg/enfant pour le malus au poids.

Notre verdict Il a tout d'un géant...

Avec ses sept places, le Grand Kangoo joue les transporteurs de troupes. Son immense coffre et sa modularité à la carte s'avèrent également pratiques pour charger des objets volumineux. Mais c'est au prix d'une moins bonne maniabilité et d'un agrément moteur en baisse sur les grands axes. Plus lourde, cette version doit aussi s'acquitter d'un malus⁽¹⁾ élevé, qui augmente une facture déjà salée.



Porsche 911 S/T Porsche fête les 60 ans de la 911 avec cette très exclusive version S/T

4.0 - 525 ch - 308 976 € / 369 000 €*



PHOTOS: N. SOLER

De la piste à la route

Cette série est limitée à 1 963 exemplaires seulement, nombre en référence à l'année de présentation de la première 911. Reposant sur la même base technique que la très radicale 911 GT3 RS, la 911 S/T apporte néanmoins quelques modifications de taille, à commencer par la suppression des multiples appendices liés à l'aérodynamisme, comme l'énorme aileron arrière, et l'adoption de suspensions (pilotées) plus souples. La S/T a aussi suivi un régime draconien (- 70 kg) en optant pour de nombreux éléments en fibre de carbone. Et l'on retrouve bien sûr le fabuleux flat 6 de 525 ch. Pour le plus grand bonheur des puristes, il impose ici une traditionnelle boîte manuelle à 6 vitesses. D'emblée, la commande apparaît ferme et l'embrayage allégé réclame un petit

temps d'adaptation. Les différents bruits de transmission, dignes d'une voiture de course, interpellent. Les rapports "tirent court", mais l'étagement permet à cette 911 d'être à l'aise sur tous les terrains (ville, route, autoroute). La 911 S/T se montre surtout à son avantage au fur et à mesure que l'allure augmente. Les montées en régime du 4.0 (jusqu'à 9 000 tr/mn) laissent pantois. Et quel feeling de la direction ! On semble faire corps avec la machine, c'est bluffant. Le réglage plus souple des suspensions favorise tant le confort que l'aspect ludique de la S/T par rapport à la GT3 RS : un brin moins efficace, elle se révèle, au final, bien plus "joueuse" ! Et en plus d'être parfaitement installé, on profite d'une ambiance à la fois cossue et moderne. Prix de ce collector : 369 000 €*. **David Bouillaux**



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	300 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s7
Consommation cycle mixte	13,8 l/100 km
Poids	1380 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	6 cylindres à plat, 24S
Cylindrée	3 996 cm ³
Puissance maxi	525 ch à 8 500 tr/mn
Couple maxi	465 Nm à 6 300 tr/mn
CO ₂ /Malus	313 g/km / + 60 000 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Pneus AV/AR	255/35 R20 / 315/30 R21
Réservoir	64 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,85 x 1,28
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict **Auto Plus**

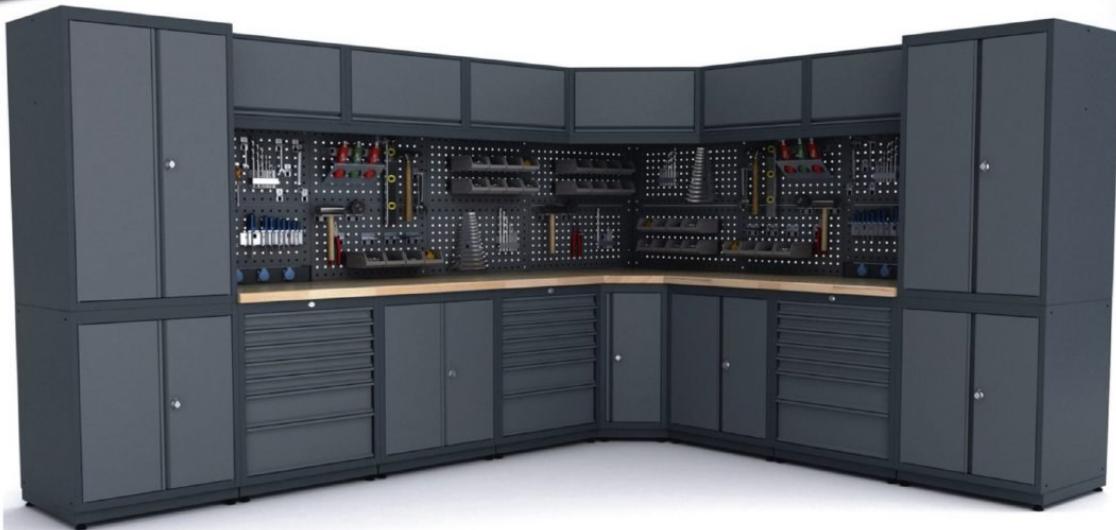
Une référence !



Avec un poids de 1 380 kg, la S/T est la 911 la plus légère du catalogue. Le capot, le toit, les ailes avant et les portes sont composés d'un matériau léger associé à de la fibre de carbone.

La 911 S/T renonce aux minisièges arrière. L'arceau de sécurité en carbone coûte 4 596 €. Le superbe pack Heritage Design (17 652 €) va de pair avec la couleur extérieure Bleu Rivage aux stickers blancs.

Mobilier de rangement << ANC dalle >>



A partir de
1550€ TTC

Mobilier de rangement garage et atelier !

ANC Dalle vous propose sa gamme de meuble de garage dans une large sélection de composition de meuble de rangement en acier pour ranger votre matériel en un clin d'œil. Les meubles de garage sont livrés pré-montés afin de vous faire gagner un gain de temps considérable.

Il vous reste juste les éléments et accessoires à assembler (visseries incluses).

Optimisez et organisez votre espace de garage signé ANC dalle grâce à nos meubles de rangement de très haute qualité !

Nos meubles sont de couleurs RAL7016 et RAL7011.

Ils peuvent être éventuellement modifiés sur demande si nous avons la possibilité de le faire.

Tous nos meubles sont vendus pré-montés pour un gain de temps considérable !

ancdalle@gmail.com / 04-77-93-93-48

www.ancdalle.fr


 UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Sac à outils 30 cm de Stanley



PHOTOS: F. GROUT

Sac à outils 30 cm de Stanley
(réf: 1-93-330), 16,99 € sur Cdiscount.com

Avoir quelques outils à bord de son véhicule n'est pas superflu, mais comment les transporter en évitant la volumineuse caisse à outils rigide, qui glisse et génère des bruits dans le coffre ? Stanley commercialise un sac à outils en tissu épais, au format compact, parfait pour embarquer l'outillage nécessaire en voiture.

Comment ça marche ?

30 cm, c'est la longueur du sac et de sa fermeture Eclair qui, une fois ouverte, offre un accès de 13 cm de large. L'armature métallique, insérée dans la doublure, permet de verrouiller l'ouverture et de faciliter l'accès à l'intérieur. D'un volume de 8,5 l et haut de 22 cm, le sac propose

six compartiments : cinq pour tenir quelques outils en position verticale et un grand logement. A l'extérieur, de chaque côté, on trouve deux grandes poches, une zippée et l'autre fermée par Velcro. Le fond du sac est renforcé par une embase de mousse dense, épaisse de 6 mm, et les poignées sont matelassées pour plus de confort.

Au final

Ce sac à outils, au format idéal, est solide et peut supporter 15 kg de charge sans se déchirer. S'il n'est pas complètement rempli, la souplesse de son tissu lui permet de se compacter pour occuper moins de place. Et son armature métallique le rend très pratique. On valide !

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le préchauffage de batterie des voitures électriques



SHUTTERSTOCK

Les batteries des voitures électriques ont, elles aussi, froid en hiver ! Pour qu'elles donnent leur meilleur dans ces conditions climatiques, il est préférable de disposer d'un système de réchauffage.

Faire le plein d'un réservoir d'essence prend le même temps quelle que soit la température ambiante, mais il n'en va pas de même pour la batterie d'un véhicule électrique ! C'est là qu'intervient le préchauffage...

Comment ça marche ?

Pour que les réactions chimiques se produisant dans une batterie

aient lieu dans les meilleures conditions (et que les accus ne se dégradent pas !), celle-ci doit être maintenue dans une plage de température optimale. C'est encore plus vrai lorsqu'il s'agit de la recharger sur une borne rapide : pour raccourcir les temps de recharge sans endommager les cellules, il faut que la batterie soit chaude, ce qui pose problème lorsque les

températures sont basses, voire négatives. Pour y parvenir, certaines voitures électriques proposent un système de préchauffage qui permet d'augmenter la température des cellules à l'approche d'une borne de recharge rapide. La chaleur peut être générée par une simple résistance électrique ou, solution préférable car moins énergivore, par une pompe à chaleur.

A l'usage

Le préchauffage suppose des compromis : gourmand en électricité, il abaisse l'autonomie. Mais s'il est bien dosé, il permet de passer moins de temps à la borne, au bénéfice de la vitesse moyenne. Selon les modèles, il se déclenche manuellement ou s'active automatiquement lorsque l'on a programmé une station dans le GPS.



Y. LEFEBVRE

Réparer une jante égratignée

Les rampes de parking et les trottoirs sont impitoyables pour les jantes, difficiles à garder en bon état dans la jungle urbaine. Mais il existe des solutions pour réparer soi-même et à moindres frais les égratignures.

AVANT DE VOUS LANCER...

Il faut faire preuve de minutie au moment de poncer et de peindre la jante: une force excessive peut aggraver les bobos, surtout avec le papier jaune grain 100. Poncez sans forcer, simplement pour enlever le mastic séché. En peinture, n'appuyez pas trop fort avec le pinceau pour ne pas laisser de traces.

Pour vous faciliter la vie et pour un meilleur résultat, vous pouvez démonter la roue et la poser sur le sol. Pensez aussi à réparer la jante dans un endroit sec et à l'abri du vent. Si possible, effectuez l'opération sous des températures douces pour faciliter la pose et le séchage du mastic.

La peinture fournie ne correspond pas forcément à la couleur de vos jantes. Dans ce cas, n'hésitez pas à vous munir d'un stylo de retouche pour carrosserie de la bonne couleur. Pour un résultat de pro, vous pouvez aussi opter pour une peinture carrosserie en bombe, qui aura un meilleur rendu qu'un pinceau. Mais protégez bien les zones autour.

CE QU'IL VOUS FAUT

Kit de réparation pour jante	24 €
Ruban de masquage	2 €
Chiffon microfibre	2 €
Cutter	2 €



Nettoyez la jante. Pour réaliser une réparation solide et qui tienne dans le temps, frottez la partie endommagée avec un chiffon microfibre et un nettoyant pour jante ou pour disque de frein. Isollez la zone touchée avant l'opération.



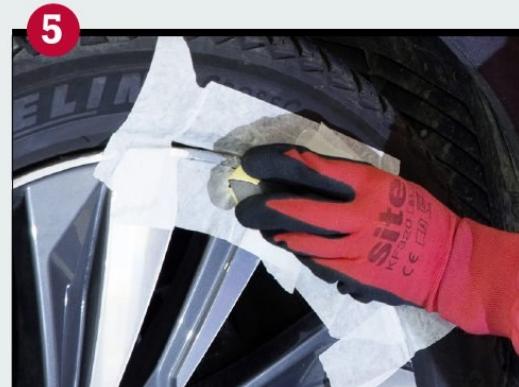
Prétraitez la zone. A l'aide de la toile émeri grise grain 600 placée sur la cale à poncer, ébavurez et lissez doucement la zone abîmée. Cela offrira à la pâte une bien meilleure adhérence. Ensuite, nettoyez et séchez une nouvelle fois la zone.



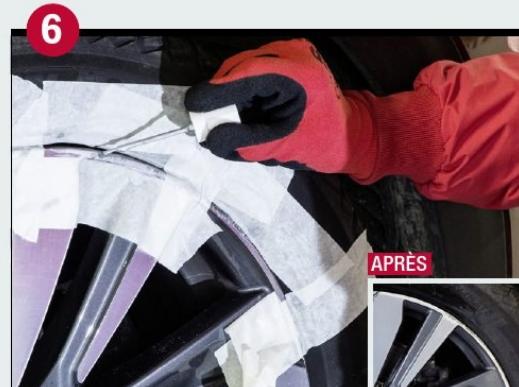
Préparez l'aluminium liquide. Dans le kit se trouve le mastic intégrant en son centre un durcisseur. Découpez un morceau de 5 mm de large, puis malaxez-le pendant une minute environ pour obtenir une pâte grise et homogène. Remettez vite le reste dans le pot pour éviter qu'il ne sèche.



Appliquez le mastic. A l'aide d'une spatule, étalez l'aluminium liquide en le positionnant sur la zone touchée. Modelez la pâte avec vos doigts pour lui faire épouser au mieux la forme de la roue. Pour plus de précision, vous pouvez utiliser une lame de cutter. Laissez durcir pendant 2 heures.



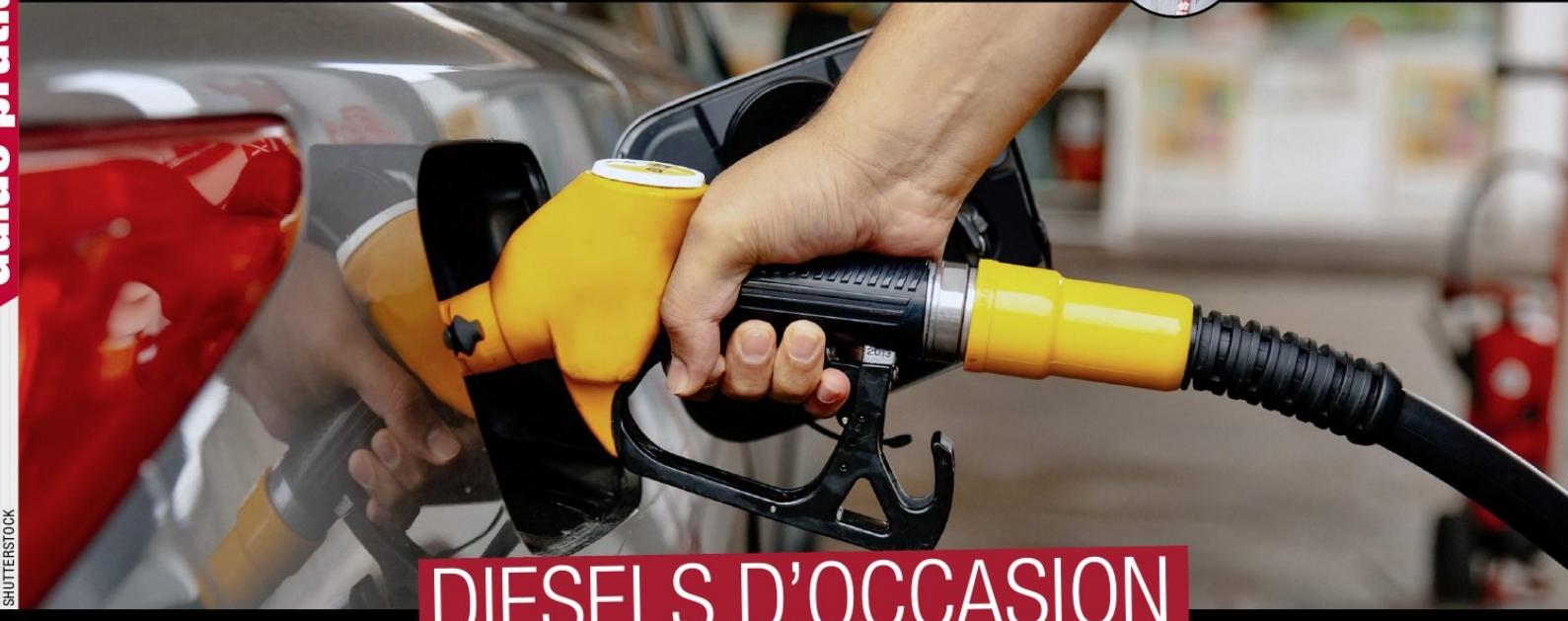
Lissez la réparation. Après un séchage complet, poncez le surplus du mastic avec le papier jaune grain 100 jusqu'à retrouver la forme originale de la roue. Polissez ensuite avec le papier grain 600, d'abord à sec pour gratter finement le mastic, puis avec de l'eau pour lisser correctement la pâte.



Peignez la jante. Une fois la réparation sèche, mélangez la peinture pendant une minute, puis appliquez-la à l'aide du pinceau fourni. Remettez de la peinture si nécessaire, en attendant 2 heures entre deux couches. Laissez sécher le tout pendant 12 à 24 heures avant de reprendre la route.



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux



SHUTTERSTOCK

DIESELS D'OCCASION

Toujours rentables ?

Passé de mode, de plus en plus coûteux à la pompe, le gasoil semble être en voie d'extinction. Mais les prix bas des secondes mains diesels et leur sobriété intacte ont encore de quoi séduire les automobilistes au budget réduit, qu'ils soient gros rouleurs ou non. Pour savoir si ces modèles étaient toujours rentables, nous les avons confrontés à leurs homologues essence, GPL, E85 et hybride. Verdict...

Audi Q2

ESSENCE TFSI 115 S tronic
Business de 2018 avec
130 000 km à 16 590 €
■ 6 CV ■ 116 ch ■ 184 km/h
■ 7,4 l/100 km

DIESEL TDI 116 S tronic
Business de 2018 avec
133 000 km à 16 590 €
■ 6 CV ■ 116 ch ■ 183 km/h
■ 6,3 l/100 km

Rentabilité : immédiate !



Y. LEFEBVRE

Proposés au même prix (la surcote des moteurs TDI appartient au passé), avec un niveau de finition et un kilométrage équivalents, les Q2 essence et diesel partent sur un parfait pied d'égalité. D'un point de vue agrément, le TDI tire davantage parti de son association avec la boîte à double embrayage S tronic. Le creux à bas régime s'efface quand le TFSI manque de douceur en ville. Le gazole enfonce le clou au chapitre budget en faisant économiser à son propriétaire plus de 260 € tous les 10 000 km. Dommage qu'il se montre un tantinet bruyant... Dans tous les cas, évitez l'entrée de gamme (sans nom), à la présentation triste et à la dotation pingre. Les Design, Sport et Business, nettement plus répandues, font bien meilleure impression.



BMW X1

HYBRIDE RECHARGEABLE xDrive25e
Sport de 2020 avec
77 000 km à 26 990 €
■ 6 CV ■ 225 ch ■ 194 km/h
■ 7,8 l/100 km

DIESEL xDrive20d
Sport de 2020
avec 75 000 à 27 990 €
■ 10 CV ■ 190 ch ■ 214 km/h
■ 6,2 l/100 km

Rentabilité : au bout de 28 000 km



N. SOLER

Àvec son prix de vente inférieur de 1 000 € en occasion et sa puissance supérieure de 35 ch à celle de son homologue diesel, le X1 hybride rechargeable dispose de sérieux atouts pour faire hésiter les acheteurs. Moyennant une recharge de 6 h sur secteur ou 3 h 10 sur une borne 7,4 kW, il parcourt en moyenne 36 km sans une goutte de carburant. Ce qui permet de retarder la rentabilité du diesel, très rapide sans l'aide des batteries. Mais cela ne se fait pas sans contrepartie : les accus empiètent sur le coffre, qui passe de 509 à 425 dm³, et le réservoir est amputé de 15 litres. Par ailleurs, il ne dispose pas d'une banquette coulissante. De quoi faire hésiter les familles comme les gros rouleurs, le X1 xDrive20d étant une formidable machine à avaler les kilomètres.



Pierre
Audemar

Pierre-Louis
Champeaux

Guillaume
Jean

Dacia Sandero "2"

GPL 1.2 GPL Ambiance de 2013

avec 126000 km à 6490 €

■ 5 CV ■ 75 ch ■ 148 km/h
■ 8,8 l/100 km

DIESEL 1.5 dCi 75 Ambiance de 2014

avec 125000 km à 5990 €

■ 4 CV ■ 75 ch ■ 151 km/h
■ 5,4 l/100 km

Rentabilité: pendant 56000 km!



N. SOLER

Les Sandero GPL ont longtemps représenté l'un des meilleurs moyens de rouler à bas coût. Mais l'engouement pour ce type de motorisation a fait grimper les prix de plus 20% ces dernières années. En seconde main, il faut débourser au minimum 500 € de plus que pour une version diesel de 75 ch, sachant que le dCi 90 ne réclame pas forcément beaucoup plus. Et à l'usage, difficile de préférer le paisible 1.2 tant le diesel se montre bon à tout faire. Souple en ville, vaillant sur grands trajets, il s'accorde parfaitement à la polyvalence de la petite Dacia. Très sobre, il parvient même à réduire à peu de chagrin l'intérêt du prix du GPL, puisque leur budget carburant sur 10000 km n'est séparé que de 90 €. Bref, à moins de vouloir une pastille Crit'Air 1 à tout prix, le dCi s'impose.

Hyundai Tucson 4

ESSENCE 1.6 T-GDi 150 DCT Creative de 2021 avec 52000 km à 21990 €

■ 18 CV ■ 150 ch ■ 191 km/h
■ 7,9 l/100 km

DIESEL 1.6 CRDi 136 DCT Business de 2021 avec 57000 km à 23990 €

■ 17 CV ■ 136 ch ■ 180 km/h
■ 6,2 l/100 km

Rentabilité: au bout de 54000 km



N. SOLER

Grâce à sa belle gueule, sa garantie de 5 ans et sa dotation généreuse, le Tucson connaît un joli succès en neuf. En occasion, le ticket d'entrée est représenté par le 1.6 T-GDi 150 essence. Bénéficiant d'une hybridation légère (batterie de 48 V) et disponible avec une boîte à double embrayage DCT7 assez réactive, il offre d'excellentes performances mais pourrait être moins gourmand. C'est là qu'entre en scène le 1.6 CRDi qui boit 1,7 l/100 km de moins en moyenne. De quoi compenser un surcoût d'environ 2000 € en quatre ans pour la plupart des acheteurs. S'agissant de la durée de détention moyenne d'une auto en France, le dilemme sera donc à trancher en fonction du kilométrage annuel, les petits rouleurs (moins de 10000 km/an) ayant tout intérêt à profiter des prix attractifs des Tucson au sans-plomb.

Ford Kuga

E85 1.5 Flexifuel Titanium de 2018

avec 120000 km à 14990 €

■ 9 CV ■ 150 ch ■ 189 km/h
■ 10,4 l/100 km

DIESEL 2.0 TDCi 150 Titanium de 2018

avec 118000 km à 14490 €

■ 8 CV ■ 150 ch ■ 188 km/h
■ 7 l/100 km

Rentabilité: pendant 16000 km!



V. LEFEBVRE

Ford est l'un des spécialistes de l'E85 sur le marché français. Jusqu'à récemment, toute sa gamme ou presque était déclinée en version Flexifuel. Des modèles que l'on retrouve abondamment en seconde main sans grosse surcote. Dans ces conditions, difficile de préférer le mazout. Hormis des relances un peu moins franches sur le dernier rapport, le 1.5 essence fait en effet tout aussi bien que le 2.0 diesel. Avec un silence de fonctionnement que peut lui envier le TDCi! Surtout, il fait économiser plus de 320 € tous les 10000 km. Résultat, le diesel ne garde l'avantage comptable que durant 16000 km, le temps au Kuga de compenser le petit supplément (environ 500 €) réclamé à l'achat. Les stations délivrant de l'E85 étant aujourd'hui nombreuses (plus de 3600), pas de raison d'hésiter.

Mercedes Classe C SW (W205)

HYBRIDE 350 e Sportline de 2016 avec 139000 km à 21800 €

■ 10 CV ■ 279 ch ■ 250* km/h
■ 18,5 l/100 km

DIESEL 250 d Sportline de 2016 avec 139000 km à 21990 €

■ 11 CV ■ 204 ch ■ 226 km/h
■ 6,9 l/100 km

Rentabilité: au bout de 6000 km



TIBO

C'est vrai, avec 75 ch en moins, le diesel semble désavantage au chapitre performances dans ce duel. D'autant que le break 350 e a un caractère réellement sportif! Mais la 250 d ne réclame que 5 s pour passer de 80 à 120 km/h (contre 4s2), ce qui devrait satisfaire les automobilistes les plus exigeants. Surtout, elle se montre bien plus sobre à l'usage, permettant de rentabiliser l'infime surcoût en quelques mois. Et ce ne sont pas les 17 km d'autonomie moyenne en tout électrique (après une recharge de 3h40 sur secteur) qui vont réellement changer la donne. Au quotidien, le coffre de 290 dm³ de la version hybride (405 dm³ en diesel) semble bien juste pour un engin de 4,71 m de long. Moins contraignante et guère plus chère à l'achat, la version diesel s'impose sans hésiter.

* Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Peugeot 308 "2"

ESSENCE
1.6 THP 125
Active de 2014 avec
130000 km à 6990 €
■ 5 CV ■ 75 ch ■ 148 km/h
■ 8,8 l/100 km

DIESEL
1.6 HDi 115 Active
Business de 2014
avec 140000 km à 7300 €
■ 6 CV ■ 115 ch ■ 188 km/h
■ 5,3 l/100 km
Rentabilité: au bout de 10000 km



Y. LEFEVRE

Valeur sûre en occasion, la deuxième génération de 308 impose toutefois un tri drastique avant de craquer. En essence, les PureTech ont une courroie de distribution fragile. En diesel, le système d'AdBlue des BlueHDi est trop capricieux. Il faut se tourner vers les blocs du lancement, éprouvés. En essence, on retrouve un 1.6 THP dans une déclinaison de 125 ch particulièrement sobre. Son secret ? Un étagement de boîte volontairement long sur les deux derniers rapports. Mais difficile de lutter face au 1.6 HDi. En 115 ch, il oublie les soucis de ses aïeuls tout en réduisant son appétit. Le tout avec des relances plus franches que sur la version essence, pourtant plus puissante de 10 ch. La surcoûte des diesels étant oubliée, le maigre surcoût à l'achat sera effacé en moins d'un an.

Toyota Rav4 "4"

HYBRIDE
Hybride Dynamic
de 2016 avec 118000 km
à 15990 €
■ 8 CV ■ 197 ch ■ 183 km/h
■ 7,8 l/100 km

DIESEL
2.0 D4-D 143 Dynamic
Business de 2016 avec
114000 km à 14990 €
■ 7 CV ■ 143 ch ■ 184 km/h
■ 6,3 l/100 km
Rentabilité: immédiate



A. SAUNIER

Toyota a beau être un spécialiste reconnu de l'hybride, il a aussi produit des véhicules diesels. Totalement oubliés du grand public, ces derniers ne connaissent pas la flambée des prix qui touche la plupart des hybrides japonaises. Un Rav4 diesel coûte donc facilement 1000 € de moins que l'hybride à version équivalente. Conséquence, la rentabilité est immédiate, le gazole permettant, en outre, d'économiser 40 € tous les 10000 km. Et ne vous formalisez pas pour les 54 ch qui les séparent : le couple du mazout lui offre des relances aussi convaincantes. Et comme le moteur essence a tendance à mouliner à chaque accélération, il n'est pas plus discret que le D4-D. Bref, à moins de revendre rapidement sa voiture, ce qui sera plus délicat avec un diesel, le D4-D s'impose.



Renault Clio "5"

HYBRIDE
1.0 TCe GPL Zen
de 2020 avec
68000 km à 13490 €
■ 5 CV ■ 100 ch ■ 185 km/h
■ 7,7 l/100 km

DIESEL
1.5 BluedCi 85 Business
de 2020 avec 74000 km
à 10990 €
■ 4 CV ■ 85 ch ■ 180 km/h
■ 4,6 l/100 km
Rentabilité: pendant 446000 km !!!



N. SOLER

Pour être honnête, on attendait davantage du match entre la Clio "5" en version GPL et son homologue diesel. Mais entre l'engouement pour la version fonctionnant au gaz et le désamour que connaît le gazole, l'écart de prix paraît impossible à combler. De fait, avec une consommation inférieure de plus de 3 l/100 km, le gazole garde la main malgré des prix à la pompe plus élevés. A tel point qu'il faudrait parcourir près de 450000 km (et uniquement au gaz) pour compenser la différence de prix d'achat. Le 1.5 BluedCi étant par ailleurs un bloc solide et plaisant en toutes circonstances, difficile de ne pas le conseiller. D'autant plus qu'on le trouve souvent en finition Business, qui ajoute le GPS qui manque à la Zen sans supplément de prix.



Volkswagen Golf "7"

E85
1.4 TSI Multifuel
Confortline de 2016 avec
126000 km à 13490 €
■ 6 CV ■ 125 ch ■ 203 km/h
■ 7,8 l/100 km

DIESEL
1.6 TDI 110 Confortline
Business de 2016 avec
126000 km à 12490 €
■ 6 CV ■ 110 ch ■ 185 km/h
■ 5,7 l/100 km
Rentabilité: pendant 31000 km



N. SOLER

D'un côté, des moteurs TDI dont la cote ne cesse de baisser depuis le dieselgate. De l'autre, un moteur 1.4 TSI pouvant fonctionner à l'E85 mais dont les prix grimpent. Pourtant, malgré sa belle sobriété et des prix désormais bas, le 1.6 TDI ne peut que s'incliner. Car l'écart de consommation de plus de 2 litres ne peut rien face aux prix à la pompe, qui permettent au TSI Multifuel de compenser son surcoût en à peine plus de 30000 km d'utilisation. Le tout avec des performances supérieures et un niveau sonore moindre, le TSI profitant d'une boîte à 6 rapports qui a longtemps manqué au 1.6 TDI. Seul bémol, la version Multifuel se fait plus rare dans les annonces, ce qui ne facilitera pas les négociations.

Ça vous est arrivé

Mercedes Classe E

A l'approche des beaux jours, Grégory Curatola s'inquiète des problèmes de climatisation de sa berline Mercedes. Et du manque d'empressement de la marque à les résoudre dans des conditions acceptables...



PHILIPPE GESSELBRECHT/ANDIA

2 150 € à payer pour changer le compresseur à 96 700 km !

Difficile de ne pas se sentir trahi lorsque l'on a parfaitement respecté le plan d'entretien de son véhicule et que la marque refuse de reconnaître qu'il est victime d'une panne précoce. C'est ce qui arrive depuis quelques mois à Grégory Curatola, de Basse-Ham (57). Au printemps 2021, notre lecteur se porte acquéreur, auprès d'une concession Mercedes, d'une Classe E 350 e âgée de 3 ans, et qui n'a roulé que 25 400 km. Après trois ans et

plus de 70 000 km à parcourir les routes, la climatisation de la berline de Grégory commence à montrer des signes de faiblesse. Surpris, car il pensait son auto "indestructible", il se tourne vers un atelier de la marque afin de connaître la cause de cette défaillance.

Réponse inattendue

Le concessionnaire identifie assez rapidement le problème et propose immédiatement une solution à son client: remplacer le compresseur d'air condi-

tionné. Ni plus ni moins. Et lui annonce un devis s'élevant à 2 150 €. Grégory est étonné par ce diagnostic, cette panne lui semblant bien trop précoce. Il demande alors au chef d'atelier de solliciter une prise en charge auprès de Mercedes France. La réponse du constructeur est un nouveau coup de massue, puisque celui-ci refuse d'accorder le moindre geste à son client. Pour ce dernier, c'est un manque de respect total et il ne compte pas en rester là.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Si la déception de Grégory est parfaitement compréhensible, il faut étudier la situation en toute objectivité. Dans le cas présent, notre lecteur a réalisé un sans-faute. Non seulement il a acheté sa Classe E dans le réseau, mais, en prime, l'entretien de cette auto a toujours été réalisé en temps et en heure. Comme l'indique le barème de nos experts, un compresseur de clim' a une durée de vie de 200 000 km. Ainsi, l'âge et le kilométrage de la Mercedes de Grégory justifient une remise de 40 % sur la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 308 SW

Réservoir d'AdBlue HS

Puisque cela n'arrive pas qu'aux autres, j'ai dû faire remplacer le réservoir d'AdBlue de ma 308 SW 1.5 BlueHDI 130 de 2019 (84 300 km). Le geste que Peugeot m'a accordé (- 52 %) sur la facture de 1 383 € me semble trop juste.

Sébastien Thévenet, 41600 Lamotte-Beuvron

NOTRE CONSEIL Votre impression est bonne car, comme le stipule le barème de nos experts, la durée de vie de ce réservoir est de 250 000 km. Ici, en tenant compte du fait que votre 308 SW a plus de 5 ans et plus de 80 000 km, deux éléments qui légitiment l'application d'un taux de vétusté, Peugeot doit vous accorder un rabais de 75 %.

Toyota Yaris

Phare à remplacer

Ma Yaris 100h de 2018 n'a que 51 300 km, mais elle est déjà victime d'un problème courant: les feux de jour avant gauche, à leds, ne fonctionnent plus. Mon concessionnaire indique qu'il faut changer le phare. La facture de 935 € est prise en charge à 60 % par le constructeur...

Bernard Laurin, 33850 Léognan

NOTRE CONSEIL Toyota doit faire un effort supplémentaire. En effet, même si l'âge de votre Yaris justifie l'application d'un taux de vétusté, ce n'est pas le cas de son kilométrage. Mettez la marque en demeure, par lettre recommandée avec AR, de réévaluer son offre à hauteur de 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Renault a payé 70 % de la boîte de vitesses

En janvier dernier, dans notre n° 1847, Réginald Dickens nous faisait part de sa colère envers Renault. La boîte de vitesses manuelle de son Captur 1.2 TCe 120 de 2017 venait de rendre l'âme à 72 900 km. Notre lecteur avait alors en main un devis de 6 692 € et une proposition de prise en charge du constructeur de 50 %. Quelques jours à peine après la publication de son dossier, Réginald était contacté par son concessionnaire, qui lui indiquait que Renault venait de revoir son offre à hauteur de 70 %, ce que préconisaient nos experts.



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: solitigeoccasion@reworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

Fiat Panda 2 essence (2003-2012) à moins de 4 000 €

Pratique et abordable, la Fiat Panda 2 a été un véritable succès en neuf. Et ses qualités ne se sont pas altérées avec le temps. Elle est aujourd'hui encore un bon choix pour rouler en ville à petit prix.

Donner une descendance à la première génération de Panda n'a sans doute pas été une tâche aisée pour Fiat. Mais la marque italienne a su tirer profit de l'en-gouement pour les monospaces. Ainsi a vu le jour en 2003 la Panda 2, au profil monocorps et dotée de cinq portes. Voilà qui profite à l'habitabilité, dans un cocon qui exploite le moindre décimètre cube d'espace. Bien sûr, tout est relatif à bord de cette minicitadine cubique de 3,54 m de long, proposée avec quatre places (ou cinq en option). Et les

plus grands auront les jambes dans le dossier du siège avant. Le coffre offre quant à lui un volume très correct pour le segment. A l'avant, la position de conduite est digne d'un monospace, avec une assise un peu surélevée et une commande de boîte à cinq rapports qui tombe parfaitement sous la main. La présentation est à remettre dans le contexte du début des années 2000, avec une ambiance austère et une dotation minimale. Il convient de viser les finitions hautes pour bénéficier d'une voiture équipée de la climatisation ou de la radio-CD. Un

minimum en matière de confort. En revanche, pour les plastiques, rien n'y fait : mal ajustés, durs et fragiles, ils vieillissent mal, tout comme les sièges, dont les tissus peuvent se déchirer.

Des moteurs éprouvés

Grâce aux grandes surfaces vitrées, la vision périphérique est un atout en ville, où la Panda se sent naturellement à l'aise. Son gabarit ajouté à son angle de braquage permet de se faufiler et de se garer très facilement. Déjà légère, la direction assistée (de série dès l'Active) propose une fonction City qui facilite encore plus les manœuvres. Mais gare à la fiabilité de la commande électrique, qui a fait parler d'elle jusqu'au timide restylage de 2009. C'est pourquoi le choix de la finition est important, les Team et MyLife

d'entrée de gamme ayant fait l'impasse sur la direction assistée jusqu'en 2008. Toujours d'actualité, le châssis est difficile à prendre en défaut sur la route, malgré une prise de roulis importante. Si vous voulez bénéficier d'un kart, il faudra aller chercher la version sportive 100 HP. Mais sa cote ne touche plus terre (8000 € avec 100000 km). Quant à la version 4x4, il faut compter près de 6000 €. Avec une enveloppe de 4 000 €, on retrouve donc des mécaniques plus modestes, toutes issues de la famille Fire née dans les années 1980. Autrement dit, les bases sont éprouvées et solides comme du roc, exception faite de quelques tracas jamais immobilisants. Voyons en détail les versions à privilégier.

Soufyane Benhammouda

La position de conduite et l'ergonomie constituent des atouts en ville. Mais la présentation est sans charme, les matériaux sont fragiles et les bruits parasites ne se font pas rares en roulant.



Malgré son gabarit, la Panda offre des volumes très corrects à bord, même si les plus grands manqueront de place aux jambes. Attention, la configuration cinq places, optionnelle, est rare. Le coffre, au seuil bas, est pratique à charger.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Pas de direction assistée ni de climatisation sur les versions Team et MyLife de base, qui sont donc à éviter. La version Active (devenue Cult ensuite) propose l'indispensable direction assistée avec fonction City et les boucliers de couleur. La Class (Dynamic à partir de 2006) va plus loin avec l'apparition de la clim', de la radio-CD et de la banquette rabattable. Enfin, l'Emotion met le paquet sur le confort, avec les rétros électriques et la clim' automatique.

LA DOTATION DE SÉRIE

- Team/MyLife:** • ABS (dès 2004) • Airbag conducteur • Banquette rabattable • Boucliers noirs • Rétros manuels.
- Active/Cult:** • Airbag passager • Boucliers couleur carrosserie • Direction assistée avec fonction City • Fermeture centralisée • Pré-équipement radio • Vitres avant électriques • Volant réglable en hauteur.
- Class/Dynamic:** • 4 Haut-parleurs • Appuie-tête AV/AR • Banquette 50/50 • Clim' manuelle • Prise 12 V • Radio-CD avec commandes au volant • Télécommande à distance.
- Emotion:** • Antibrouillards • Barres de toit • Clim' auto. • Jantes 14" • Rétroviseurs électriques.



PHOTOS: N. SOLER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.1 - 54 ch	1.2 - 60 ch	1.2 Dualogic - 60 ch	1.2 - 69 ch
Vitesse maxi	146 km/h	146 km/h	149 km/h	149 km/h
Accélération 1000 m D. A.	37s7	37s2	37s5	36s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e	18s4/30s2	17s4/25s4	13s9 (en Drive)	18s2/26s7
Consommation moyenne	6,6 l/100 km	6,6 l/100 km	6,5 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/6,9/7 l/100 km	6,1/7,1/6,7 l/100 km	6,2/6,5/6,7 l/100 km	5,7/6,7/6,9 l/100 km
Poids	907 kg	970 kg	945 kg	932 kg
Freinage 130 à 0 km/h	75 m	70 m	72 m	75 m
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 8S			
Cylindrée	1108 cm ³	1242 cm ³	1242 cm ³	1242 cm ³
Puissance maxi	54 ch à 5000 tr/mn	60 ch à 5000 tr/mn	60 ch à 5000 tr/mn	69 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	88 Nm à 2750 tr/mn	102 Nm à 2500 tr/mn	102 Nm à 2500 tr/mn	102 Nm à 3000 tr/mn
CO₂/Pastille Crit'Air	119 g/km/2	119 g/km/2	127 g/km/2	113 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Automatique, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Un budget de 4000 € permet d'accéder à tous les moteurs essence proposés sur la Panda, depuis le 1.1 de 54 ch jusqu'au dernier 1.2 de 69 ch répondant à la norme Euro 5. Tous issus de la famille Fire, ils brillent par leur robustesse. Seule la version 1.4 (100 ch) est hors budget. **1.1 de 54 ch:** solide, ce moteur est à réserver à un usage urbain en raison de son manque de tonus lors des relances, alors que les consommations n'ont rien d'exceptionnel. Proposé jusqu'en 2010, il permet, contre 4000 €, de mettre la main sur un modèle avec 80 000 km.

1.2 de 60 ch: cette version améliore les reprises, offrant davantage de polyvalence. La prise de poids tempère toutefois ses ardeurs. Heureusement, l'appétit est inchangé. Et il y a plus de choix en occasion, ce qui permet de maintenir les prix à des niveaux bas, même pour une riche Emotion. Nous avons par exemple trouvé un modèle de 2007 avec 100 000 km à 3 900 €.

1.2 de 60 ch Dualogic: cette boîte robotisée à simple embrayage ne fait pas parler d'elle côté fiabilité, mais elle manque de réactivité.

Sobre, agréable dans les bouchons, cette version l'est moins pour se faufiler ou s'extirper des villes. Les rares modèles en vente n'affichent pas de surcoût notable.

1.2 de 69 ch: lancé au restylage, ce moteur hérité de la Fiat 500 parvient à se montrer moins gourmand en carburant tout en proposant de meilleures accélérations que le 60 ch. Agréable en ville, il sait aussi s'aventurer sur l'autoroute sans crainte. Un modèle Cult de 2010 avec 100 000 km se négocie sous les 4 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Direction. La commande de direction électrique peut flancher sur les modèles non restylés. Cela se traduit par une direction dure et/ou bruyante. Un réglage du boîtier en concession peut éviter un éventuel remplacement (1 500 €).

Électronique. Quelques cas d'allumage du témoin d'airbags sur les premières séries. Une lecture et effacement des codes défaut règle le souci (50 €).

Gestion moteur. Sur les essence, en cas d'a-coups, le module d'injection est à reprogrammer (100 €). Si la solution échoue, le remplacement est inévitable (500 €).

Suspension. A l'avant comme à l'arrière, les amortisseurs d'origine peuvent fuir prématurément, avant 80 000 km. A faire remplacer (500 € les quatre).

Vitres électriques. Sur une série de Panda de 2008 à 2011, le moteur de lève-vitre électrique peut flancher. Il est vendu en un seul bloc avec le mécanisme (60 €).

Nous vous conseillons

Une 1.2 de 69 ch Dynamic

Discret, volontaire et sobre, ce moteur est le plus polyvalent et dispose d'une vignette Crit'Air 1.

De quoi profiter des vertus de la Panda en ville et en dehors. A 4 000 €, une Dynamic de 2012 bien équipée compte environ 120 000 km.



C. BONATO



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

SUITE À UN SINISTRE NON RESPONSABLE...

Votre assureur n'est pas forcément votre allié

Leurs pubs donneraient (presque) envie d'avoir un sinistre tant elles promettent de rendre cette épreuve indolore. C'est un peu "demain, on rase gratis" !

Mais ces belles paroles cachent des arrangements entre compagnies qui peuvent être préjudiciables aux assurés non responsables. Explications.

Auto Plus s'est régulièrement fait l'écho des conséquences pour les assurés de la convention IRSA qui lie la majorité des sociétés d'assurances (voir encadré). Celle-ci a été instaurée dans le but de faciliter et d'accélérer le règlement des recours entre compagnies lorsque seuls deux véhicules sont impliqués. Elle présente indéniablement des avantages, mais son application passe par des contraintes et renoncements qui peuvent encourager certains assureurs peu soucieux des vrais intérêts de leurs clients à minimiser leur indemnisation,

voire à leur refuser le règlement de frais auquel ils ont pourtant droit, puisqu'ils n'ont aucun tort dans le sinistre. Heureusement, il existe des parades. On vous dit tout de vos droits et comment les faire respecter en fonction des différentes situations.

Véhicule réparable pour un montant Inférieur à 6500 € HT

Lorsque vous avez un accident non responsable, que vous soyez assuré tous risques ou non, la convention IRSA impose à votre assureur de régler les travaux de votre auto à ses frais. Et tant que ceux-ci ne dépassent pas la somme de 6 500 € HT, il ne

recevra de l'assureur adverse qu'un règlement forfaitaire, d'un montant de 1 950 € actuellement. Tout euro au-dessus sortira directement de sa poche, ce qui peut le conduire à tenter de "brider" le coût des travaux par tous les moyens dont il dispose: orientation d'office vers un garage agréé pratiquant un tarif négocié, pression de l'expert sur ce dernier, emploi de pièces de rechange de qualité équivalente moins coûteuses... La convention IRSA lui interdisant de réclamer des frais de location pour un véhicule de remplacement, il pourrait aussi vous indiquer que votre contrat ne le prévoit pas afin de zapper cette prise en charge.

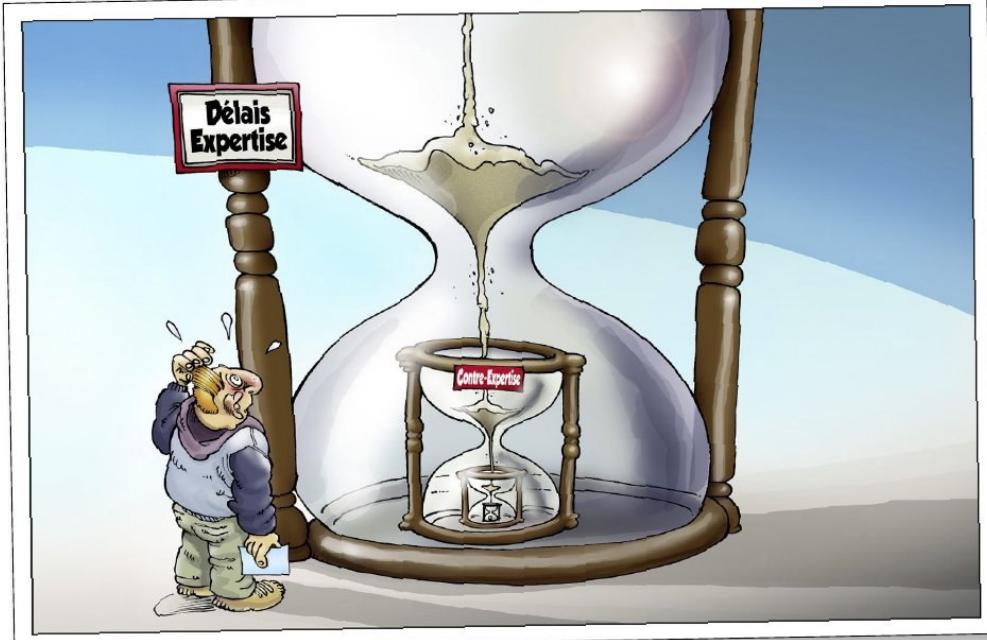
Le conseil Auto Plus

Si l'assureur tente de refuser l'atelier que vous avez choisi, vous pouvez lui opposer que le libre choix du réparateur est un principe fondamental défini par la loi Hamon, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, et renforcé par un arrêté du 24 juin 2016. Vous pouvez opter pour un réparateur indépendant, ou même un concessionnaire – ce qui est recommandé si votre auto est récente –, à même d'effectuer une réparation exhaustive avec des pièces d'origine. Et l'argument que vous ne bénéficiiez pas du véhicule de prêt de son réparateur agréé ne doit pas vous arrêter. Rappelez-lui que, selon le principe du droit commun, notamment l'article 1199 du code civil, la convention IRSA ne vous est pas op-

posable. Vous avez droit à la réparation intégrale de tous vos préjudices. Il est dans l'obligation de régler les frais afférents à un véhicule de remplacement ayant les mêmes caractéristiques que le vôtre pendant toute la durée des travaux. En cas de refus, n'hésitez pas à saisir le médiateur de l'assurance⁽¹⁾.

Véhicule réparable pour un montant de plus de 6 500 € HT

Lorsque la facture dépasse 6 500 € HT, le recours auprès de la partie adverse s'effectue sur le montant réel des travaux. Toutefois, celle-ci dispose du droit de réaliser une contre-expertise et de contester ! Dès lors, certains experts, craignant d'être retoqués par leur confrère adverse, ont tendance à sous-estimer les dommages. L'expert du fautif peut, en effet, être tenté de remettre en cause la pertinence du remplacement de certaines pièces. Exemple, votre expert considère que la structure de votre auto doit être remplacée. L'expert adverse, en revanche, estime qu'elle est réparable, soit une économie pour son mandant pouvant atteindre plusieurs milliers d'euros. Cela peut retarder notablement les travaux, parfois de plusieurs mois. La convention IRSA a, pourtant, mis des garde-fous. Son article 2.1.4 prévoit que l'assureur direct du lésé a 7 jours pour informer l'assureur adverse. L'expert de ce dernier a alors seulement 15 jours pour réagir. Au-delà, les conclusions de l'expert de l'assureur



La convention IRSA en bref

Il s'agit d'un accord signé entre quasiment toutes les compagnies d'assurances du marché baptisé "Indemnisation recours sociétés d'assurances". Il n'est pas opposable aux assurés.

Avantages: même les assurés qui ne sont pas tous risques sont indemnisés immédiatement et directement par leur compagnie, sans attendre le recours que celle-ci effectuera ultérieurement.

Inconvénients: pour les sinistres inférieurs à 6 500 € HT, l'assureur du lésé ne reçoit de son homologue du tiers responsable qu'un forfait actualisé tous les ans (1 950 € en 2024). Par ailleurs, quel que soit le montant du sinistre, il doit renoncer à tout autre recours et faire son affaire personnelle des préjudices annexes: frais de remorquage, de privation de jouissance, de gardiennage, de carte grise, de dépréciation, de perte de chance...

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

direct sont incontestables. Ces délais stricts ont été rappelés par la Fédération française de l'expertise automobile (FFEA) dans une circulaire en date du 24 février 2023.

Le conseil Auto Plus

Si vos réparations n'ont pas débuté après 4 semaines, ce n'est pas normal! Contactez votre assureur et rappelez-lui ces règles. Et si le véhicule présente une dangerosité à la suite de l'accident⁽²⁾, la méthodologie définie par votre expert ne peut pas être contestée! Par ailleurs, les frais de privation de jouissance vous sont également dus, comme évoqué au paragraphe précédent. Pour une auto très récente, fortement choquée, vous pouvez en plus réclamer à votre assureur un préjudice de dépréciation, correspondant à la moins-value subie par votre voiture du fait de ses dommages (ce poste est généralement pris en compte si vous décidez d'effectuer un recours direct⁽³⁾). Sachez aussi que dans un événement garanti contractuellement, comme un incendie, l'assureur n'a pas le droit de retarder la remise en état pour lui permettre d'aller chercher la responsabilité de l'auteur présumé du sinistre. Rappelez-lui ses obligations qui sont de vous indemniser sans délai.

Véhicule économiquement irréparable

La convention IRSA s'applique aussi lorsque la voiture n'est pas réparable. Selon les mêmes règles, si la valeur de l'auto est fixée sous la barre des 6 500 €,

c'est votre assureur qui vous réglera et touchera le forfait de 1 950 €. Au-dessus de 6 500 €, il effectuera un recours total sur le montant de la valeur qui devra être réglé intégralement par l'assureur adverse. Dans ce deuxième cas, pour des raisons identiques à celles exposées précédemment (par peur d'être contesté notamment), l'expert de votre assureur peut être tenté de minimiser la valeur proposée. De plus, dans les deux situations, la prise en charge des préjudices indirects annexes, comme les frais de recherche d'un nouveau véhicule ou d'établissement d'une nouvelle carte grise, sera rarement mise en avant, car non recouvrable auprès de l'adversaire.

Le conseil Auto Plus

Rappelez à votre assureur que la somme proposée doit vous permettre d'acquérir la même voiture sur le marché. A cet égard, la Cour de Cassation a depuis longtemps arrêté définitivement la définition de la valeur de remplacement à laquelle vous avez droit, à savoir: "Le prix de revient total d'un véhicule d'occasion du même type et dans un état semblable." Cette valeur comprend donc les frais de recherche, de rapatriement et d'immatriculation.

Par Antoine Jacquot

1. Mediation-assurance.org
2. *VGE: Véhicule gravement endommagé, article L 327-4 du code de la route.*
3. *Recours direct: possibilité pour un assuré non responsable de court-circuiter son assureur et de prendre un expert privé pour son recours (voir Auto Plus n° 1755).*



Victimes d'un accident avec un tiers, attention à l'estimation des réparations ou de la valeur de votre véhicule s'il est bon pour la casse. Elle est souvent sous-évaluée par l'expert et en deçà de ce à quoi vous pouvez prétendre.



VOS QUESTIONS

Jeunes Voiturette

"Souhaitant acheter une voiture sans permis à mon fils, puis-je l'assurer à mon nom, car la note est salée?"

Pierre L., 16000 Angoulême



A. SECHET

Pascale Gétin. Beaucoup de parents semblent vouloir assurer la voiturette de leur enfant à leur nom afin de réduire la facture. Certes, on peut le comprendre, le montant de la prime réclamée pour un ado étant, dans les faits, bien éloigné des prix d'appel affichés sur le Net, soit de 240 € à 840 €/an. En effet, il faut plutôt compter de 1200 à 1500 € pour une assurance tous risques, formule conseillée pour couvrir au mieux sa progéniture. Mais souscrire le contrat à votre nom n'est vraiment pas une bonne idée. Il faut savoir qu'en cas d'accident – corporel notamment – au tort de votre enfant, vous le regretteriez, votre assureur vous faisant vite "payer" cette fausse déclaration: vous risquez de la réduction d'indemnisation de ses dommages jusqu'à la déchéance du contrat.

Loi Transport d'un animal de compagnie

"Est-on obligé d'attacher son chien dans la voiture ? Si oui, que risque-t-on à ne pas le faire ?"

Bernard C., 13000 Marseille



SEAT

Pascale Gétin. La loi n'est pas des plus claires, mais l'article R.412-1 du code de la route dispose que tous les passagers doivent être maintenus en voiture*. Cela étant, c'est une question de bon sens, puisqu'il y va de la sécurité de tous. Il est donc impératif d'attacher – et de contenir – votre chien sur le siège arrière avec, de préférence, un harnais dédié. Cela permet d'éviter qu'il ne se blesse en cas de freinage brusque ou de collision et, surtout, qu'il ne se transforme en dangereux projectile. Les plus gros animaux pourront être isolés dans le coffre, doté d'une grille de séparation, ou dans une cage de transport adaptée et fixée à l'assise. En outre, votre toutou ne doit en aucun cas gêner votre conduite ni obstruer votre champ de vision, ce qui serait possible de 35 € d'amende (article R412-6).

*A défaut, au même titre que s'il s'agissait d'un enfant mineur, 135 € d'amende sont encourus par le conducteur.

Loi Permis à points

"Comment peut-on savoir exactement le nombre de points qu'il nous reste sur notre capital ?"

William H., 26000 Valence

Frank Samson. C'est désormais fastoche. Si vous galéiez jusqu'aujourd'hui pour obtenir cette information, c'est terminé. En effet, le nouveau site Mespoints.permisdeconduire.gouv.fr – qui remplace Télepoints – s'est étoffé avec un historique complet des précédentes pertes de points et un très utile calendrier prévisionnel de restitution automatique de point(s). Plus d'angoisse de ne pas savoir combien il vous en reste, ni de prise de tête pour connaître la date à laquelle ils seront recrédités. Prochaine étape: la possibilité – annoncée mais qui se fait attendre – de télécharger son relevé d'information intégral (Rii), soit un historique exhaustif et détaillé de tous les événements qui ont affecté votre permis de conduire depuis son obtention.



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



FORMULE 1

Stroll/Alonso : le duo des extrêmes

Fernando Alonso, 42 ans, double champion du monde au talent et à la motivation remarquables, a prolongé son contrat chez Aston Martin jusqu'en 2026. A ses côtés, son équipier Lance Stroll suscite de plus en plus d'interrogations et de crispations.

En 2026, Fernando Alonso aura 45 ans et deviendra le plus vieux pilote au départ d'un Grand Prix de Formule 1 depuis Graham Hill en 1975 ! Déjà recordman du nombre de participations (383 GP, pour 2 titres mondiaux et 32 victoires), l'Espagnol est un exemple de longévité et d'abnégation. Toute son énergie est tournée vers la compétition. Personne ne critique la poursuite de son exceptionnelle carrière. Si ses approches en direction de Red Bull et de Mercedes, deux écuries mieux cotées qu'Aston Martin, n'ont pas abouti, Alonso conserve le respect de l'ensemble du paddock. Sa rage de vaincre et son appétit insatiable fascinent. Sa brillante saison 2023 achevée à la quatrième place du champion-

nat et ponctuée de huit podiums a prouvé que l'âge ne comptait pas, dans un sport qui a plutôt tendance à engager de très jeunes pilotes. *“C'est probablement mon dernier contrat, donc je voulais être sûr que ce soit la bonne décision, explique Alonso. Je voulais être certain d'avoir l'envie de continuer à courir en F1 avec la force et la motivation de poursuivre quelques années.”* Sa dernière victoire remonte à 2013, mais Alonso ne désespère pas de retrouver les sommets, alors que cette longue période d'insuccès aurait pu le décourager. *“Mes deux années sabbatiques, en 2019 et 2020, ont été très importantes, reconnaît-il. Elles m'ont permis de me régénérer et de recharger les batteries. J'en avais besoin pour poursuivre ma carrière.”*

Deux victoires aux 24 Heures du Mans, des participations aux 500 Miles d'Indianapolis et un engagement au Dakar avaient alors fourni une belle parenthèse dans la carrière de l'Espagnol, avant qu'il ne revienne en F1 chez Alpine en 2021, puis rejoigne Aston Martin deux ans plus tard.

De bons résultats pour Alonso

Désormais, Fernando Alonso se projette à long terme, avec dans le viseur la saison 2026, qui verra la F1 procéder à une révolution technique en adoptant de nouveaux règlements pour les châssis et les moteurs. *“La nouvelle réglementation en 2026 permettra éventuellement de bousculer l'ordre établi, espère Alonso. Aston Martin sera alors motorisée par*

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Ogier toujours vert

À 40 ans, Sébastien Ogier a décroché en Croatie sa première victoire de la saison – la 59^e de sa carrière – en championnat du monde des rallyes. Après sa deuxième place au rallye Monte-Carlo en janvier, il s'agissait de sa deuxième participation de l'année dans le cadre de son programme partiel. Le Français, qui compte désormais cent podiums en WRC, sera à nouveau présent lors de la manche suivante au Portugal la semaine prochaine. Neuville mène au championnat devant Evans et le jeune Français Adrien Fourmaux.





Fernando Alonso a terminé dans les points lors des cinq premiers Grands Prix de la saison 2024, mais sans monter sur le podium.



Lance Stroll a débuté en F1 en 2017, puis son père, Lawrence (à droite), a racheté pour lui l'écurie Force India fin 2018, avant de la renommer Aston Martin.

Honda, qui aujourd'hui enchaîne les titres avec Red Bull. L'équipe s'améliore sans cesse avec de nouvelles infrastructures. Les choses se mettent en place pour que l'écurie soit très compétitive, et je voulais en faire partie."

En attendant, en ce début de saison 2024, sa monoplace manque de performance en course, mais Alonso a terminé dans les points des cinq premiers Grands Prix et il a brillé en qualifications avec une troisième place sur la grille en Chine. Au total, il compte 31 points, contre 9 pour son équipier Lance Stroll. Le Canadien de 25 ans peine toujours face à son illustre partenaire. L'an passé, Alonso avait terminé quatrième du championnat avec 206 points, alors que Stroll n'en avait amassé que 74 pour être

FORMULE 1

Grosjean et Steiner réunis

De 2016 à 2020, Günther Steiner était le patron de Romain Grosjean dans l'écurie Haas. Ce week-end à Miami, les deux hommes feront la paire sur l'antenne de Canal+. Si le pilote est un consultant régulier de la chaîne depuis 2021, Steiner, écarté de Haas F1 cet hiver, pourra pour la première fois partager ses opinions tranchées et ses idées sans langue de bois avec les téléspectateurs français. Le Grand Prix de Miami étant le cadre du deuxième week-end sprint de la saison, l'action ne manquera pas.



L. DUPIN



Au Grand Prix de Chine, Lance Stroll a percuté Daniel Ricciardo alors que les pilotes étaient au ralenti derrière la voiture de sécurité. Refusant d'admettre ses torts, Stroll a déclenché la colère de Ricciardo.

classé dixième. Son manque de résultat avait probablement coûté une ou deux places au championnat constructeurs à Aston Martin, finalement cinquième. Sachant que chaque position rapporte une douzaine de millions d'euros de prime, l'addition est salée. Mais tout est toujours pardonné à Lance Stroll car il est le fils du propriétaire de l'écurie et de la marque Aston Martin : Lawrence Stroll. Au manque de performance, s'ajoutent une attitude nonchalante et des erreurs en piste. A Shanghai, Lance Stroll a percuté Daniel Ricciardo alors que la course était neutralisée par la voiture de sécurité. A chaud, le Canadien a crié dans la radio : "Cet idiot a pilé devant moi !" Comme le dit le code de la route, le conducteur qui arrive derrière est généralement responsable, et Stroll a été pénalisé par les commissaires. Contraint à l'abandon, Ricciardo, d'ordinaire si souriant et détendu, n'a pas caché sa colère quand on lui a fait part des propos de son rival. "Il a dit que c'était de ma faute ? J'avais commencé à me calmer, mais là je suis à nouveau énervé, mon sang va bouillir ! J'ai vu sa caméra embarquée, il ne me regarde même pas, il tourne la tête vers le virage, il commence à accélérer et me percute. Je suis fou de rage. Apparemment, je suis un idiot ! Je fais de mon mieux pour ne pas dire ce que je pense, mais... j'emmerde ce type !"

Une place assurée en F1 pour Stroll

Déjà peu populaire auprès du public, Lance Stroll a peu de soutiens dans le paddock. Esteban Ocon est un ami fidèle depuis des années, et Fernando Alonso, habile politicien, ne manque pas une occasion de louer le talent de son coéquipier. "Lance ressent beaucoup plus de choses que moi dans la voi-

ture. Il est capable de nourrir nos ingénieurs avec beaucoup d'informations qui nous permettent de progresser. Il est très important pour l'équipe." Il vaut mieux éviter de critiquer le fils de celui qui paye votre salaire... Officiellement, le contrat de Lance Stroll arrivera à son terme en fin de saison, mais sa reconduction ne fait aucun doute. Sauf s'il décidait d'arrêter le sport automobile, il dispose d'une sorte de CDI avec l'écurie que son père a achetée pour lui. Lawrence Stroll a souvent répété que son fils serait un jour champion du monde. Il est permis d'en douter, avec seulement trois podiums en 148 Grands Prix, et la comparaison avec Alonso.

En dehors de la piste, Lance Stroll n'est pas irréprochable non plus. Son manque d'enthousiasme face aux médias et dans les opérations marketing serait difficilement accepté dans une autre écurie. Ses réponses sont toujours laconiques. A la suite du renouvellement du contrat d'Alonso, il s'est contenté de dire : "C'est bien pour l'équipe, c'est sûr. Et pour lui, ce sont de bonnes nouvelles." Il parle rarement plus de dix secondes, même pour raconter ses qualifications : "On va voir demain dans la course, c'est une longue course. J'espère qu'on peut faire un bon résultat." Ou ses Grands Prix : "On n'était pas très rapides, et Esteban nous a doublés." Sa démarche lente dans le paddock et son attitude détachée détonnent dans le milieu. De plus en plus de gens se demandent si Lance Stroll aime sa vie en F1 ou s'il pilote uniquement pour faire plaisir à son père. Pour faire cesser les critiques, charge à lui de hausser son niveau de jeu, dès ce week-end à Miami pour la sixième manche de la saison.

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Miami

Vendredi 3 mai

18h15	Essais libres	CANAL+ SPORT
22h15	Qualifications sprint	CANAL+ SPORT

Samedi 4 mai

17h30	Sprint	CANAL+ SPORT
21h40	Qualifications	CANAL+

Dimanche 5 mai

20h55	La Grille	CANAL+
22h00	Grand Prix	CANAL+
23h45	Formula One, le débrief	CANAL+

F1 Academy : Miami

Samedi 4 mai

20h00	Course 1
	Dimanche 5 mai

CANAL+

18h55	Course 2
	Dimanche 5 mai

CANAL+
SPORT



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: 4 cylindres en ligne, 4 carburateurs simple corps
Cylindrée: 791 cm³
Puissance: 70 ch DIN à 8 000 tr/mn
Vitesse maxi: 160 km/h
Production: 11 406 exemplaires (1966-1970)
Cote actuelle: de 28 000 à 38 000 €

Petites et mignonnes, certaines autos ont des airs de jouet. La S 800, proposée aussi bien en coupé qu'en cabriolet, est de celles-là. Un minois un peu renfrogné et adorable, un air espiègle. Avec une mécanique typée moto. Endiablée !



IL Y A 58 ANS, HONDA SORT LA **S 800**

La petite puce qui saute partout !

Un compte-tours avec une zone rouge à 8 500 tr/mn, ça vous tente ? C'est ce que propose Honda en plein milieu des années 1960, avec ce petit jouet automobile à l'adorable minois. Tendez l'oreille : il hurle !

A l'époque, les puissances maximales s'obtiennent couramment à moins de 5 000 tr/mn. Mais Honda est avant tout un constructeur de motos. Et, par nature, les moteurs de deux-roues tournent vite. Très vite. Alors, en abordant l'automobile en 1962, la marque a le réflexe tout naturel d'utiliser les technologies qu'il a déjà développées. En résulte des quatre cylindres de petite taille, mais dont les ingénieurs tirent des puissances surprenantes, en atteignant des régimes totalement inconnus jusque-là sur les voitures de série. Seul Lamborghini ose, en 1966, monter aussi à 8 000 tr/mn, avec sa mythique Miura. L'année 1966, c'est aussi celle du lancement de cette S 800, qui n'est rien d'autre que l'évolution de la toute première Honda, la S 500, qui devait se contenter d'un minus-



cule 492 cm³. Le moteur a gagné en cylindrée et affiche toujours le même goût pour les rotations effrénées. Envoyez le son !

Un joujou extra et sonore

Laissez bien l'huile monter en température puis enfoncez l'accélérateur. Déchaînement de folie ! Oui, vous êtes à bord d'une moto à quatre roues. Ça hurle, avec une aiguille de compte-tours qui bondit à l'assaut de la zone rouge. Totalement bluffant. Cette micro-auto de seulement 3,33 m de long et qui pèse 782 kg vous flanque des accélérations totalement ébouriffantes. Surtout avec seulement 0,8 l de cylindrée ! Rien que

Vous l'avez compris, cette auto très ludique n'est pas des plus pratiques. A peine 200 dm³ dans le coffre, encombré par le réservoir d'essence, qui pourtant ne fait que 35 litres. Les propriétaires montaient souvent un porte-bagages extérieur.

pour cette boule de nerfs mécanique, vous craquez. Et vous avez raison ! La suspension est assurée par quatre roues indépendantes : rareté dans une production nipponne alors à l'orée de son développement. Mais le caractère de propulsion est bien là, joueur aux yeux de certains, exagérément taquin pour d'autres, avec des roues arrière très enclines aux écarts de trajectoire si vous titillez trop tôt l'accélérateur en virage. Mais la direction franche et précise permet de bien sentir et de bien placer l'auto. Le confort est ferme, archi ferme. Sur route déformée, l'auto sautillera volontiers : une sorte de limiteur de vitesse à fonctionnement non électronique...



Le tableau de bord a tous les attributs de celui d'une sportive : instrumentation très complète avec ses quatre cadres au graphisme bien net. Très racé aussi, le petit volant à jante en bois supporté par ses trois branches en aluminium.



Quel talent, cette mécanique ! Grand fabricant de motos, Honda n'a pas jugé bon de concevoir un quatre cylindres de type "automobile". Ce petit 791 cm³ prend des tours comme un fou ! La zone rouge débute à 8 500 tr/mn. Et il en demande encore...



PHOTOS: CH. MARTIN

Minuscule, ce joujou automobile : 3,33 m de long et pas plus de 1,40 m de large. Colosses s'abstenir. En version roadster – comme cet exemplaire de 1967 –, il vous conviendra mieux si vous dépassiez les 1,70 m. Car les coupés sont bas de plafond...

1966, cette année-là



Début de la Révolution culturelle en Chine. Le *Petit Livre rouge* de Mao Zedong est distribué à plus de 700 millions d'exemplaires. Un an après sa marque cousine Oldsmobile, Cadillac ose la traction avant sur un modèle gigantesque : le coupé Eldorado.

Celui affiche 5,61 m, 2 150 kg et un V8 7.7 de 380 ch SAE à 4 400 tr/mn. Aux antipodes de la petite S 800. Et délirant...

Le reste est charmant, mais objectivement moins convaincant. L'auto mesurant 1,40 m de large, ses deux places sont étroites : des Japonais menus des années 1960 s'y sentiront mieux que, par exemple, des Vikings nourris à la viande d'animaux sauvages ! Pour autant, l'ambiance à bord est délectable. Le volant en vrai bois laqué était une singularité sur une japonaise de l'époque ! La France fait partie des rares pays où la S 800 fut commercialisée : 3 563 exemplaires y furent vendus, soit plus du tiers du total ! L'auto peut donc se trouver, mais reste quand même rare. Hélas, les prix ont flambé ces dernières années... ■



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

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

- Comparatif : le nouveau Renault Scenic face à ses rivaux. Neuf SUV électriques confrontés.
- Dossier : quelle Peugeot 208 choisir ?
- Nouveautés : le futur Volkswagen T-Roc dévoilé.
- 100 000 km en BMW Série 3 : le bilan fiabilité.

En kiosque le vendredi 10 mai



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

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

Rédaction

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Chefs de service

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Secrétariat de rédaction : Laurence Combes

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

1^{re} rédactrice-graphiste :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe 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, J. Palaz, Jean-

Christophe Piot, Thierry Réabourg, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœuru

En SR : Jacqueline Voyant

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy



Président : REWORLD MEDIA SA

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.serviceabonmag.fr

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

A compter du 1^{er} mai 2024, le prix des abonnements mensuels passera au maximum à **9,99 € TTC** pour l'offre au magazine seul et au maximum à **10,99 € TTC** pour l'offre couplée HS. Le prix des abonnements trimestriels passera au maximum à **26 € TTC** pour l'offre au magazine seul. Le prix de l'abonnement mensuel à *Auto Plus* avec *L'Auto-Journal* passera au maximum à **12,50 € TTC**.



axel springer

Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

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

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

Le barème 2024

Depuis le 1^{er} janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO₂ homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

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

NEUTRE	
Emissions de CO ₂	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g	
- Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
- Hybrides rechargeables	
150 g	2 205 €
151 g	2 370 €
152 g	2 544 €
153 g	2 726 €
154 g	2 918 €
155 g	3 119 €
194 g et +	60 000 €

MALUS

Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
118 g	50 €	156 g	3 331 €
119 g	75 €	157 g	3 552 €
120 g	100 €	158 g	3 784 €
121 g	125 €	159 g	4 026 €
122 g	150 €	160 g	4 279 €
123 g	170 €	161 g	4 543 €
124 g	190 €	162 g	4 818 €
125 g	210 €	163 g	5 105 €
126 g	230 €	164 g	5 404 €
127 g	240 €	165 g	5 715 €
128 g	260 €	166 g	6 126 €
129 g	280 €	167 g	6 537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7 959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1 074 €	179 g	20 569 €
142 g	1 172 €	180 g	22 380 €
143 g	1 276 €	181 g	24 291 €
144 g	1 386 €	182 g	26 302 €
145 g	1 504 €	183 g	28 413 €
146 g	1 629 €	184 g	30 624 €
147 g	1 761 €	185 g	32 935 €
148 g	1 901 €	186 g	35 346 €
149 g	2 049 €	187 g	37 857 €
150 g	2 205 €	188 g	40 468 €
151 g	2 370 €	189 g	43 179 €
152 g	2 544 €	190 g	45 990 €
153 g	2 726 €	191 g	48 901 €
154 g	2 918 €	192 g	51 912 €
155 g	3 119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

Prix en €

Bonus ou malus

Réserve possible

Energie

Montant

	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	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie				
e-Hybrid 204 V	48090	0	6 %	[PHEV]	Focus SW	43300	0	nc	[PHEV]	Focus SW	43300	0	nc	[PHEV]	Focus SW	43300	0	nc	[PHEV]	Focus SW	43300	0	10 %	[PHEV]
e-Hybrid 245 VZ	50190	0	6 %	[PHEV]	1.0 Flexfuel Hybrid 125 ST-Line X	34350	0	3 %	[E85]	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	+100	3 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	42900	+28413	3 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	42900	+28413	5 %	E
e-Hybrid 245 VZ Cup	54790	0	6 %	[PHEV]	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	+100	3 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	42900	+28413	3 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	42900	+28413	5 %	E					
2.0 TDI 150 V	46490	+240	7 %	[D]	Focus SW Active	34350	0	9 %	[E85]	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	33150	0	6 %	[E85]
Born					Kuga (nouveau)	34350	0	9 %	[E85]	Kuga (nouveau)	34350	0	9 %	[E85]	Kuga (nouveau)	34350	0	9 %	[E85]	Kuga (nouveau)	34350	0	9 %	[E85]
230 Batterie LVZ	39090	-4000	7 %	[Elec]	2.0 Flexfuel Hybrid 125 X	34350	0	9 %	[E85]	2.0 Flexfuel Hybrid 125 X	34350	0	9 %	[E85]	2.0 Flexfuel Hybrid 125 X	34350	0	9 %	[E85]	2.0 Flexfuel Hybrid 125 X	34350	0	9 %	[E85]
230 Batterie XL VZ	39990	-4000	7 %	[Elec]	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E
Ateca					Focus Active	34350	0	11 %	[PHEV]	Focus Active	34350	0	11 %	[PHEV]	Focus Active	34350	0	11 %	[PHEV]	Focus Active	34350	0	11 %	[PHEV]
1.5 TSI 150 V DSG	45520	+2544	9 %	E	DACIA	250				Dacia	16000	0	10 %	[E]	Dacia	16000	0	10 %	[E]	Dacia	16000	0	10 %	[E]
Formentor					Spring	16400	0	7 %	[Elec]	Spring	16400	0	7 %	[Elec]	Spring	16400	0	7 %	[Elec]	Spring	16400	0	7 %	[Elec]
1.5 TSI 150 V	40600	+2049	nc	E	45	16400	0	7 %	[Elec]	45	16400	0	7 %	[Elec]	45	16400	0	7 %	[Elec]	45	16400	0	7 %	[Elec]
2.0 TSI 310 VZ 4Drive	53250	+49161	7 %	E	65	16400	0	11 %	[PHEV]	65	16400	0	11 %	[PHEV]	65	16400	0	11 %	[PHEV]	65	16400	0	11 %	[PHEV]
e-Hybrid 204 V	48900	0	11 %	[PHEV]	Sandero	16400	0	11 %	[PHEV]	Sandero	16400	0	11 %	[PHEV]	Sandero	16400	0	11 %	[PHEV]	Sandero	16400	0	11 %	[PHEV]
e-Hybride 245 VZ	53250	0	11 %	[PHEV]	Sandero Stepway	16400	0	11 %	[PHEV]	Sandero Stepway	16400	0	11 %	[PHEV]	Sandero Stepway	16400	0	11 %	[PHEV]	Sandero Stepway	16400	0	11 %	[PHEV]
HONDA					DS AUTOMOBILES	200				DS 3	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 3	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 3	16400	0	11 %	[PHEV]
Jazz (nouveau)	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 4	200				DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]
Jazz Crosstar (nouveau)	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	200				DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]
HR-V	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	200				DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]
e:HEV Executive	34340	+150	3 %	[PHEV]	FERRARI	200				FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]
e:NY1 (nouveau)	34340	+150	3 %	[PHEV]	HYUNDAI	200				HYUNDAI	16400	0	11 %	[PHEV]	HYUNDAI	16400	0	11 %	[PHEV]	HYUNDAI	16400	0	11 %	[PHEV]
Civic (nouveau)	34340	+150	3 %	[PHEV]	LAMBORGHINI	200				LAMBORGHINI	16400	0	11 %	[PHEV]	LAMBORGHINI	16400	0	11 %	[PHEV]	LAMBORGHINI	16400	0	11 %	[PHEV]
e:HEV Executive	37720	0	7 %	[PHEV]	LAND ROVER	200				LAND ROVER	16400	0	11 %	[PHEV]	LAND ROVER	16400	0	11 %	[PHEV]	LAND ROVER	16400	0	11 %	[PHEV]
e:HEV Sport	39020	0	7 %	[PHEV]	DS 5	200				DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]
CR-V (nouveau)	34340	+150	3 %	[PHEV]	DS 7	200				DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 3	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 4	200				DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	200				DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 3	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	200				FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]	HYUNDAI	200				HYUNDAI	16400	0	11 %	[PHEV]	HYUNDAI	16400	0	11 %	[PHEV]	HYUNDAI	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	LAMBORGHINI	200				LAMBORGHINI	16400	0	11 %	[PHEV]	LAMBORGHINI	16400	0	11 %	[PHEV]	LAMBORGHINI	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	LAND ROVER	200				LAND ROVER	16400	0	11 %	[PHEV]	LAND ROVER	16400	0	11 %	[PHEV]	LAND ROVER	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 4	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	200				DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 5	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	200				DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]	DS 7	16400	0	11 %	[PHEV]
DS 9	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	200				FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]	FERRARI	16400	0	11 %	[PHEV]
E-Tense 225	57150	0	5 %	[PHEV]	FIAT	200				FIAT	16400	0	11 %	[PHEV]	FIAT	16400	0	11 %	[PHEV]	FIAT	16400	0	11 %	[PHEV]
E-Tense 225 Edition France	57150	0	5 %	[PHEV]	Panda	16400	0	10 %	E	Panda	16400	0	10 %	E	Panda	16400	0	10 %	E	Panda	16400	0	10 %	E
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	5 %	[PHEV]	Panda Cross	16400	0	12 %	E	Panda Cross	16400	0	12 %	E	Panda Cross	16400	0	12 %	E	Panda Cross	16400	0	12 %	E
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64540	0	5 %	[PHEV]	500	16400	0	12 %	E	500	16400	0	12 %	E	500	16400	0	12 %	E	500	16400	0	12 %	E
E-Tense 300 Rival 4x4	65550	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	66750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E
E-Tense 360 Rival 4x4	70750	0	5 %	[PHEV]	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400	0	12 %	E	500e	16400								

	Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Rente possible	Energie	
MERCEDES (suite)					PEUGEOT					VOLKSWAGEN					
450 Executive	114850	+60000	0 %	D	Combo Life (nouveau)	36850	-4000	nc	Elec	1.0 TSI Evo 2 116 Selection	27700	nc	7 %	E	
Classe Q					Electric Elegance	36850	-4000	nc	Elec	1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo	32800	nc	7 %	E	
500 Exclusive Line Auto.	149850	+60000	nc	E	208 (nouvelle)	1.2 PureTech 75 Active	19850	+100	2 %	E	1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36080	nc	11 %	E
63 AMG Auto.	168600	+6000	5 %	E	1.2 PureTech 100 Active	20850	0	2 %	E						
AMG SL					1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	3 %	E						
43	145800	+60000	0 %	E	1.2 PureTech 100 GT	24650	0	2 %	E						
63 4Matic+	197850	+60000	0 %	E	1.2 Hybrid 100 Active	23550	0	2 %	E						
63 S E-Performance	228500	nc	0 %	PHEV	1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	3 %	E						
AMG GT (nouvelle)					1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	2 %	PHEV						
63 4Matic+	133200	+60000	5 %	E	1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	2 %	PHEV						
53 4Matic+	130500	+60000	5 %	E	électrique 136 ch Active	34100	-4000	2 %	Elec	2.0 TDI 116 Selection	37900	nc	11 %	D	
63 S E-Performance	224400	+60000	5 %	PHEV	électrique 136 Allure	36100	-4000	2 %	Elec	2.0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	46670	+629	14 %	D	
MG					électrique 156 GT	39300	-4000	2 %	Elec						
MG4															
170 Standard	29990	0	10 %	Elec	208 (nouveau)	1.2 PureTech 100 Active	26500	+170	4 %	E	POLO				
204 Comfort	33980	0	8 %	Elec	1.2 PureTech 100 Allure	28300	+170	10 %	E	1.0 MPI 60	21380	+170	9 %	E	
204 Luxury	35980	0	7 %	Elec	1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31800	+400	10 %	E	1.0 TSI 95 Life	24655	+50	17 %	E	
245 Luxury	39480	0	7 %	Elec	1.2 PureTech 130 GT Auto.	33500	+400	7 %	E	1.0 TSI 95 VW Edition	24385	+50	8 %	E	
XPower	40480	0	7 %	Elec	1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4 %	PHEV	1.0 TSI 116 Style	28640	+170	15 %	E	
ZS					1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	10 %	PHEV	1.0 TSI 116 DSG	29810	+170	15 %	E	
1.5 VTi-Tech 106 Comfort	17480	+2049	0 %	E	1.2 Hybrid 136 GT	34200	0	7 %	PHEV	1.0 TSI 116 GT	34870	+1629	3 %	E	
1.0-TGD 111 Luxury	20990	+2049	0 %	E	Électrique 136 Active	38800	-4000	3 %	Elec	T-CROSS (nouveau)					
EV Comfort Autonomie Standard	33990	0	12 %	Elec	Électrique 136 Allure	40750	-4000	3 %	Elec	1.0 TSi 95 Life	25700	+280	8 %	E	
EV Comfort Autonomie Etendue	37990	0	12 %	Elec	Électrique 156 Active	39800	-4000	3 %	Elec	1.0 TSi 115 VW Edition	28660	+360	8 %	E	
EV Luxury Autonomie Etendue	39990	0	11 %	Elec	Électrique 156 Allure	41750	-4000	3 %	Elec	2.0 TDI 116 Selection	34940	+115	7 %	E	
MG5					Électrique 156 GT	43450	-4000	3 %	Elec	2.0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	46670	+629	14 %	D	
Autonomie Standard Comfort	32980	0	8 %	Elec											
Autonomie Etendue Comfort	35980	0	8 %	Elec	RENAULT					TIGUAN (nouveau)					
Autonomie Etendue Luxury	37480	0	8 %	Elec	Twingo	1.0 SCe 55 Equilibre	17000	0	10 %	E	1.5 TSI 116 Selection	29880	+75	15 %	E
EHS (nouvel)					1.0 SCe 55 Urban Night	19100	0	9 %	E	1.5 TSI Hybrid 116 Selection	32410	0	15 %	E	
Comfort	35480	0	8 %	Elec	E-Tech Autentic	25500	-4000	7 %	Elec	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	34500	0	15 %	E	
Marvel R					E-Tech Equilibre	26700	-4000	7 %	Elec	1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	40680	0	15 %	E	
180 Comfort	44480	0	6 %	Elec	1.0 SCe 65 Evolution	18700	+100	6 %	E	2.0 TDI 150 Selection	36480	0	15 %	D	
288 Performance 4WD	50990	0	7 %	Elec	1.0 Tce 90 Evolution	19600	0	6 %	E	KODIAQ (nouveau)					
MINI					1.0 Tce 90 Techon	20900	+50	4 %	E	1.5 TSI 116 Selection	49700	+190	nc	E	
Hatch 3p (nouvelle)					1.0 Tce 90 Esprit Alpine	23400	+75	4 %	E	1.5 TSI Hybrid 116 Selection	33500	0	15 %	E	
Couper C Essential Pack XS	30720	nc	0 %	E	1.2 PureTech 130 Active Pack	31700	+210	11 %	E	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	35610	0	15 %	E	
Couper S Essential Pack XS	34720	nc	0 %	E	1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	13 %	PHEV	1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	41950	0	15 %	D	
Couper S Classic Pack XS	35680	nc	0 %	E	1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	11 %	PHEV	2.0 TDI 150 Selection	37580	+100	15 %	D	
Coupe E	34000	0	nc	E	1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	0 %	E	KODIAQ (nouveau)					
Coupe SE	36000	0	nc	Elec	1.2 Hybrid 136 Active Pack	30920	+240	13 %	D	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	49700	+190	nc	E	
Coupe SE Classic	43710	0	nc	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure	32770	+240	13 %	D	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	48470	+228	nc	D	
Cabrio					1.2 Hybrid 136 GT	32950	+240	13 %	D	OCITAVIA (nouvelle)					
Cooper Essential	35500	+540	nc	E	1.2 PureTech 130 Active Pack	34420	+260	13 %	D	1.5 TSI 116 Selection	30980	+150	15 %	E	
Cooper S Essential	40100	+1074	nc	E	1.2 PureTech 130 Allure	36370	+260	11 %	D	1.5 TSI Hybrid 116 Selection	32410	0	15 %	E	
Cooper S PremiumPlus	42000	+1074	6 %	E	1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	13 %	PHEV	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	34500	0	15 %	E	
COUNTRYMAN (nouveau)					1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	11 %	PHEV	1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	40680	0	15 %	E	
Cooper	40000	+898	nc	E	1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	0 %	E	2.0 TDI 150 Selection	37580	+100	15 %	D	
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E	1.2 Hybrid 136 Active Pack	35270	+240	13 %	D	TAIGO					
MITSUBISHI					1.2 Hybrid 136 Allure	36370	+240	13 %	D	1.0 TSI 95	25120	+150	14 %	E	
Space Star					1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	0 %	E	1.0 TSI 116	28290	+170	20 %	E	
1.2 Mjv 71 Infor	15990	0	9 %	E	1.2 PureTech 130 Allure	38800	+240	13 %	D	1.0 TSI 116 VW Edition	28340	+170	10 %	E	
Colt (nouvelle)					1.2 Hybrid 136 Active Pack	40750	+240	13 %	D	1.5 TSI 150 Style	33900	+540	6 %	E	
1.0 Mjv 65 Invle	17990	+50	nc	E	1.2 Hybrid 136 Allure	42170	+240	10 %	E	1.5 TSI 150 Style DSG	34210	+540	8 %	E	
1.0 Mjv 90 Intense	22690	0	nc	E	1.2 Hybrid 136 GT	43270	+240	10 %	E	T-ROC					
1.5 Mjv HEV 143 Intense	26990	0	nc	PHEV	1.2 Hybrid 136 Active Pack	43900	+240	11 %	D	1.0 TSI 95	25200	+280	8 %	E	
1.5 Mjv HEV 143 Instyle	29990	0	nc	PHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	45250	+240	11 %	D	1.0 TSI 116	28290	+170	20 %	E	
ASX (nouveau)					1.2 Hybrid 136 GT	46250	+240	11 %	D	1.5 TSI 150 VW Edition	34250	+540	13 %	E	
1.0 Mjv P91 Invite	24990	+898	8 %	E	1.2 Hybrid 136 Active Pack	47250	+240	10 %	E	1.5 TSI 150 VW Edition	34500	+540	13 %	E	
1.6 Mjv P91 HEV 143 Intense	34790	0	6 %	PHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	48170	+240	10 %	E	T-ROC Cabriolet					
1.6 Mjv HEV 143 Instyle	37990	0	6 %	PHEV	1.2 Hybrid 136 GT	49280	+240	10 %	E	1.0 TSI 95	25120	+280	9 %	E	
Eclipse Cross					1.2 Hybrid 136 Active Pack	49280	+240	10 %	E	1.5 TSI 150 VW Edition	34250	+540	13 %	E	
2.0 Mjv PHEV 188 Invite 4WD	42480	0	14 %	PHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	50200	+50	4 %	E	T-ROC Cabriolet					
NISSAN					1.2 Hybrid 136 GT	51500	0	5 %	PHEV	1.0 TSI 95	25990	+1090	9 %	D	
Juke (nouveau)					1.2 PureTech 180 Allure	51500	0	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	26800	+1090	9 %	D	
Hybrid 143 Acenta	30700	0	nc	Elec	1.2 PureTech 180 Allure	53800	0	3 %	Elec	1.0 TSI 95	27700	+1090	9 %	D	
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	nc	PHEV	1.2 PureTech 225 Allure	53400	0	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	28600	+1090	9 %	D	
Leaf					1.2 PureTech 225 Allure	55700	0	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	29500	+1090	9 %	D	
150 Acenta	36900	+4000	12 %	Elec	1.2 PureTech 225 Allure	56400	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	30400	+1090	9 %	D	
Qashqai					1.2 PureTech 225 Allure	57100	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	31300	+1090	9 %	D	
1.3 Mild Hybrid 140 Visia	32200	+1276	31 %	E	1.2 PureTech 225 Allure	57800	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	32200	+1090	9 %	D	
1.3 Mild Hybrid 158 Acenta Xtronic	37800	+1276	16 %	E	1.2 PureTech 225 Allure	58500	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	33100	+1090	9 %	D	
6-Power 190 N-Connecta	41600	+850	12 %	PHEV	1.2 PureTech 225 Allure	59200	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	34000	+1090	9 %	D	
e-Power 190 Tekna	44700	+900	12 %	PHEV	1.2 PureTech 225 Allure	59800	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	34900	+1090	9 %	D	
Ariya					1.2 PureTech 225 Allure	60500	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	35800	+1090	9 %	D	
63 kWh 218 Advance	45800	0	3 %	E	1.2 PureTech 225 Allure	61200	+50	3 %	PHEV	1.0 TSI 95	36700	+1090	9 %	D	
87 kWh 242 Evolve	56800	0	6 %	Elec	1.2 PureTech 225 Allure	61800	0	6 %	Elec	1.0 TSI 95	37600	+1090	9 %	D	
87 kWh 4-Force 306 Evolve	58800	0	6 %	Elec	1.2 PureTech 225 Allure	62400	0	6 %	Elec	1.0 TSI 95	38500	+1090	9 %	D	
87 kWh 4-Force 396 Evolve+	65800	0	4 %	Elec	1.2 PureTech 225 Allure	63100	0	6 %	Elec	1.0 TSI 95	39400	+1090	9 %	D	
X-Trail					1.2 PureTech 225 Allure	63700	+1240	2 %	PHEV	1.0 TSI 95	40300	+1090	9 %	D	
e-Power 204 Acenta	43700	+1240	2 %	PHEV	1.2 PureTech 225 Allure	64300	+1240	2 %	PHEV	1.0 TSI 95	41200	+1090	9 %	D	
e-Power 213 Acenta	46000	+1521	8 %	PHEV	1.2 PureTech 225 Allure</td										

AUTOJM.FR

CENTRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

ÉVADEZ-VOUS

JUSQU'À
39%
DE REMISE

EN MAI

CHOISISSEZ LA VOITURE
QUI VOUS PLAÎT !



**+ DE 1000 VÉHICULES
DISPONIBLES À L'ACHAT****



03 81 36 30 30

Retrouvez tous nos modèles sur

www.autojm.fr

JEU CONCOURS

+ DE 1500 € DE CADEAUX

TENTEZ DE
REMPORTEZ
UN DE CES 3 LOTS

Jeu avec obligation d'achat, voir conditions sur notre site

Pour tout achat
jusqu'au 31/05/24

1 AN DE CARBURANT

1 Trottinette électrique

1 COFFRE DE TOIT

*Remise maximum constatée au 23/04/2024. **Nombre de véhicules en stock, en arrivage et sur commande constaté au 23/04/2024.

RCS Belfort 420 464 950

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



PEUGEOT

NOUVEAU E-3008

100 % ÉLECTRIQUE



Le SUV français nouvelle génération
Nouveau Peugeot i-Cockpit® panoramique⁽¹⁾
527⁽²⁾ et 680⁽³⁾ km d'autonomie



⁽⁴⁾

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) De série ou en option selon les versions. (2) pour une version Allure (3) pour une version Allure, en cours d'homologation. (2)(3): Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Commandez la version avec 527 km d'autonomie maintenant ou pré-réservez la version avec 680 km d'autonomie disponible à la commande ultérieurement (4) Voir conditions Programme Allure Care sur Peugeot.fr. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer