

Nouveau Dacia Duster

A l'épreuve du



Tenue de route / Confort



Performances / Consommation



Qualité de fabrication



Habitabilité / Coffre

2024
2028**Le calendrier secret des constructeurs**La liste des modèles **renouvelés, restylés ou... abandonnés**

P.16

Dossier spécial

Les meilleurs monospaces d'occasion

P.44

De 6 000 € à 18 000 €



Match P.36



Peugeot 208 / Renault Clio / Toyota Yaris

ET LA REINE DES CITADES HYBRIDES EST...

Nouveauté

P.20

Le retour de l'Opel Frontera



Le coin des experts

Véhicules importés P.52
Evitez les frais inutiles

Comparatif

P.42

8 supports à induction testés



L 14629 - 1864 - F: 2,50 €

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



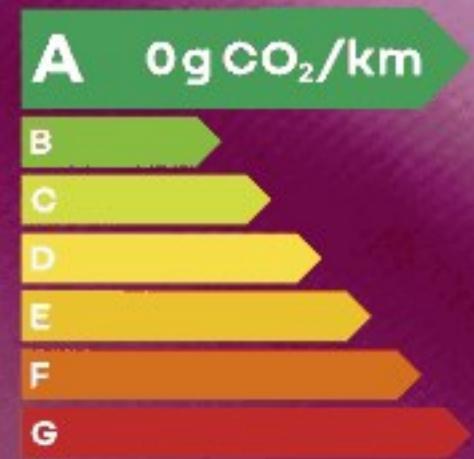
RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELECTRIQUE

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





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 2005/64/CE concernant réception par type des véhicules à moteur selon possibilités de leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation. **consommations mixtes min/max (kWh/100 km)*: 16,3/17,8. émissions CO₂ (g/km)*: 0.** *selon norme WLTP. © C. NolteKuhlmann

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

Nouveau Škoda Kodiaq

Plus de place pour l'aventure.



À partir de

349 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / 1^{er} loyer de 6 000€



Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](#)

Modèle présenté: Kodiaq 1.5 TSI 150 ch Hybrid DSG7 à **649 €/mois** sur 37 mois, avec options. 1^{er} loyer de **6 000€**, remise de **4 500€** déduite.

Offre valable jusqu'au 30/06/2024. (1) Exemple pour un nouveau Kodiaq Selection 7 Places 1.5 TSI Hybrid 150 ch DSG en location longue durée 37 mois/30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 6 000€ suivi de 36 loyers de 349€, remise de 4 500€ déduite hors assurances facultatives. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200€ - Siège social: Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig: 1819 - Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 ([www.orias.fr](#)) - Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise: 451 618 904 - Administration et adresse postale: 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

Numéro 1864 – Semaine du 24 au 30 mai 2024

ACTU

- 6 L'événement Objets roulants non identifiés
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Les nouveautés Le calendrier secret des constructeurs
- 20 Les voitures de la semaine A bord du nouvel Opel Frontera

ESSAIS

- 23 Le labo
- 24 Dossier Le Dacia Duster à l'épreuve
- 32 Panoramique Le Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl. de 150 ch
- 36 Match Les Peugeot 208, Renault Clio et Toyota Yaris hybrides s'affrontent
- 40 Testé au quotidien Le nouveau Fiat 600e
- 41 On a tout essayé! La Microlino Lite

GUIDE PRATIQUE

- 42 Les coachs Auto Plus 8 chargeurs de smartphone sans fil à l'essai
- 44 Acheter une voiture d'occasion Notre sélection de monospaces
- 49 Ça vous est arrivé
- 50 Les stars de l'occasion Un Nissan Juke "2" à moins de 16000 €
- 52 Le coin des experts Achat à l'étranger: évitez les frais inutiles

MAGAZINE

- 54 Le sport Monaco l'indémodable
- 56 Auto Plus Classiques La Citroën ID (1956)
- 58 Le prix des voitures neuves



Page 32



Page 40

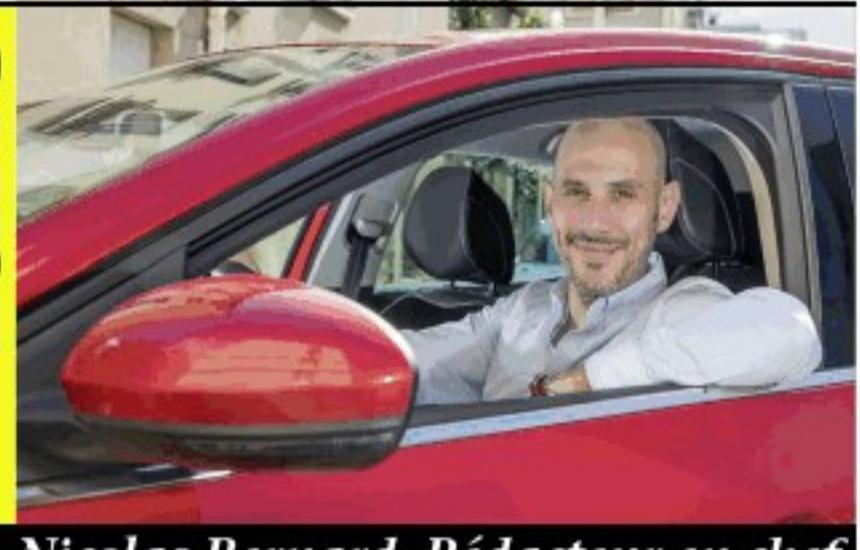


Page 54



Page 56

Edito



Nicolas Bernard, Rédacteur en chef

Louis d'or

C'est l'histoire d'un succès aussi inattendu que fulgurant et qui semble ne plus jamais vouloir se démentir. Un projet un peu téméraire auquel les observateurs patentés prédisaient une fin rapide et douloureuse, mais dont l'insolente audace aura su déjouer tous les pronostics.

Cette histoire improbable, c'est celle d'un jeune constructeur dont la réussite exponentielle aura, dès ses débuts, surpassé les espoirs les plus optimistes jusqu'à ceux de son propre auteur. Certain que son concept innovant allait battre en brèche toutes les certitudes de l'industrie automobile, cet homme visionnaire a commencé par racheter, presque pour une bouchée de pain, une marque alors quasi inconnue en guise de "cobaye". Une marque dont le destin va basculer à partir de 2004. Un indice chez vous, son nom tient en cinq lettres se termine par un A. Et, non, il ne s'agit pas de Tesla.

Vingt ans plus tard, Dacia est devenu un poids lourd en Europe, classant ses modèles dans les "top 10" de presque tous les marchés, fort d'un leitmotiv qui pourrait se résumer en trois mots: le prix, bien sûr, mais aussi le prix et le prix. Plus sérieusement, si le roumain, métamorphosé par Louis Schweitzer, s'est fait connaître au départ par une Logan dont les tarifs de Mobylette faisaient oublier son physique ingrat, il a su rapidement changer de partition en jouant principalement sur la corde pragmatique des automobilistes. Et ce, quel que soit leur niveau social. Dacia a été aussi réputé pour offrir aux acheteurs pile-poil ce qu'ils réclamaient, sans chichis, ni gadgets, et donc à prix imbattable et non négociable. Si ce dernier point est un atout pour les particuliers au moment de la revente, il frustre un peu les pros, surtout les gestionnaires de flotte, qui l'ont un peu mauvaise de ne même pas avoir des tapis de sol gratuits, alors qu'ils viennent de commander un millier de voitures. Un parti pris pour la poule aux œufs d'or de Renault qui se concentre lui sur les "vrais" automobilistes, dont le marché est bien plus rémunérateur. Et c'est sûrement pour cela que personne n'a encore vraiment osé affronter directement Dacia sur son pré carré. Le revers de la médaille, c'est que le constructeur low cost l'est de moins en moins. Voyez plutôt notre dossier p. 24, où vous découvrirez, grâce à un véritable tour de force de notre service essais, les premières mesures du nouveau Duster dont la version haut de gamme tutoie les 30000 €. Elle est loin, la Logan!

Nicolas

Trait d'humeur

En 2024, le célèbre jeu de société Mille Bornes fête ses 70 ans.



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements - 59 898 Lille Cedex 9.



Par François Tarrain

OBJETS ROULANTS NON IDENTIFIÉS

Les passeurs



Le Terminator des chantiers

■ C'était l'une des imposantes stars du salon high-tech CES de Las Vegas, en janvier: le Future Excavator de Develon, la filiale de Hyundai dédiée aux engins de construction. Entièrement autonome, ce prototype de pelleteuse est capable de fonctionner 24h/24 et d'interagir avec les autres véhicules de chantier grâce à ses capteurs et à l'intelligence artificielle. Rendez-vous en 2050 pour voir ce genre de machines prendre le pouvoir...

A la croisée des chemins (de fer)

■ L'idée est géniale: le MonoCab est une cabine autonome et gyrostabilisée qui roule "en équilibre" sur un seul rail. Dans quel but? Pouvoir en faire circuler plusieurs, dans les deux sens, sur une seule voie de chemin de fer. Une sorte de transport public individuel – accessible sur réservation, un peu comme un taxi – qui trouve tout son intérêt dans les zones rurales où les lignes ferroviaires sont peu ou plus utilisées. Ce projet, mené en Allemagne par l'Université des sciences appliquées de Westphalie-de-l'Est-Lippe, fait l'objet d'essais, manifestement probants, sur une ancienne voie de la région.



Objet déroulant

■ Là, on s'éloigne un peu du monde des ORNI. N'empêche, ce RoadPrinter – littéralement "imprimeur de route" – mérite d'être évoqué. Conçu par une société hollandaise, l'engin permet de construire des routes à un rythme soutenu. Le principe? Des pavés, stockés en vrac dans un bac, sont agencés à la main par des ouvriers, tandis que la machine déroule le pavage en reculant. Rendement: jusqu'à 500 m² couverts par jour sur une largeur de 6 mètres maximum.

TIFIÉS

e-partout



A l'assaut des montagnes...

■ Coller des chenilles à tout et, surtout, à n'importe quoi, c'est l'un des passe-temps de Dave "Heavy D" Sparks, le présentateur de l'émission américaine *Diesel Brothers*. Ses derniers délires ? Un Tesla Cybertruck (dont les capacités de franchisseur ont déjà été mises en doute), transformé en véritable montagnard, et un ancien car scolaire, rebaptisé "Freedom Bus", à bord duquel les écoliers adoreraient partir en classe de neige ! A découvrir en vidéo sur la chaîne YouTube "HeavyDSparks".



PHOTOS: YOUTUBE / HEAVYDSPARKS

Avant l'annonce, le 27 mai, des trois finalistes de la deuxième édition du Hot Wheels Legends, le concours qui doit élire la voiture française modifiée la plus déjantée, petit tour d'horizon des autres "ORNI" qui ont fait le buzz ailleurs... Sur terre, sur mer, sur neige, sur rail et même (vers l') au-delà, il y en a pour tous les goûts !



InSUVmersible

■ Si l'on veut inonder le monde de ses voitures, autant avoir dans sa gamme un modèle capable de flotter. Voire, mieux, d'avancer dans l'eau ! C'est le cas du grand SUV Yangwang U8 du chinois BYD : 1100 ch, 5,32 mètres et 3,46 tonnes pour ce paquebot à 140000 € qui peut voguer durant 30 minutes à 3 km/h.



CITROËN

Les deux font la paire

■ Mais à quoi peut servir ce Citroën Jumper "siamois" ? Pas à sortir d'une ruelle sans faire marche arrière ! Au Royaume-Uni, ces cabines "back to back" (dos à dos) sont livrées ainsi par Stellantis à des fabricants de camping-cars ou d'utilitaires spécialisés, qui se chargent de les séparer et de construire la cellule arrière. L'intérêt ? Un gain de place et l'économie d'un châssis porteur provisoire pour chaque cabine.



BRING A TRAILER

A tombeau ouvert !

■ La mort n'attend pas. Surtout au volant d'une voiture cercueil propulsée par un V8 Chevrolet ! Hommage au "Drag-U-La", le dragster de la série des années 1960 *The Munsters*, qui sentait lui aussi le sapin, cet engin hors norme est homologué pour la route aux Etats-Unis. Vendu aux enchères mi-avril (avec son immatriculation "2 DIE 4" *), il a trouvé preneur pour 28 750 \$ (environ 26 400 €)**. Le prix à payer pour rouler vraiment autrement...

* "A se damner." **Bringatrailer.com/listing/custom-coffin-car



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



Péage en flux libre

Gare aux usurpations de plaques

C'est bien beau de vouloir retirer les barrières de péage sur l'autoroute, mais en cas d'usurpation de plaques d'immatriculation, que va-t-il se passer? N'est-ce pas le propriétaire du véhicule victime de la "doublette" qui va recevoir la facture?

Sophie C., Maurepas (78)

François Tarrain. L'arrivée du péage en flux libre sur plusieurs autoroutes (d'ores et déjà sur l'A79, d'ici 2025 sur l'A13 et l'A14, puis sur l'A69 Toulouse-Castres) sera source de bien des tracas. Pour mémoire, le principe est de retirer les barrières physiques et de facturer les automobilistes "à la volée" via des portiques dotés de capteurs. Pour cela, toutes les immatriculations sont lues et

la note adressée au titulaire de la carte grise (ou au porteur du badge de télépéage). Premier souci: la disparition du bon vieux péage peut laisser penser que le trajet est... gratuit. Certains ne paieront donc pas sous 72 h et risqueront une majoration de 90 €. Nombre de conducteurs en ont déjà fait l'amère expérience sur l'A79. L'autre écueil? Les doublettes. Des filous n'hésitent pas à usurper des plaques pour esquiver les radars. Demain, ils le feront peut-être aussi pour économiser le péage: car c'est bien le propriétaire du vrai véhicule qui recevra la facture. Et pour se dédouaner, il devra porter plainte et contester. Une corvée dont les victimes se passeraient bien...

Le numérique, ça sert à que "dalle"

A part être "à la mode", qu'apportent des tachymètres et compte-tours numériques par rapport à ceux à aiguilles?

Daniel Chenelot, Valentigney (25)

René Demarets. En tant que tel, un compteur de vitesse digital n'apporte rien. En revanche, un tableau de bord entièrement numérique permet à chaque conducteur de personnaliser et de hiérarchiser les infos qui lui font face: affichage du GPS, de l'ordinateur de bord, des commandes audio, tout est modulable en fonction des envies et des besoins. Par ailleurs, une dalle LCD (tactile ou pas) et un logiciel reviennent étonnamment bien moins cher à produire et à assembler qu'un barda de compteurs à aiguilles, de boutons et de molettes "à l'ancienne".

N. SOLER



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Objectif 2027 : en France, près d'une voiture neuve sur deux sera électrique (soit 800 000 en tout). Vous y croyez?

4%

13%

84%

- Oui, c'est tout à fait envisageable

- Pas sûr, c'est un peu trop ambitieux

- Non, même pas en rêve

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

Elections européennes : le programme "automobile" des différents partis risque-t-il d'influencer votre choix?

- Oui
- Non
- NSP

Pascale Gétin.

Malheureusement, non. Aucun texte n'impose à la collectivité locale – en l'occurrence Marseille – auprès de laquelle vous avez formulé un recours de vous rembourser les frais postaux liés à votre contestation. Une procédure gratuite en ligne... Encore faut-il qu'elle fonctionne correctement.



N. SOLER

Parade efficace?

Afin de protéger mon véhicule contre le vol à la souris, Norauto me propose d'installer un module antivol Firewall OBD2 pour 322 €. Cette protection est-elle efficace et n'impactera-t-elle pas le fonctionnement de la clé et du véhicule en général?

Serge Roux, par e-mail

François Tarrain. Une fois installé et planqué, ce boîtier "anti-mouse jacking" permet de verrouiller/déverrouiller la prise OBD. En mode "off", impossible pour les malfrats qui se brancheraient dessus de communiquer avec la voiture pour reprogrammer une clé ou une carte de démarrage. Et soyez rassuré, ce système qui a fait ses preuves ne perturbera pas le fonctionnement de votre auto.

Un mauvais coût

J'ai reçu trois forfaits de post-stationnement, tous injustifiés. Je les ai contestés par courrier recommandé avec AR (car en ligne, ça ne fonctionne jamais) et j'ai eu gain de cause. Le tout m'a coûté 21,60 € d'envoi, puis je me les faire rembourser?

S. B., Marseille (13)

On manque pas



le cadre

Jusqu'au 5 juin

89€
au lieu de 499€
(prix constaté fournisseur)⁽¹⁾
**TV connectée Samsung
UHD 4K 140 cm⁽²⁾**
avec la Fibre Orange.

Disponible avec Série Spéciale Livebox Fibre + Smart TV
à 45,99€/mois pour les nouveaux clients Fibre.

Offre soumise à conditions du 16/05/2024 au 05/06/2024, valable en France métropolitaine sous réserve d'éligibilité. Engagement 24 mois. Livraison de la TV après la mise en service de l'accès fibre. Frais de résiliation : 50€.

(1) Prix constaté sur internet sur le site du fournisseur au 24/04/2024, hors promotion.

(2) Réf. du téléviseur Samsung : 55CU7025.



PARTENAIRE MAJEUR



CAMÉRA CACHÉE

Forfaits vidange en promo chez L'Auto E.Leclerc : la qualité à bon prix ?

LA MISSION
DE NOTRE ESPION

En ce moment, chez L'Auto E.Leclerc, une ristourne de 10 € est appliquée sur les forfaits vidange + filtre, avec 4 mises à niveau et 50 points de contrôle.

A ce prix-là, faut-il se précipiter dans les centres orange et bleu ?



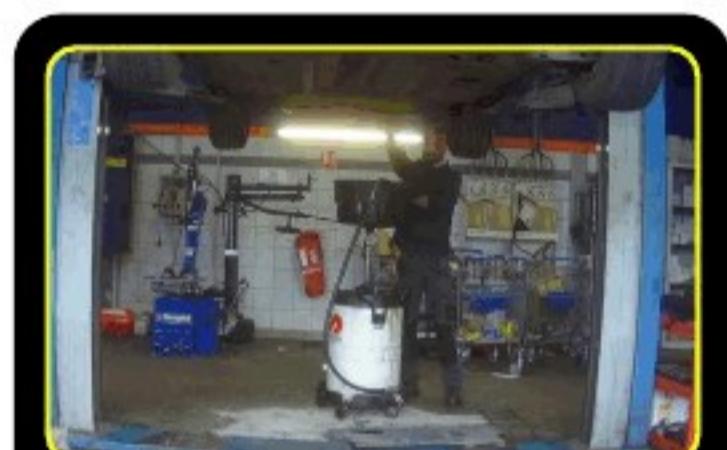
Pas évident de trouver un créneau : dans les premiers centres contactés, on nous propose un rendez-vous d'ici... 15 jours. Dans le 4^e, on nous reçoit sous 48 h, et avec le sourire : "Comptez une heure. Tiens, c'est étrange, je vois qu'on vous a prévu un forfait avec huile 0W30..."



"Ça ne colle pas avec votre C4 Picasso, je bascule sur de la 5W30." Bien vu, c'est en effet l'huile qui convient. Après quelques minutes, notre voiture entre à l'atelier et subit un contrôle des freins. "RAS pour l'instant : à l'avant et à l'arrière, l'usure est à 50%." Une analyse pertinente.



C'est au tour des pneus d'être scrutés. "A l'avant, ils sont presque neufs. En revanche, à l'arrière, il faut les changer. Je vais vous faire établir un devis." Un rien alarmiste, le jeune homme. Les gommes pourront encore parcourir 5000 km. Mais voici venue l'heure de la vidange.



Rien à signaler sur ce chapitre : la vidange est faite par gravitation, comme il se doit. Pendant que notre C4 Picasso a les quatre roues en l'air, le technicien en profite pour examiner en détail ses soubassements... et il conclut, à raison, que tout va bien de ce côté-là.



Une fois sur le plancher des vaches, la pression des pneus (mais pas de la roue de secours) est contrôlée et les mises à niveau promises, effectuées. Mais l'éclairage n'est pas vérifié, donc les deux ampoules grillées, pas repérées. Tout comme nos essuie-glaces hors-service.



Pas de surprise à la caisse : en théorie à 99,90 €, le forfait passe bien à 89,90 €. "Voilà le devis pour vos pneus. Pour des Nexen en 215/55 R16, on est à 171,70 €." C'est très compétitif (comptez 200 € en moyenne ailleurs) mais, rappelons-le, un peu prématûr dans notre cas.



Le prix est tenu,
l'engagement moins

Sur la prestation vidange, rien à redire : elle a été réalisée dans les règles de l'art et en respectant le tarif annoncé. En revanche, les 50 contrôles promis n'ont pas tous été au rendez-vous. Quant au petit coup de pression pour remplacer deux pneus un peu avant l'heure...

BON PLAN OU PAS ?

La Cupra Born à 270 €/mois



La promesse : jusqu'au 31 mai, Cupra fait profiter sa compacte 100 % électrique d'une offre de LLD courant sur 37 mois et 30000 km, en échange de 270 € mensuels.

► Pour la version 230 ch batterie L (58 kWh) à 39090 €, la marque promet un apport à 0 € si l'on a droit au bonus de 7000 € et à la prime à la conversion de 1500 € (avec le seul bonus de 4000 €, il faudra verser 4500 € le premier mois, soit 12 % du prix). Le contrat d'entretien est inclus et une remise de 4000 € (- 10 %), déduite. Soit un coût global de 18220 € toutes aides comprises (47 % du tarif). Pour les abonnés aux longs trajets, la batterie XL (77 kWh, 410 km d'autonomie mesurée par notre labo) est, avec les mêmes conditions, à 299 €/mois, soit un coût total de 19264 € (48 % du tarif).

Une offre électrisante

La Voiture de l'année à 350 €/mois



La promesse : jusqu'au 31 mai, le Renault Scenic E-Tech, élue Voiture de l'année 2024, profite d'une offre de location longue durée, courant sur 37 mois et 30000 km, pour une mensualité de 350 €.

► De prime abord, cette opération n'est guère attractive. En effet, elle s'applique sur l'entrée de gamme Evolution de 170 ch avec la petite batterie (60 kWh) et exige 500 € d'apport... une fois les 7000 € de bonus et 1500 € de prime à la conversion déduits (et jusqu'à 5000 € avec le bonus de base). A terme, ce contrat affichera donc un coût total de 21600 € (54 % du tarif). Mais, en prime, Renault propose trois ans de garantie, d'assistance et d'entretien contre 1 € par mois, et rembourse 720 € sur le montant de l'installation d'une borne à domicile. Jolis bonus.

Intéressant avec les "extras"

EN VENTE LE LUNDI 3 JUIN

SILVERCREST®
KITCHEN TOOLS

**CUISINER N'A JAMAIS
ÉTÉ AUSSI SIMPLE !**

Année 2024 - LIDL RCS Créteil 343 262 622 - Photos non contractuelles - Jusqu'à épuisement des stocks



••• Le vrai prix •••
des bonnes choses



monsieur
cuisine
connect



-224€

~~399€~~

175€

L'unité

Dont 2,10 € d'éco-participation

**Monsieur Cuisine
Connect**



COOKING PILOT

Recettes avec instructions
étape par étape

**JUSQU'À
600 RECETTES
DISPONIBLES !**



MIXER ET BROYER
DE LA GLACE



HACHER



RÉDUIRE
EN PURÉE



MÉLANGER
ET PÉTRIR



FAIRE
REVENIR



ÉMULSIONNER



CUIRE À
LA VAPEUR



PESER



CUIRE



MARCHE
À DROITE/
À GAUCHE

Les news de la semaine

HYUNDAI KONA

Au moment d'établir les prix des optiques du nouveau Kona, les équipes de Hyundai se sont visiblement lâchées. A lui seul, le bandeau lumineux qui fait la jonction entre le capot et le bouclier vaut la modique somme de... 4951 €.



HYUNDAI



HYUNDAI

KIA

COÛT DES PIÈCES DÉTACHÉES

Très cher design

On a coutume de dire que si les tarifs des pièces détachées flambent, c'est parce que les constructeurs se gavent de plus en plus. Mais on oublie de préciser que les designers ont, eux aussi, leur part de responsabilité dans l'inflation...

Chaque trimestre, l'association SRA*, à laquelle adhèrent tous les assureurs, communique l'évolution d'un panel de pièces détachées neuves d'origine constructeur fréquemment remplacées en cas d'accident. Deux variations sont calculées : celle du prix d'un panier type "fixe" et celle du coût d'un panier "dynamique", qui

intègre les nouveaux modèles arrivés sur le marché (et leur poids dans les sinistres). Par exemple, sur le 1^{er} trimestre 2024, les pièces de Renault Clio "5" chiffrées sont celles de la version restylée, ce qui n'était pas le cas en 2023. Cet indicateur "coût" prend ainsi en compte les évolutions mécaniques des autos fraîchement

sorties, mais aussi celles liées à l'esthétique. Or, c'est là que l'inflation est la plus galopante.

Délices de designer... ou de comptable ?

En attestent deux autres études du SRA au cours desquelles l'association s'est penchée sur les tarifs des blocs optiques et des pare-chocs avant d'un certain

nombre de nouveautés. Dans tous les cas, le constat est sans appel : le design contemporain coûte une fortune ! A minima, pour changer l'ensemble des optiques d'un Dacia Duster "2" de 2023 (phares halogènes avec feux de jour intégrés et feux arrière), il faut compter 1 985 € (hors main-d'œuvre). Et jusqu'à 10 329 € sur son rival, le récent Hyundai Kona, dont la signature lumineuse comprend deux fois plus d'éléments, tous à leds (deux phares, quatre feux arrière, un long bandeau blanc à l'avant et un autre sur le hayon !). En ce qui concerne les boucliers avant, le SRA a choisi de faire le parallèle entre deux générations de mêmes modèles. Si, dans de

* Sécurité et réparation automobiles, Sra.asso.fr

CARBURANT

Une accalmie encore fragile sur les totems...

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 16 mai 2024.

Cours du baril de Brent : 76,26 € (- 2,16 €).

GAZOLE 1,730 €
- 1,8 ct en une semaine
+ 5,1 cts en un an

SP95-E10 1,879 €
- 2,4 cts en une semaine
+ 5 cts en un an

SP95 1,901 €
- 0,9 ct en une semaine
+ 4,7 cts en un an

SP98 1,965 €
- 2,5 cts en une semaine
+ 5,2 cts en un an

E85 0,887 €
- 1,1 ct en une semaine
- 26,7 cts en un an

GPL 1,005 €
- 0,6 ct en une semaine
+ 0,2 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↘ EN BAISSE

VOITURE ÉLECTRIQUE "À 100 € PAR MOIS"

100 000 bénéficiaires en 2025 ?

Après avoir conquis 50000 Français en six semaines, le dispositif du leasing social a été stoppé net le 14 février dernier. Avec la promesse de remettre ça en 2025. Dans quelles conditions ? David Amiel, rapporteur pour la Commission d'évaluation des politiques publiques relative

à la mission Écologie de l'Assemblée nationale, milite pour un doublement du nombre de bénéficiaires d'une voiture électrique "à 100 €/mois" ... Tout en limitant les frais pour les finances publiques, puisque l'idée est de fixer une enveloppe budgétaire par catégorie de véhicules, puis de mettre en concurrence les constructeurs. En contrepartie, la perspective d'un malus poids sur les

électriques les plus lourdes ne serait plus un tabou ! Si cette enveloppe de 100000 "leasing social" se confirme, ceux qui ont raté le coche cette année auront de quoi se réjouir. Les concessionnaires moins, eux qui peinent déjà à se faire rembourser les aides au leasing qu'ils ont avancées en début d'année, soit la bagatelle de 100 millions d'euros ! F. T.



Dacia Hess Automobile



Job d'été. Envie de prendre le melon ? Ça tombe bien, l'enseigne E.Leclerc recrute en CDD le pilote de son quad Melon, présent sur la caravane du Tour de France 2024 ! Pour postuler : melon.e.leclerc@ideactif.fr (et non, ce n'est pas une blague). **Fourrière.** Gare aux enlèvements à la chaîne dans les villes où la flamme olympique va passer : la semaine de son arrivée à Marseille, le 8 mai, 854 véhicules



PEUGEOT 2008

Le bouclier avant de l'actuel 2008 n'a pas seulement un dessin plus sophistiqué que celui de son prédecesseur. Il est aussi composé d'un plus grand nombre d'éléments (9 au lieu de 6). Résultat, d'une génération à l'autre, le prix de l'ensemble a flambé de 131 % (1 986 € hors taxes, contre 861 €).



KIA EV6

La mode est aux éclairages "éclatés" en plusieurs éléments. Un choix ravageur pour le client en cas de réparation. Avec ses sept composants (2 feux d'aile, 2 feux latéraux, 2 feux inférieurs et un bandeau de hayon), l'éclairage de la poupe du Kia vaut ainsi 8897 €, hors main-d'œuvre.

nombreux cas, les variations de prix apparaissent raisonnables – voire (rarement) à la baisse –, dans d'autres, les choix esthétiques opérés (formes plus alambiquées, multiplication des inserts, feux de jour non intégrés aux phares...) entraînent une inflation délirante. Un exemple? Entre le Peugeot 2008 "1" au "2", le prix du bouclier avant

a flambé de 131 %, passant de 861 € à 1 986 €. Chérot le coup de crayon! Dans ces conditions, on comprend mieux pourquoi, trimestre après trimestre, la plupart des constructeurs sont épinglez par le SRA pour leurs hausses de prix à deux chiffres. Tous? Pas tout à fait, comme en atteste le "palmarès" ci-contre.

Cédric Morançais



L'éclairage de notre designer, René Demarets

Les constructeurs rationalisent de plus en plus le contenu de leurs voitures. Et lorsque, au sein d'un même groupe, plusieurs modèles sont des clones techniques, le design est le moyen le plus simple pour distinguer une auto d'une autre. Le plus spectaculaire, mais aussi

le moins compliqué, c'est de donner un caractère propre et marquant à la poupe et, surtout, à la proue. Grâce aux progrès réalisés, ces dernières années en matière, notamment, de moulage d'éléments et d'éclairage (merci les leds!), cela donne naissance à une multitude

de pièces aux formes de plus en plus travaillées, complexes et imbriquées, donc de plus en plus chères à remplacer en cas de choc. Cela explique que, dans la presque totalité des cas, le coût des éléments de signature lumineuse et des boucliers se soit véritablement envolé.

Un 1^{er} trimestre fracassant!

MARQUE	Hausse au 1 ^{er} trim. 2024...	... et sur un an
MG	+ 42,8 %	+ 42,8 %
Tesla	+ 14,3 %	+ 11,8 %
Cupra	+ 12,3 %	+ 12,3 %
Alfa Romeo	+ 12,2 %	+ 17 %
Hyundai	+ 8,7 %	+ 15,3 %
Kia	+ 8,5 %	+ 8,3 %
Audi	+ 7,6 %	+ 11 %
Volkswagen	+ 7,1 %	+ 15,9 %
Toyota	+ 6,9 %	+ 23,2 %
Seat	+ 6,4 %	+ 14,8 %
Dacia	+ 5,9 %	+ 8 %
Mercedes	+ 5,8 %	+ 9,3 %
Skoda	+ 5,4 %	+ 16,5 %
Mini	+ 5 %	+ 10,4 %
Fiat	+ 4,2 %	+ 9,2 %
Renault	+ 3,6 %	+ 6,5 %
Nissan	+ 2,6 %	+ 10,8 %
Porsche	+ 2,4 %	+ 2,4 %
BMW	+ 2,3 %	+ 5 %
Ford	+ 1,9 %	+ 5 %
Citroën	+ 1,8 %	+ 7 %
Honda	+ 1,4 %	+ 4,8 %
Mazda	+ 0,8 %	+ 2,5 %
Opel	+ 0,6 %	+ 4,5 %
Peugeot	- 0,3 %	+ 6,1 %
DS	- 0,3 %	+ 5,7 %
Lynk & Co	- 0,5 %	- 0,5 %
Volvo	- 0,6 %	+ 0,6 %
Jeep	- 0,7 %	- 0,7 %
Lexus	- 3,7 %	- 3,7 %
Suzuki	- 5,3 %	+ 2,8 %

En 2024, le SRA fait évoluer son panier de pièces détachées: 31 marques sont désormais observées, soit 271 modèles (100 de plus) pour 11 380 pièces mécaniques et de carrosserie suivies.

■ MG fait une entrée choc en "tête" du palmarès avec 42,8 % de hausse. Une flambée démentie par le constructeur. Par ailleurs, le SRA reconnaît qu'il faut "apporter des réserves dans l'analyse des marques qui comptent moins de trois véhicules suivis". Ce qui est le cas de MG qui n'en a qu'un. On aura le fin mot de l'histoire avec la prochaine publication de cet organisme.

■ Dans l'ensemble, le SRA note toutefois que les variations de prix ont été, pour l'heure, moins nombreuses qu'à l'accoutumée. N'empêche: + 14,3 % en trois mois chez Tesla, + 12,3 % chez Cupra (suivi pour la 1^{re} fois) ou encore + 12,2 % chez Alfa Romeo... Les propriétaires apprécieront, surtout si leur prime d'assurance grimpe à l'avenir.

■ Plus spectaculaire, sur un an, certains constructeurs ont eu la main très, très lourde: + 23,2 % pour Toyota, + 16,5 % pour Skoda, + 15,9 % pour Volkswagen... Quant aux français, ils se sont un peu calmés après des années fastes: autour de + 6 à + 7 % pour Renault, Peugeot, Citroën et DS.

LA QUESTION INATTENDUE

Quelle "star" du marché se prend le plus gros gadin en 2024?



F. CAMUZAT

Sur les 50 modèles les plus immatriculés depuis janvier, c'est la "fourmi" qui flanche le plus: avec 5 459 exemplaires écoulés, ses ventes reculent de 42%! Suivent le Citroën C5 Aircross (5 588 immat', soit - 32%), le Renault Arkana (6 637, - 30%) et, surprise, le Tesla Model Y (8 438, - 24%). Quid des stars qui cartonnent? Les progressions les plus notables sont à mettre au crédit des Toyota Yaris et Aygo X et de la Renault Twingo, avec des ventes en hausse de 50 à 60%.



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

sont partis à la fourrière dans la cité phocéenne. Un record! **Bip-bip.** Bon plan jusqu'au 30 mai chez Coyote: l'abonnement Premium d'un an à l'application est à 69 € au lieu de 149,99 € pour les nouveaux clients et pour ceux qui ont déjà un abonnement en cours (en passant par le site Web).

CABINES La fournée de la semaine



BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

RD568, PR 58+750, Le Rove (dans les deux sens), 80 km/h. Le nouveau radar tourelle est installé peu après la sortie du tunnel, quand on arrive de L'Estaque.

43°21'38.6"N 5°16'18.5"E



HAUTE-SAVOIE (74)

Boulevard de la Corniche, Thonon-les-Bains (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle vous contrôle devant le magasin Novamat.

46°21'46.8"N 6°27'08.8"E



HAUTE-SAVOIE (74)

Avenue de Sénévulaz, Thonon-les-Bains (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle est installé au niveau du carrefour vers l'école de la Source.

46°21'23.8"N 6°28'16.9"E



HAUTS-DE-SEINE (92)

A13, PR 3+500, Saint-Cloud (Province vers Paris), 70 km/h. Le radar autonome est caché derrière le mur à la sortie du tunnel de Saint-Cloud, au niveau de la fin du radar tronçon.

48°50'20.8"N 2°13'04.9"E

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



GX - 123 - BT

24





A côté de la flaqué !

Un bateau de 110 tonnes et 7 bons mètres de large qui squatte deux voies (et demie) de circulation, fatalement, ça ne passe pas inaperçu... Celui-là a fait 8 heures de route, depuis son chantier naval jusqu'aux rives du lac de Van, dans l'est de la Turquie, où il a été mis à l'eau avant d'entamer – une fois son aménagement terminé – sa carrière de navire d'excursion.



Vos images

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



Voici un aménagement de piste cyclable façon parcours d'obstacles... à tomber par terre. Au sens propre. Constaté à Guérigny (58).

Par Guy Desgropes



Explications possibles : soit l'auto ne peut plus rouler qu'en marche arrière, soit l'attelage a été posé par un mécano tête en l'air. Croisé à Malte.

Par J.-Y. Vedrene



Le propriétaire de cette Mercedes immatriculée en Espagne aurait-il entendu dire que les Français sont les rois du coup de portière ? Vu à Hendaye (64).

Par Jacques Sinardet



Pour rappel, l'objectif de la conduite accompagnée est d'apprendre à un jeune à conduire. Pas à viser ! Observé à Metz (57)

Par Jérôme Auquier



Par Julien Sarboraria

TOUS LES MODÈLES À VENIR

Le calendrier secret des constructeurs

Avec la fin de la crise des semi-conducteurs, les constructeurs peuvent maintenant se concentrer pleinement sur leurs plans produits pour les années à venir. Et l'on s'attend à voir débarquer de nombreuses nouveautés sur tous les segments. Tour d'horizon marque par marque.



Renault 5 E-Tech \\\ Septembre 2024

Le planning des renouvellements

A Abandon du modèle N Nouveau R Restylage

ALFA ROMEO

Après le lancement à la rentrée du Junior, son inédit petit SUV, Alfa Romeo renouvellera sa berline Giulia en 2025, puis le Stelvio l'année suivante. Un grand SUV, électrique comme les deux autres, complétera la gamme en 2027.

Junior	Septembre 2024	N
Giulia	2 ^e semestre 2025	N
Stelvio	Septembre 2026	N
Grand SUV	1 ^{er} semestre 2027	N

ALPINE

Alpine va diviser sa future gamme (électrique) en deux catégories : Lifestyle et Sport. La première inclura la petite A290 et le SUV A390, tous deux basés sur une plate-forme Renault (celle de la R5 E-Tech pour l'A290, du Scenic E-Tech pour l'A390), mais recalibrée par les ingénieurs d'Alpine. Deux autres grands SUV (A490 et A590) sont attendus d'ici à 2027. La gamme Sport comprendra la future A110 (coupé et roadster), ainsi que l'A310, un coupé quatre portes. Ils reposent sur une base technique spécifique conçue par Alpine.

A290	2 ^e semestre 2024	N
A390*	Mars 2025	N
A110	1 ^{er} semestre 2026	N
A490*	2 ^e semestre 2027	N
A590*	2 ^e semestre 2027	N
A310	2028	N

AUDI

Audi va mettre le turbo après une année 2023 relativement calme. Ça commence dès cet été avec la présentation de l'A5 (fusion des actuelles A4 et A5) puis, à l'automne, de l'A7 revisité. Le prochain Q5 sera lancé en fin d'année, tandis que le Q3 arrivera à la

mi-2025. On attend aussi l'A6 e-tron pour 2025. Pour rappel, toutes les Audi à chiffre pair seront désormais des modèles électriques. Celles à numérotation impaire restent thermiques ou hybrides.

A1	.....
A5	.....	Novembre 2024 N
A6 e-tron	.....	1 ^{er} semestre 2025 N
A7	.....	2 ^e semestre 2024 N
Q2 e-tron	.....	Mars 2026 N
Q3	.....	2 ^e semestre 2025 N
Q5	.....	2 ^e semestre 2024 N
Q6 e-tron	.....	Juillet 2024 N
R8	.....	A
e-tron GT	.....	1 ^{er} semestre 2025 R

BMW

Deux révélations importantes sont programmées cet automne : les X3 (l'électrique arrivera plus tard) et Série 1. Cette dernière représentera une évolution si importante du modèle actuel que l'on peut la considérer comme une nouvelle génération. La Série 3 bénéficiera, quant à elle, d'un restylage à l'automne, avant l'arrivée d'un modèle 100 % électrique inédit d'ici à 2026. Le remaniement du X5 est aussi prévu à cette période.

Série 1	.....	1 ^{er} semestre 2025 N
Série 2 Gran Coupé	.....	1 ^{er} semestre 2025 R
Série 3	.....	2 ^e semestre 2024 R
i3	.....	1 ^{er} semestre 2026 N
Série 4 Gran Coupé	.....	Juillet 2024 R
i4	.....	Juillet 2024 R
X3	.....	1 ^{er} semestre 2025 N
X4	.....	2 ^e semestre 2025 N
iX3	.....	2 ^e semestre 2025 N
X5	.....	2 ^e semestre 2026 N
M5	.....	2 ^e semestre 2024 N

BYD

La marque chinoise va se doter d'une version hybride rechargeable du SUV Seal U. D'ici à la fin de l'année, la gamme va aussi s'enrichir d'un petit SUV électrique.

Atto 2*	.....	2 ^e semestre 2024 N
Seal U DM-i	.....	Juin 2024 N

CITROËN

La dernière C3 animera le réseau cet été, avant que le C3 Aircross de 2^e génération ne prenne le relais à l'automne. Le C5 Aircross revisité viendra en 2025. Une version à 7 places (façon Peugeot 5008) est envisagée. L'an prochain également, la C4 subira un restylage de mi-carrière.

C3	.....	Juin 2024 N
C3 Aircross	.....	Octobre 2024 N
C4	.....	1 ^{er} semestre 2025 R
C5 Aircross	.....	Mars 2025 N
C5 Aircross 7 places	....	2 ^e semestre 2025 N

CUPRA

Après le gros restylage des Leon et Formentor en juillet, le Tavascan arrivera en concession à la rentrée. Ce SUV électrique, fabriqué en Chine, a pris son temps : il a été dévoilé il y a un an et demi ! Le Terramar (cousin du Volkswagen Tiguan) débarquera peu de temps après. L'année 2025 sera marquée par l'introduction de la Raval, une citadine électrique promise à moins de 25 000 €.

Raval	.....	Septembre 2025 N
Leon	.....	Juillet 2024 R
Formentor	.....	Juillet 2024 R
Terramar	.....	2 ^e semestre 2024 N
Tavascan	.....	Septembre 2024 N



La future R5 sera la star de la rentrée. Les prix débuteront à moins de 25 000 €. La version sportive (Alpine A290) sera présentée au Mans le 13 juin.



BMW iX3 \ 2^e semestre 2025

Ce prototype préfigure l'arrivée du prochain iX3, un modèle à part entière dans la gamme BMW, développé sur une plate-forme inédite.



Citroën C5 Aircross \ Mars 2025

Thierry Koskas, le patron de Citroën, nous promet une agréable surprise à l'intérieur de ce futur C5 Aircross. Une version à 7 places est envisagée.

R. DEMARETS



Cupra Raval \ Septembre 2025

En 2025, la jeune marque Cupra va lancer une citadine électrique au look très dynamique. Le prix de départ est annoncé à 25 000 € environ.



Fiat Panda \ 2^e semestre 2024

Ce concept, révélé début 2024, présage la prochaine Panda dévoilée en juillet. Plus longue (environ 4 m), elle aura sa déclinaison électrique.

FIAT

500e	1 ^{er} semestre 2027	N
Punto	2 ^e semestre 2026	N
600e Abarth	Juin 2024	N
500X		A
Multipla	1 ^{er} semestre 2025	N

FORD

Fiesta, Mondeo, S-Max... Ford a fait le ménage dans sa gamme ces dernières années. En 2025, c'est la Focus qui tirera sa révérence. L'avenir de la marque, à court terme, se concentre sur les SUV électriques, dont deux modèles (Explorer et Capri) seront développés avec Volkswagen. Le Puma électrique (Gen-E) se fait attendre depuis plus d'un an. Il sera enfin présenté cet été.

Puma Gen-E	1 ^{er} semestre 2025	R
Focus		A
Explorer	Juin 2024	N
Capri*	Septembre 2024	N

HONDA

Après une année 2023 chargée (ZR-V, e:Ny1, nouveau CR-V), l'actualité de la marque va se calmer. Seul le restylage du HR-V est attendu cet été. Il faudra ensuite patienter au moins deux ans avant le retour de la Prelude (en hybride). Quant à la future Jazz (électrique), elle pourrait se distinguer par un look rétro et l'utilisation de matériaux recyclés.

Jazz	1 ^{er} semestre 2027	N
HR-V	Juin 2024	R
Prelude	2 ^e semestre 2025	N

HYUNDAI

La fin du premier semestre 2024 marquera l'entrée en piste du prochain Santa Fe et des Bayon et Tucson restylés. Deux électriques

viendront compléter la gamme par la suite : un petit crossover appelé Casper (le nom sera différent en France), ainsi qu'un grand crossover à 7 places, baptisé Ioniq 7.

Casper*	2 ^e semestre 2024	N
Bayon	Juin 2024	R
Tucson	Juin 2024	R
Santa Fe	Juin 2024	N
Ioniq 7	1 ^{er} semestre 2025	N

JEEP

La version 4x4 du petit Avenger sera mise sur le marché en toute fin d'année. La gamme s'étoffera au second semestre 2025, avec l'arrivée du Recon (une sorte de Wrangler électrique) et du Wagoneer S, un luxueux SUV électrique développant 600 ch.

Avenger 4xe	Octobre 2024	N
Recon	2 ^e semestre 2025	N
Wagoneer S	Octobre 2025	N

KIA

Kia va accélérer le déploiement de sa gamme électrique avec le lancement de quatre modèles d'ici à fin 2025 : EV2 (environ 4,15 m), EV3 (4,30 m), EV5 (environ 4,50 m) et PV5 (environ 4,40 m). Ce dernier, rival du Renault Kangoo, marquera l'entrée de Kia sur le marché des véhicules utilitaires. L'EV4 prendra la forme d'une berline tricorps. Les modèles traditionnels ne vont pas disparaître pour l'instant. Les Picanto, Stonic, Sportage seront restylés, et une Ceed inédite est prévue dans deux ans.

Picanto	Juillet 2024	R
Rio		A
Stonic	2 ^e semestre 2025	R

»

DACIA

Cet été, la vedette sera le Duster. Un an plus tard, ce sera le tour du grand frère, le Bigster (4,60 m). Dacia prépare aussi la prochaine génération de Sandero, qui comprendra une version électrique, ainsi qu'un crossover coupé dans l'esprit du Renault Arkana.

Spring	Juin 2024	R
Sandero	1 ^{er} semestre 2027	N
Duster	Juin 2024	N
Bigster	Juin 2025	N
Duster Coupé*	1 ^{er} semestre 2026	N

DS AUTOMOBILES

Les futurs modèles seront électriques. La version E-Tense de la DS 4 va ouvrir le bal, suivie de près par la DS 8 (une cross-berline très aérodynamique), puis par le nouveau DS 7 en 2025. La prochaine DS 3 renouera avec ses origines de citadine à l'horizon 2028.

DS 3	2028	N
DS 4 E-Tense	Septembre 2024	N
DS 7	2 ^e semestre 2025	N
DS 8	1 ^{er} semestre 2025	N
DS 9		A

FIAT

Fiat lèvera le voile sur sa future Panda le 11 juillet. Ce faisant, l'actuelle (plus petite et moins chère) poursuivra sa carrière dans une version modernisée, sous le nom de Pandina, au moins jusqu'en 2027. L'an prochain, Fiat lancera un SUV compact cousin du Citroën C3 Aircross, qui pourrait s'appeler Multipla. Le retour de la Punto est également envisagé.

Pandina	Juillet 2024	R
Panda	2 ^e semestre 2024	N

Les nouveautés de la semaine

Le planning des renouvellements

A Abandon du modèle
N Nouveau **R** Restylage

»» Ceed	1 ^{er} semestre 2026	N
Sportage	1 ^{er} semestre 2025	R
EV1	1 ^{er} semestre 2027	N
EV2	2 ^e semestre 2025	N
EV3	Octobre 2024	N
EV4	1 ^{er} semestre 2026	N
EV5	2 ^e semestre 2025	N
EV6	1 ^{er} semestre 2025	R
PV5	2 ^e semestre 2025	N

LANCIA

L'Ypsilon marque le début de l'ère de renaissance de Lancia. Deux autres modèles électriques ont été annoncés : la Gamma, une berline au style "fastback", puis la Delta.

Ypsilon	Septembre 2024	N
Gamma	1 ^{er} semestre 2026	N
Delta	1 ^{er} semestre 2028	N

LEXUS

Présenté cet hiver, le concept-car LF-ZC nous a donné un aperçu de la future berline IS électrique dont la sortie est prévue pour fin 2025 au plus tôt.

UX 300h	Juin 2024	R
IS	2 ^e semestre 2025	N

MAZDA

Outre un léger restylage de la MX-5 au printemps (optiques différentes, écran multimédia plus grand), Mazda va lancer l'imposant CX-80 (près de 5 m de long !) à la rentrée.

CX-80	Septembre 2024	N
-------------	----------------	----------

MERCEDES

Le récent CLE arrive dans sa version cabriolet cet été, en même temps que le Classe G électrique (plus de 3 tonnes !). En fin d'année, le prochain CLA sera présenté, d'abord en électrique puis en thermique. Sa plate-forme inédite servira de base aux futurs SUV GLA et GLB et à leurs déclinaisons électriques, EQA et EQB.

Classe A		A
Classe B		A
CLA	1 ^{er} semestre 2025	N
GLA	2 ^e semestre 2025	N
GLB	2 ^e semestre 2025	N
CLE Cabriolet	Juin 2024	N
Classe G 580 EQ	Juillet 2024	N

MG MOTOR

L'entrée en vigueur de la norme européenne GSR2 cet été (qui impose des équipements de sécurité supplémentaires sur toutes les voitures neuves) va précipiter le retrait de

Mercedes CLA \\\ 1^{er} semestre 2025



Nissan Micra \\\ Mars 2025



Avec le retrait annoncé des Classe A et Classe B, le futur CLA va constituer le modèle d'entrée de gamme chez Mercedes. Le style va bien évoluer.

Renault Twingo \\\ Octobre 2026



Avec sa future Twingo (électrique), Renault veut revenir aux fondamentaux de la première génération et vise un prix d'appel sous les 20 000 €.

plusieurs modèles chez MG Motor. Cependant, d'autres débarquent : la citadine MG3 (en version hybride en juin et essence, fin 2024) ; les dernières générations de ZS (hybride) et EHS (hybride rechargeable), à l'automne. Sans oublier le roadster sportif électrique Cyberster qui sera livré en novembre.

MG3 Hybrid Juin 2024 **N**

ZS Hybrid Septembre 2024 **N**

ZS essence **A**

Marvel R **A**

MG5 **A**

EHS Octobre 2024 **N**

Cyberster Novembre 2024 **N**

MINI

La famille de la dernière Mini Cooper électrique s'élargira avec l'arrivée de versions 5 portes et cabriolet. Les livraisons du petit SUV Aceman (électrique) débuteront cet automne.

Cooper 3 portes Juin 2024 **N**

Cooper 5 portes Septembre 2024 **N**

Cooper Cabriolet Octobre 2024 **N**

Aceman Octobre 2024 **N**

MITSUBISHI

Après la Clio (Colt) et le Captur (ASX), un troisième modèle Renault sera rebadgé avec le logo aux trois diamants en 2025, il s'agit du Scenic E-Tech. Celui-ci pourrait reprendre le nom Eclipse Cross, sachant que la génération actuelle de ce SUV est en fin de carrière. Déjà lancé aux Etats-Unis, l'Outlander PHEV fera son arrivée chez nous lors de son restylage.

ASX Septembre 2024 **R**

Eclipse Cross* 1^{er} semestre 2025 **N**

Outlander PHEV 1^{er} semestre 2025 **N**

Smart #5 \\\ 1^{er} semestre 2025



Excepté la barre de toit lumineuse, le modèle de série sera fidèle à ce prototype. Smart promet une autonomie dépassant les 550 km.

NISSAN

Proche cousine de la Renault 5 E-Tech, la future Micra s'annonce comme une belle surprise. Elle sera dévoilée à l'automne. En parallèle, Nissan travaille sur la Leaf à venir, qui prendra la forme d'un SUV, ainsi que sur les prochaines générations électriques des Juke et Qashqai.

Micra Mars 2025 **N**

Juke électrique 1^{er} semestre 2025 **N**

Leaf 1^{er} semestre 2025 **N**

Qashqai Juin 2024 **R**

Qashqai électrique 1^{er} semestre 2027 **N**

OPEL

En septembre, le Frontera prendra la relève du Crossland suivi, un mois plus tard, par l'arrivée du Grandland. Ces deux modèles auront leur version électrique. En 2025, le Mokka devrait bénéficier d'une cure de jouvence, avant la commercialisation d'une Corsa revisée à l'horizon 2026.

Corsa 1^{er} semestre 2026 **N**

Mokka 2^e semestre 2025 **R**

Frontera Septembre 2024 **N**

Grandland Octobre 2024 **N**

PEUGEOT

D'ici à la fin de l'année, la marque aura lancé son nouveau 5008, le récent 3008 en hybride rechargeable et la version électrique de la 408. L'année prochaine, la 308 devrait profiter d'un lifting de mi-carrière, avant l'arrivée de nouvelles 208 et 2008 en 2026.

208 1^{er} semestre 2026 **N**

2008 2^e semestre 2026 **N**

308 2^e semestre 2025 **R**

e-408 Octobre 2024 **N**

5008 Septembre 2024 **N**



L'ID.2 est l'une des grandes nouveautés attendues chez Volkswagen. Cette citadine électrique s'annonce comme la principale rivale de la Renault 5 E-Tech. Elle existera aussi en GTI.

Peugeot 2008 \ 2^e semestre 2026



ILLUSTRATION Auto Plus

Le futur 2008 marquera une vraie rupture de style par rapport à l'actuel. Prévu en 100% électrique, il pourrait finalement garder des blocs thermiques.

PORSCHE

Les livraisons du nouveau Macan électrique débuteront à l'automne, juste avant l'arrivée de la 911 restylée... à moteur hybride. La 718 et le Cayenne passeront à l'électrique lors de leur renouvellement. Un grand SUV viendra coiffer la gamme Porsche à l'horizon 2027.

718 électrique	.....	2 ^e semestre 2025	N
911	.....	2 ^e semestre 2024	R
Macan électrique	.....	Octobre 2024	N
Cayenne électrique	.....	1 ^{er} semestre 2026	N
Grand SUV électrique	.....	1 ^{er} semestre 2027	N

RENAULT

Le plan "Renaulution" avance à un rythme effréné. D'ici à fin 2024, nous verrons surgir dans les concessions la R5 E-Tech, le Captur restylé, le Symbioz et le Rafale. En 2025, la R4 E-Tech fera son entrée, accompagnée du restylage des Austral, Espace et Megane E-Tech. Cette dernière aura sa version Esprit Alpine. La future Twingo électrique est toujours prévue pour 2026.

Twingo	.....	Octobre 2026	N
R5 E-Tech	.....	Septembre 2024	N
R4 E-Tech	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
Zoe	.....	A	
Captur	.....	Juin 2024	R
Symbioz	.....	Septembre 2024	N
Megane 4	.....	A	
Megane E-Tech	.....	1 ^{er} semestre 2025	R
Arkana	.....	A	
Austral	.....	1 ^{er} semestre 2025	R
Espace	.....	1 ^{er} semestre 2025	R
Rafale 4x4 300 ch	.....	2 ^e semestre 2024	N

SEAT

Pas de modèle neuf en vue, mais un restylage programmé pour la plupart de ceux de la gamme actuelle: la Leon et l'Ateca cette année, les Ibiza et Arona l'année prochaine.

Suzuki eVX \ 1^{er} semestre 2025



Le concept eVX (photo) signale l'avènement du premier modèle tout électrique chez Suzuki. Ce petit SUV aura une version à quatre roues motrices.

Ibiza	.....	1 ^{er} semestre 2025	R
Arona	.....	1 ^{er} semestre 2025	R
Leon	.....	Juin 2024	R
Ateca	.....	2 ^e semestre 2024	R

SKODA

Skoda mise sur l'électrique: quatre modèles inédits sont prévus dans les deux prochaines années. 2024 verra apparaître l'Eloq (remplaçant du Karoq), suivi de l'Epiq en 2025 (un petit SUV). En 2026, nous attendons un break Combi et un grand SUV à 7 places, dérivé du concept Vision 7S.

Epiq	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
Eloq	.....	2 ^e semestre 2024	N
Octavia	.....	Juin 2024	R
Break Combi	.....	1 ^{er} semestre 2026	N
Enyaq/Enyaq Coupé	....	1 ^{er} semestre 2025	R
Grand SUV électrique	.....	1 ^{er} semestre 2026	N

SMART

Le #5 (4,60 m) marquera l'arrivée de Smart sur le segment C. Il profitera d'une plate-forme moderne (architecture électrique 800 V), mais n'aura pas de version à 7 places. Une berline compacte (#4) suivra en 2026. Quid de la petite Fortwo (#2)? Son retour pourrait se concrétiser en 2027, si les ingénieurs réussissent à développer une voiture performante (l'objectif est d'atteindre 200 km d'autonomie), tout en restant abordable. La marque n'exclut pas la possibilité de s'allier à un partenaire pour ce projet dont la poursuite (ou non) sera prochainement décidée.

#5	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
#4	.....	1 ^{er} semestre 2026	N

SUZUKI

Le Vitara bénéficiera d'un lifting à la rentrée (face avant et mise en conformité avec la norme GSR2). La marque dévoilera par la

suite son premier modèle 100 % électrique. Dérivé du concept eVX (photo), il prendra la forme d'un petit SUV d'environ 4,30 m de long.

Ignis	.....	A
eVX*	.....	1 ^{er} semestre 2025
Vitara	.....	Septembre 2024

TOYOTA

Toyota accélère sur l'électrique. Deux modèles inédits sont prévus pour 2025: un petit SUV équivalent au Yaris Cross, et le bZ3C, un crossover coupé dont la version chinoise a récemment été dévoilée (le nom sera différent en Europe). Un nouveau Rav4 est prévu pour 2026, tandis que le Highlander, bientôt retiré du marché français, pourrait être remplacé par un SUV électrique à 7 places dans deux ans. Un roadster électrique, préfiguré par le concept FT-Se, est également dans les cartons.

Urban SUV	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
bZ3C *	.....	2 ^e semestre 2025	N
Corolla Cross	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
bZ4X	.....	2 ^e semestre 2024	R
Rav4	.....	1 ^{er} semestre 2026	N
Land Cruiser	.....	Septembre 2024	N
GR86	.....	A	
Roadster électrique	....	2 ^e semestre 2027	N
Highlander	.....	A	
SUV 7 pl. électrique	....	1 ^{er} semestre 2026	N

VOLKSWAGEN

Parmi les VW les plus attendues, citons la deuxième génération du T-Roc (l'un des best-sellers de la marque en Europe), ainsi que la citadine électrique ID.2 (future rivale de la Renault 5 E-Tech). Début 2025, le Tiguan Allspace sera remplacé par le Tayron, un nouveau nom pour ce SUV qui conservera ses 7 places.

Up!	.....	A	
ID.2	.....	Novembre 2025	N
T-Roc	.....	1 ^{er} semestre 2026	N
T-Roc Cabriolet	.....	A	
Golf	.....	Juin 2024	R
ID.3 GTX / ID.7 GTX	.....	Octobre 2024	N
Touran	.....	A	
Arteon	.....	A	
ID.7 Tourer	.....	Octobre 2024	N
Tayron	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
ID. Buzz 7 places	.....	Octobre 2024	N

VOLVO

Volvo sortira un à deux modèles électriques par an de 2025 à 2027 (année de son centenaire). Il y aura aussi une grande berline (ES90) et l'EX60 (remplaçant du XC60) en 2025. Il faudra attendre 2027 pour le EX40, qui succédera au XC40 (récemment rebaptisé EX40 en électrique).

EX30 Cross Country	...	1 ^{er} semestre 2025	N
EX90	.....	2 ^e semestre 2024	N
ES90	.....	1 ^{er} semestre 2025	N
EX60	.....	2 ^e semestre 2025	N
ES60	.....	1 ^{er} semestre 2026	N
EX40	.....	1 ^{er} semestre 2027	N

*Le nom n'est pas officiel.

Les voitures de la semaine

Par Julien Sarboraria



À BORD DU NOUVEAU FRONTERA

Opel sur tous les fronts

Avec son nouveau Frontera, Opel veut séduire les clients à la recherche d'un véhicule familial, pratique et économique. Nos premières impressions.

La famille des SUV s'agrandit chez Opel. Le dernier de la bande se nomme Frontera. Mais au-delà du nom, il n'a rien à voir avec le 4x4 rustique des années 1990 : il s'agit ici d'un petit SUV à deux roues motrices, qui partage la même base technique que le prochain Citroën C3 Aircross. Les ressemblances entre les deux sont d'ailleurs assez frappantes (silhouette, dessin de custode), même si l'allemand a sa propre personnalité. La nouvelle plateforme lui ouvre la porte à des motorisations modernes, dont une version électrique (jusqu'à 400 km d'autonomie annoncés). L'habitacle ne fait pas dans l'originalité, mais la présentation est plutôt moderne et l'ergono-

mie, bonne. C'est au chapitre de la vie à bord et des aspects pratiques que le Frontera marque des points. Son grand gabarit (4,38 m, soit 17 cm de plus que le Crossland qu'il remplace) profite à l'habitabilité et au volume de chargement (460 dm³ avec double plancher de coffre). Il n'est pas non plus avare en ran-



Volume: 460 dm³
Le volume du coffre est généreux (460 dm³ selon Opel) et les formes carrées facilitent le chargement.



La présentation est moderne, mais on a vu mieux chez Opel en matière de qualité perçue. En revanche, les aspects pratiques sont nombreux.



La banquette (non coulissante) est confortable, mais il manque un accoudoir à l'arrière.

Et aussi...

La Citroën Ami évolue

Après quatre ans et déjà 50 000 unités écoulées, la petite Citroën sans permis change de look. Sa teinte originale bleu clair laisse place à une couleur plus foncée (Night Sepia), proche de celle de l'ancienne série limitée "Ami Buggy". Les déclinaisons Tonic et Pop sont remplacées par une version plus haut de gamme, baptisée Peps. Elle se démarque notamment par des stickers sur les portes et un spoiler arrière. Les tarifs seront annoncés début juin.



CITROËN

Kia Picanto : dès 15 990 €

La Picanto restylée est disponible à la commande. La gamme s'articule autour de deux moteurs essence (63 et 79 ch) et trois finitions (Motion, Active et GT-Line). Les prix commencent à partir de 15 990 € avec l'écran tactile de 8"/20 cm et la caméra de recul, mais sans clim' (elle apparaît au deuxième niveau).



KIA

TOP 10 DES VENTES

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

1	Dacia Sandero	24 634	+ 19%
2	Peugeot 208	19 241	+ 68%
3	Renault Clio	14 836	+ 28%
4	Peugeot 2008	9 882	+ 35%
5	Dacia Duster	9 282	- 1%
6	Renault Captur	8 462	- 7%
7	Renault Twingo	8 220	+ 93%
8	Toyota Yaris	7 724	+ 39%
9	Dacia Jogger	7 361	+ 9%
10	Fiat 500	7 200	+ 22%

Les 10 modèles préférés des particuliers roulent à 56 % à l'essence (hybrides compris), 24 % à l'électricité, 17 % au GPL et... 3 % au gazole!

Avec notre partenaire

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois



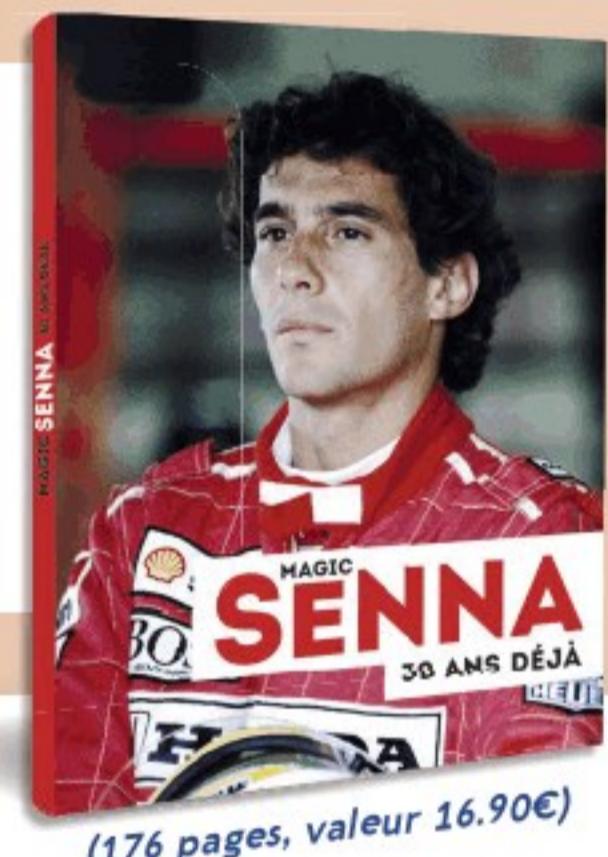
J'AI DES ENTRÉES GRATUITES À MES SALONS PRÉFÉRÉS
tout au long de l'année tels que Rétromobile, le Mondial de l'automobile, la Foire de Paris et bien plus encore.

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



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 - 49, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77222 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** à remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article 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 retrait sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les données poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



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 # D1552546

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%

(1)

-45%

OFFRE ANNUELLE

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

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

(2)

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

IBAN:

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

Date et signature obligatoires

Le :

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

à l'adresse : bit.ly/ap_1864

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



SCANNEZ-MOI !

2. J'indique mes coordonnées:

M. Mme

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99€), des frais de port (23,92€), du site internet (26€). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 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. A 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 [serviceabonnement@eras.fr](#) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024, DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@eworldmedia.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



N. SOLER

P. 24, DOSSIER SPÉCIAL : le nouveau **Dacia Duster** à l'épreuve, avec nos tests exclusifs (tenue de route, habitabilité, qualité, confort, capacités hors bitume...) et les essais chiffrés des **Dacia Duster 1.3 TCe 130** et **Dacia Duster Hybrid 140**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **Skoda Kodiaq**.

P. 36, MATCH : la **Toyota Yaris Hybride** de 130 ch face à la **Peugeot 208 Hybrid** de 136 ch et à la **Renault Clio E-Tech full hybrid** de 145 ch.

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Fiat 600 électrique**.

◀ P. 41, ON A TOUT ESSAYÉ : la **Microlino Lite**.

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.



Circuit routier
6500 m

Anneau de vitesse 2500 m

Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

Menés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprecier 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

32s
au 1 000 m D. A.

Toyota Yaris Hybride (130 ch)



N. SOLER

TOP 20

La Toyota Yaris Hybride 130 ch face à ses rivales

Accélération au 1 000 m départ arrêté

1 ^{re}	Skoda Fabia 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	29s6
2 ^e	Audi A1 35 TFSI S tronic 7 (150 ch)	30s
3 ^e	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	30s1
4 ^e	Opel Corsa 1.2 Turbo BVA (130 ch)	30s8
5 ^e	Toyota Yaris VVT-i (120 ch)	31s
6 ^e	Renault Clio E-Tech full hybrid (145 ch)	31s4
7 ^e	Honda Jazz Hybrid e:HEV (122 ch)	31s9
8 ^e	Toyota Yaris Hybride (130 ch)	32s
9 ^e	Audi A1 Sportback 30 TFSI S tronic 7 (116 ch)	32s2
9 ^{e ex ae}	Kia Rio 1.0 T-GDI MHEV (120 ch)	32s2
9 ^{e ex ae}	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (100 ch)	32s2
12 ^e	Peugeot 208 1.2 PureTech (100 ch)	32s4
12 ^{e ex ae}	Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	32s4
14 ^e	Kia Rio 1.0 T-GDI (100 ch)	32s5
14 ^{e ex ae}	Mazda 2 Hybrid (116 ch)	32s5
14 ^{e ex ae}	Toyota Yaris Hybride (116 ch)	32s5
17 ^e	Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	32s7
18 ^e	Opel Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	32s8
18 ^{e ex ae}	Skoda Fabia 1.0 TSI (95 ch)	32s8
20 ^e	Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch)	33s1



Y. LEFEUVRE

► La Skoda Fabia 1.5 TSI 150 DSG7 affiche une belle nervosité : c'est la seule citadine de notre top 20 à se glisser sous les 30s au 1 000 m D. A.



Le Dacia Duster

Le SUV roumain revient dans une troisième génération aux ambitions dévorantes ! Mais ses prestations sont-elles à la hauteur de ses tarifs, en hausse ? Pour y voir clair, les équipes du labo d'*Auto Plus* ont passé le nouveau Duster au crible : performances, consommation, confort, finition...

En deux générations et quatorze ans de carrière, le Duster s'est écoulé à plus de 2,4 millions d'exemplaires dans le monde. L'an dernier, alors qu'il était en préretraite, le Duster 2 a encore réussi à se hisser au 9^e rang des immatriculations en France. En Europe, il a terminé l'année à la 15^e place, devant des best-sellers comme les Renault Captur, Volkswagen Polo, Nissan Qashqai... Plus fort encore : le Dacia est toujours le SUV préféré des particuliers, en France comme sur le reste du continent.

Une génération en rupture

Une popularité impressionnante, sur laquelle espère bien surfer le nouveau Duster. Ce troisième opus opère cependant une rupture marquée avec ses prédecesseurs. Pas dans ses dimensions, très proches de celles de l'ancien modèle, à l'exception de la hauteur, ramenée de 1,70 m à 1,66 m, afin de favoriser l'aérodynamisme. Mais

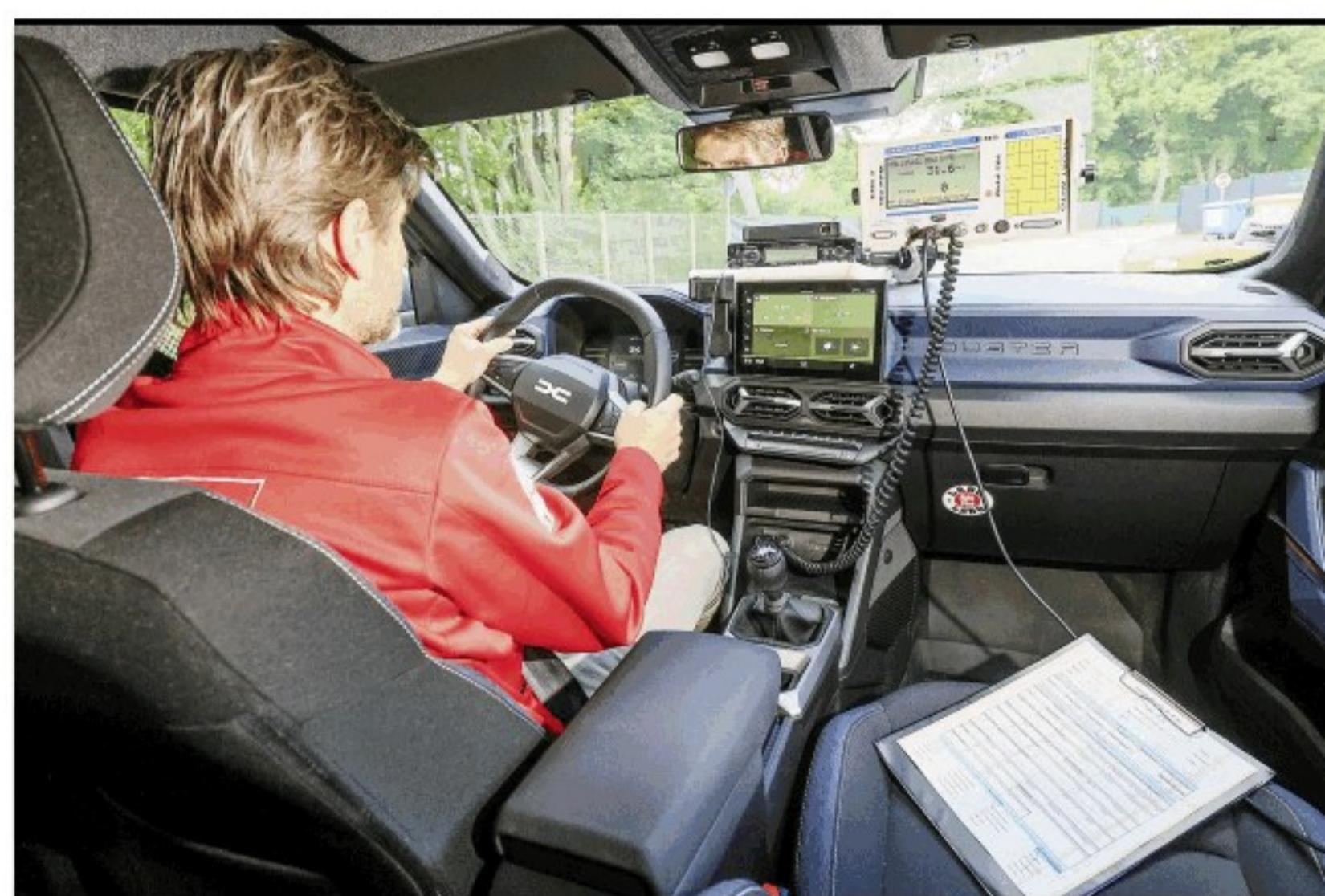
le Duster 3 affiche un look plus affirmé que jamais, un équipement enrichi, ainsi que des aides à la conduite qui lui étaient jusqu'alors inaccessibles. Enfin, il fait pour la première fois l'impassé sur le diesel, préférant proposer à la place une propulsion hybride, déjà vue dans le Jogger. La version GPL Eco-G 100 reste au catalogue en entrée de gamme, et promet toujours des coûts d'utilisation réduits. Tout cela s'accompagne cependant d'une inflation sensible, avec un premier prix à 19 690 € contre 17 990 € pour l'ancien modèle (et même 11 990 € à son lancement en 2018!). Et aucune remise à espérer. Quant à la version hybride, elle dépasse les 28 000 € en haut de gamme. Alors, certes, la concurrence reste bien plus chère (4 000 € de plus en moyenne à prestations comparables), néanmoins Dacia s'aventure dans des sphères tarifaires inhabituelles ! Le Duster "new-look" a-t-il les moyens de ses ambitions ? C'est ce que nous allons voir.



La gamme

Le nouveau Duster a révisé sa gamme de motorisations, en supprimant notamment le diesel. Mais il peut compter sur l'essence/GPL Eco-G 100, ainsi que sur une inédite version hybride qui reprend le groupe motopropulseur des Renault Clio et Captur et du Dacia Jogger. Seule offre 100 % essence, le 1.2 TCe de 130 ch (désormais micro-hybridé) se décline en 4x2 ou 4x4. Enfin, la gamme compte toujours quatre finitions.

Finition	1.0 Eco-G 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 €



À l'épreuve



PHOTOS : N. SOLER

Au sommaire

La tenue de route, l'habitabilité, la qualité	p. 26
Le confort, les capacités hors bitume, les équipements	p. 28
La version essence de 130 ch à l'essai	p. 30
La version hybride de 140 ch à l'essai	p. 31

LES TESTS EXCLUSIFS DU

La tenue de route

L'ancien Duster revendiquait un comportement routier sain, mais se montrait pataud et sujet aux prises de roulis. Plus bas et doté de barres antiroulis plus fermes, le nouvel opus gagne nettement en dynamisme. Son train avant apparaît plus incisif, son roulis vraiment mieux contenu. Très assistée, sa direction manque bien d'un peu de précision autour du point milieu, ce qui pourra gêner sur autoroute, mais elle gagne en consistance aux angles de braquage plus importants. Enfin, le freinage – doté de quatre disques sur toutes les versions – offre des distances d'arrêt plutôt bonnes dans la catégorie des petits SUV, avec 64 m pour stopper depuis 130 km/h sur les deux versions que nous avons déjà pu mesurer (TCe 130 et Hybrid 140).

Stabilité à toute épreuve

Et en situation d'urgence, comment se comporte le nouveau Duster ? Pour le savoir, nous avons effectué, sur le circuit de Montlhéry, le traditionnel test de la baïonnette (ou de l'élan), qui consiste en un évitement/double changement de voie à vitesse élevée. Un test qui a pour but de pousser le châssis dans ses limites et tester ses réactions lors de changements d'appui brutaux. Les résultats sont probants sur les deux versions essayées, toutes deux chaussées de pneumatiques Continental EcoContact 6 en dimension 215/65 R18. Même avec des vitesses d'entrée



Même en situation d'urgence, comme ici lors du test de la baïonnette à Montlhéry, le Duster est facile à contrôler et bien équilibré. En version Hybrid (en beige), aux barres antiroulis renforcées, il est encore plus stable qu'en 1.2 TCe.



Doté de quatre freins à disques sur toutes les versions, le Duster affiche des distances d'arrêt dans la bonne moyenne de la catégorie, avec 64 m pour stopper depuis 130 km/h.

élevées (jusqu'à 95 km/h !), le SUV Dacia conserve un très bon pouvoir directionnel, tandis que son train arrière se révèle très stable. Sa direction ne durcit pas dans l'effort, et les interventions de l'ESP sont judicieuses et bien dosées. Malgré son poids supérieur (+ 69 kg), on note que la version Hybrid prend moins de roulis (grâce à ses barres renforcées) que la 1.2 TCe. En somme, le nouveau Duster se montre à la fois sécurisant et facile à maîtriser en situation d'urgence. A la fois plus plaisant à emmener et plus sûr que son prédecesseur, ce Duster marque des points. ■

L'habitabilité et le coffre

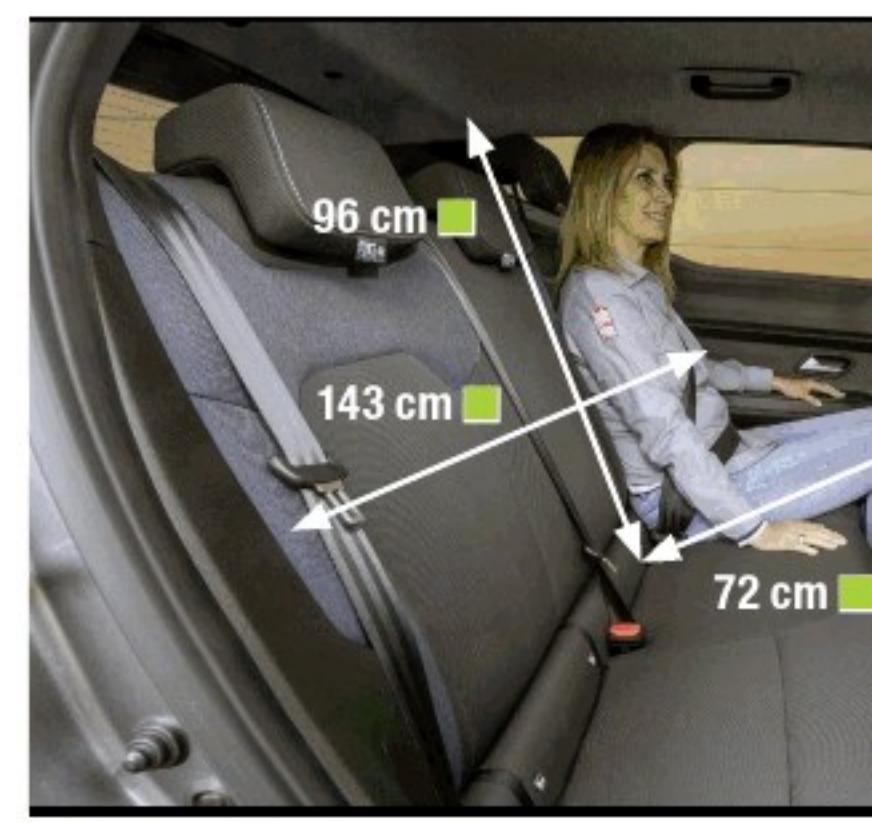
Le Duster n'a pas fondamentalement changé ses dimensions extérieures, mais il a réussi à grappiller quelques centimètres d'habitabilité à l'arrière : + 2 cm aux jambes et en garde au toit, + 1 cm en largeur aux coudes. Il affiche des cotés dans la bonne moyenne des SUV citadins, et l'on appréciera la bonne luminosité à bord, ainsi que la possibilité de glisser les pieds sous les sièges avant. On pourra certes repro-

cher à la banquette un dossier un peu trop vertical, mais elle se montre plutôt moelleuse, y compris à sa place centrale.

Un coffre généreux

Du côté du coffre aussi, les progrès sont notables, avec 475 dm³ mesurés pour la version hybride (soit à peu près autant qu'avec l'ancienne version en GPL) et 490 dm³ pour notre version TCe 130, pourtant dotée de l'encombrante roue de secours galette

optionnelle. De quoi positionner le Duster très favorablement dans sa catégorie, aux côtés des meilleurs élèves de la classe que sont les Hyundai Kona Hybrid (495 dm³), MG ZS (490 dm³) et Ford Puma (475 dm³). Le Dacia se permet même de rivaliser avec des modèles du segment supérieur comme... son grand cousin le Renault Austral (480 dm³). Mais ce dernier propose une banquette coulissante dont le SUV roumain est privé. ■



La qualité

De prime abord, le nouveau Duster inspire confiance. Larges protections de carrosserie, peinture suffisamment épaisse et appliquée avec régularité : le SUV Dacia semble apte à résister aux agressions extérieures comme au temps qui passe. Les jours entre les ouvrants pourraient être un peu plus fins, mais ils sont réguliers, les boucliers étant, quant à eux, ajustés avec finesse. Bon point, le capot est articulé à l'aide de deux vérins. Dommage que l'absence de cache moteur mette en évidence les gaines trop courtes, qui ne protègent pas les fils jusqu'aux extrémités. En levant la voiture sur un pont, on découvre des soubassements très soignés. L'ensemble est intégralement protégé par des caches recouverts d'une fine couche de feutrine, flatteuse à l'œil. Rien

ne dépasse, la traverse arrière est enveloppée par un habillage en plastique, tandis que la ligne d'échappement est surmontée d'un écran thermique sur toute sa longueur. Dans le détail, on aurait aimé retrouver un peu de feutrine (le plastique est ici brut) dans les passages de roue, notamment pour limiter le bruit lorsque l'on roule sous la pluie.

Un habitacle très low cost

L'ouverture de la porte laisse une première bonne impression. D'abord parce que les joints triple épaisseur (dont deux avec feutrine) sont épais et bien arrimés. Ensuite parce que le compteur numérique et le bel écran central font modernes. Hélas, le moindre rayon de soleil trahit la nature des plastiques : partout dans l'habitacle, ils sont durs et brillants. Leur apparence en



PHOTOS : N. SOLER

Nous avons mesuré l'épaisseur de la peinture à 136 micromètres en moyenne, une valeur très correcte dans l'absolu. En outre, cette épaisseur est régulière sur toute la surface de la carrosserie.



Si les assemblages et les ajustements sont soignés, les matériaux en plastique trahissent une évidente recherche d'économies. Idem pour la moquette ou le ciel de pavillon, à l'aspect râche et bon marché.



Les soubassements du Duster sont intégralement protégés par des caches. En revanche, l'habillage des passages de roue apparaît trop sommaire : de la feutrine y serait bienvenue afin d'atténuer les bruits de roulement.

souffre, tout comme leur sensibilité aux rayures. La "patte" des comptables roumains se voit également au sol et au plafond, avec une moquette et un ciel de toit particulièrement râches et d'aspect bon marché. Au second rang, la tôle et les vis apparentes au niveau de la tête des passagers

nous ramènent plusieurs décenties en arrière. Même "punition" au niveau du hayon, qui cache, par ailleurs, son contenu avec une plage arrière vibrante et donc bruyante. Dommage, car le reste du mobilier est globalement bien assemblé, d'un aspect avenant et ajusté avec rigueur.



Les places arrière offrent une habitabilité satisfaisante : on dispose de suffisamment d'espace et l'on peut aisément glisser les pieds sous les sièges avant. Si son dossier est un peu trop vertical, la banquette est plutôt moelleuse et comporte une cinquième place véritablement utilisable.



Volume : de 475 à 490 dm³



En hybride comme en thermique, le Duster affiche un volume de coffre très généreux pour la catégorie des SUV citadins. Et même comparée à celle des modèles compacts, la soute reste d'une belle capacité.

LES TESTS EXCLUSIFS DU

Le confort

Côté suspensions, le Duster conserve le même type de liaisons au sol que la génération précédente, mais il s'appuie sur une plate-forme moderne (celle de l'actuel Captur). Ses barres antiroulis ont été raffermies et ses réglages d'amortisseurs ajustés, afin d'améliorer le dynamisme du comportement. Au détriment de la qualité de filtration ? A vrai dire... ça dépend ! Sur notre version TCe 130, le résultat paraît convaincant, avec un bon compromis confort/tenue de route. En revanche, sur la variante hybride, plus lourde et donc montée sur des suspensions plus fermes, on note une certaine sécheresse en compression. Heureusement, les plus grosses déformations et autres ralentisseurs sont efficacement absorbés grâce aux débattements importants.

Plus silencieux, mais...

Les progrès sont plus évidents en matière d'insonorisation. Si la version TCe 130 a troqué



N. SOLER

Le Duster conserve des suspensions aux amples débattements, favorables à une bonne filtration. Mais il adopte aussi des roues plus grandes (jusqu'à 18" contre 17" auparavant), ce qui n'arrange pas la filtration des plus petites inégalités. En outre, la version hybride se dote d'un amortissement plus ferme, chahutant un peu ses passagers.



N. SOLER

Le nouveau Duster a beaucoup progressé en matière d'insonorisation. Mais il reste sujet à des bruits d'air un peu trop existants à haute vitesse sur autoroute.

son quatre cylindres contre un trois cylindres, ce dernier reste fort discret. La version hybride se fait apprécier en ville grâce à ses nombreuses phases de roulage en électrique. Hélas, cela se gâte lorsque le rythme s'accélère : le 1.6 donne alors un peu trop de voix. Et si les bruits de roulement sont contenus, il n'en va pas de même des turbulences aérodynamiques, trop présentes à partir de 110-120 km/h.

Les capacités hors bitume



A. SAUNIER

Même en version deux roues motrices, le Duster se montre à l'aise en hors-piste grâce à sa garde au sol de 209 mm et à ses suspensions à grands débattements.



A. CORTESE/DACIA

La transmission 4x4, uniquement disponible avec le moteur TCe 130, s'accompagne d'une garde au sol légèrement augmentée et de pneus 4 saisons.

Soyons clair : le Duster n'est toujours pas un franchisseur. Il ne propose qu'une seule version à quatre roues motrices (avec le TCe 130), mais ni gamme de rapports courts, ni vrai blocage de différentiel. Néanmoins, sa garde au sol de 209 mm (et même 217 mm sur la version 4x4) est plutôt confortable, il comporte des suspen-

sions à grands débattements et possède une carrosserie bien protégée par des sabots avant et arrière, ainsi que par des habillages latéraux en plastique "Starkle". Voilà qui permettra de s'élanter sur les chemins creux sans crainte d'abîmer l'auto. Mais si l'on veut affronter des terrains plus difficiles (boue, neige), la version 4x4, facturée

2300 € de plus que la TCe 130 4x2 (hors malus qui entraîne un surcoût de 370 à 550 €), est châudemment recommandée.

La version 4x4 pour la neige

La transmission intégrale offre cinq modes (auto., neige, boue/sable, hors-piste et éco) pour s'adapter aux différentes conditions. Elle est accompagnée, en

outre, de pneus quatre saisons, d'un système de régulation de la vitesse en descente, et d'angles d'approche (31°), de fuite (36°) et ventral (24°) améliorés grâce à sa garde au sol légèrement majorée. Le Duster dispose, par ailleurs, d'un affichage dédié au tout-terrain sur l'écran tactile (angles d'inclinaison/tangage, répartition du couple).

Les équipements



En finition haute Extreme, le Duster dispose enfin de ces fameuses barres de toit "modulables", déjà vues sur les Sandero Stepway et Jogger : à l'aide d'une clé Torx, il est possible de les basculer de la position longitudinale à la position transversale pour faciliter certains chargements.



Disséminés partout dans l'habitacle et le coffre, les fixations "YouClip" permettent d'accrocher divers accessoires compatibles : support pour tablette, lampe nomade, crochet pour suspendre un sac...

Qui dit montée en gamme, dit enrichissement de l'équipement : le Duster se targue, en effet, d'une dotation de série plus généreuse qu'avant. La finition de base Essential a, par exemple, gagné une clim' manuelle, des rétroviseurs électriques et dégivrants, un radar de recul, un régulateur de vitesse ou encore une vitre électrique séquentielle côté conducteur, ainsi que les aides à la conduite désormais rendues obligatoires par la législation européenne (freinage d'urgence auto., aide au maintien dans la voie, lecture des panneaux avec alerte de survitesse...). Un équipement déjà très correct, auquel la finition Expression ajoute notamment des jantes en alu de 17", une instrumentation numérique assortie d'un écran tactile de 10", une caméra de recul et des essuie-glaces automatiques. Viennent ensuite deux finitions vendues au même tarif : Extreme et Journey. Toutes deux disposent de la clim' auto., de la carte mains libres ou encore

de l'assistant feux de route, mais l'Extreme se veut mieux adaptée à un usage en tant que véhicule "bon à tout faire", avec ses barres de toit modulables, une sellerie lavable, ainsi que des tapis de sol et de coffre en caoutchouc. La finition Journey revendique une présentation plus classique, mais offre une dotation de confort un peu plus complète : jantes de 18", chargeur à induction, GPS Media Nav Live. Ce dernier est facturé 600 € sur Extreme et 650 € sur Expression.

Une foule d'accessoires

Côté options, le Duster peut désormais recevoir un volant chauffant (300 € avec les sièges avant chauffants sur Extreme et Journey). Les deux finitions hautes proposent également un pack City (490 €) incluant l'avertisseur d'angles morts, le radar de stationnement avant, ainsi qu'une caméra multivue. Enfin, le catalogue d'accessoires est bien fourni lui aussi, allant d'éléments à fixer sur les attaches YouClip (lampe, porte-



L'instrumentation numérique sur écran de 7"/18 cm présente un graphisme simple qui a le mérite d'être très clair. Il figure de série dès le deuxième niveau de finition Expression, tout comme l'écran tactile de 10"/25,4 cm avec Mirror Screen. Ce dernier bien positionné et facile d'utilisation se révèle assez réactif. Seul bémol : le réglage du son (pour le passager) via deux boutons 1 riquiqui au sommet.



boisson, support de tablette...) au très malin pack "Sleep" permettant de transformer le Duster en couchette deux places, sans parler de la galerie de toit (710 €)

ou de la tente deux-trois places à fixer au hayon (400 €). Comme disait une publicité (Renault !) du siècle dernier : "A vous d'inventer la vie qui va avec!" ■



Facturé 1 590 €, le pack "Sleep" transforme le Duster en couchette pour deux personnes (130 x 190 cm). Il peut être complété par une galerie de toit (710 €) et même une tente de 2-3 places se fixant sur le hayon (400 €).

LES ESSAIS CHIFFRÉS

La version essence de 130 ch

1.2 TCe 4x2 Journey - 130 ch - 24 900 € / 25 090 €*



PHOTOS : N. SOLER



Equipé d'une micro-hybridation, le 1.2 TCe se montre plutôt sobre, notamment sur autoroute, où il ne réclame que 6,3 l/100 km.



Une fois n'est pas coutume, le Duster TCe 130 se dote d'une boîte à 6 vitesses dont l'étagement n'est pas exagérément long, ce qui profite aux reprises comme aux accélérations.

Plus polyvalent que jamais

La motorisation TCe 150 ayant disparu, cette version TCe 130 est désormais la version thermique la plus puissante de la gamme. Et c'est le récent bloc 1.2 TCe, inauguré par le Renault Austral, qui s'y colle. Si elle n'autorise pas de roulage en mode électrique, sa micro-hybridation en 48 volts a des effets positifs sur la consommation, en baisse de 0,5 l/100 km en moyenne par rapport à l'ancien Duster TCe 130, et ce en dépit d'une masse augmentée d'une bonne cinquantaine de kilogrammes. C'est encore mieux sur autoroute, où cette version ne réclame que 6,3 l/100 km, soit presque 1 litre de moins que la précédente. En épaulant le 1.2 TCe, le moteur électrique (associé à une batterie de 0,8 kWh) améliore aussi les performances, avec 8 dixièmes de gagnés sur le 1000 m départ arrêté, et des reprises en léger progrès sur les quatrième et cinquième rapports. A l'usage, ce groupe motopropulseur ne donne pas l'impression de forcer, d'autant qu'il est bien épaulé par une boîte à 6 rapports judicieusement étagée et à la commande plutôt agréable. Il fait preuve d'une bonne élasti-

cité, évitant ainsi des rétrogradages inutiles. Enfin, il se montre discret même lorsqu'il est fortement sollicité.

Une version performante et sobre

Pour résumer, voilà un ensemble mécanique tout à fait convaincant. Il confère à cette version une vraie polyvalence, tant au quotidien que lors des longs voyages, où l'on appréciera le comportement routier plus dynamique qu'auparavant et le confort général plutôt feutré. On regrettera cependant les bruits aérodynamiques un peu trop présents aux allures autoroutières, mais aussi une position de conduite pas idéale : les cuisses manquent de soutien, tandis que le volant mériterait davantage d'amplitude de réglage en profondeur. Enfin la pédale d'embrayage assez haute (et à la course importante) n'est pas des plus agréables. Reste que pour ceux qui ne souhaitent pas disposer d'une transmission automatique, ce Duster TCe 130 se pose en alternative très intéressante à la version hybride (*voir ci-contre*), à la fois plus chère à finition équivalente et à peine plus sobre. ■

NOS MESURES

	LABO	Auto Plus	LABO
Vitesse maxi ⁽¹⁾		180 km/h	
Accélération 1000 m D. A.		31s6	■
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s4/10s5/15s4		■
Consommation moyenne	6,4 l/100 km		■
Route	6,2 l/100 km		■
Autoroute	6,3 l/100 km		■
Ville	6,8 l/100 km		■
Poids	1349 kg		■
Diamètre de braquage	11,3 m		■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m		■

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

Moteurs turbo-essence + électr.	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	124 g/km/+ 190 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/60 R18
Réservoir	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	3 ans (km illimités)

Le verdict

Une référence !



La planche de bord affiche un design plutôt moderne et reçoit des interfaces numériques sur cette version Journey. Mais les plastiques sont tous durs, tandis que le volant manque d'amplitude de réglage en profondeur.

En attendant de prendre en main la version essence/GPL Eco-G de 100 ch, pas encore disponible à l'heure où nous écrivons ces lignes, nous avons déjà pu tester et mesurer les variantes essence TCe de 130 ch et hybride de 140 ch.

La version hybride

1.6 Hybrid Extreme - 140 ch - 28 100 € / 28 100 €*



PHOTOS: N. SOLER



Sans surprise, c'est en ville que la motorisation du Duster Hybrid est la plus sobre, avec seulement 5,7 l/100 km.

NOS MESURES

Vitesse maxi ⁽¹⁾	160 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route	6,3 l/100 km
Autoroute	6,5 l/100 km
Ville	5,7 l/100 km
Poids	1 418 kg
Diamètre de braquage	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Puissance combinée	140 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO ₂ /Bonus ou malus	114 g/km/0 €
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance maxi	94 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	148 Nm à 3 600 tr/mn
Moteurs électriques	Synchrone à aimants permanents + alterno-démarreur
Puissance maxi	49 + 20 ch
Couple maxi	205 + 50 Nm
Batterie lithium-ion	1,2 kWh/230V
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique
Pneus	215/65 R17
Réservoir	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	3 ans (km illimités)

Le verdict

Intéressant

1. Donnée constructeur.

Le Bilan



L'âge de la maturité

S'il a vu ses tarifs augmenter – comme, hélas, ses concurrents –, le Duster progresse dans tous les domaines. Mieux présenté, un peu plus spacieux et doté d'équipements plus modernes, il a aussi peaufiné ses qualités routières avec sa nouvelle base technique, que ce soit sur le plan du comportement, de l'agrément mécanique ou du confort. Bien peu de choses séparent désormais ce SUV "low cost" des modèles plus traditionnels, ces derniers se distinguant essentiellement par une finition plus raffinée ou une insonorisation plus poussée sur autoroute. Même avec des tarifs en hausse, le Duster reste un cas à part sur le marché et une bonne affaire!



A. SAUNIER



Par Vincent Desmonts

DIESEL

Skoda Kodiaq

2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl. - 150 ch

49 550 € / 47 900 €*



PREMIER TEST DU NOUVEAU KODIAQ

Familial par excellence

Skoda renouvelle son grand SUV en le mettant à jour sur le plan technologique. Cela, tout en conservant les atouts qui lui permettent de séduire les familles... surtout si elles sont nombreuses et aiment voyager.

Le précédent Kodiaq était déjà un beau bébé de 4,70 m de long. Cette deuxième génération s'étire encore de 6 cm supplémentaires! Voilà qui n'arrangera guère vos affaires au moment de trouver une place de stationnement ou de manœuvrer la bête. Mais vos passagers n'auront que des raisons de s'en réjouir! Le Kodiaq possède en effet un sa-

cré sens de l'accueil, avec sept places spacieuses (il existe aussi une version cinq places, facturée 1 080 € de moins), y compris pour des adultes. Les occupants de la deuxième rangée apprécieront la banquette confortable, coulissante et dotée de dossier réglables. Ceux du troisième rang devront faire preuve d'un peu de souplesse pour s'y glisser, mais ils bénéficieront d'un espace

plus que correct, d'accoudoirs sur les côtés et d'un fenestron de taille tout à fait acceptable. Par ailleurs, le SUV Skoda permet d'envisager sereinement les voyages en préservant un coffre très convenable: 340 dm³ annoncés. Lorsque l'on rabat les deux sièges du fond, on bénéficie d'une soute immense de 845 dm³! Désormais digne de cousins plus huppés estampillés Volkswagen ou Audi, la finition apparaît fort léchée. Mais, à l'inverse de ceux-ci, le Kodiaq offre un très bon rapport prix/équipement, la seule finition proposée pour l'instant disposant d'une dotation très complète. En plus de tout cela, il fait preuve d'un sens pratique très développé, avec moult astuces, que ce soit du côté des rangements (nombreux et globalement bien pensés) ou de celui des équipements fort pratiques, comme le parapluie caché dans la portière conducteur, le grattoir à pare-brise situé derrière la trappe à carburant ou encore les boudins

en plastique qui se déploient automatiquement à l'ouverture des portières afin de protéger leurs arêtes des chocs (dans un pack à 590 €). En résumé, on se sent bien à bord du Kodiaq!

Un diesel à la hauteur

Outre une motorisation hybride rechargeable (indisponible au moment de notre essai), figurent au programme un 1.5 TSI 150 et un 2.0 TDI 150, tous deux associés à la boîte auto. DSG7. Pour ce test, nous avons opté pour le second, mieux adapté à ce lourd SUV (1 803 kg à vide), appelé à rouler chargé, voire à tracter. Grâce à son couple généreux, ce diesel s'acquitte honorablement de sa tâche, tout en faisant preuve de discrétion (pas de vibration, une sonorité présente seulement lors des fortes accélérations) et d'une belle sobriété. Lors de notre parcours, majoritairement constitué de portions autoroutières, nous avons relevé une consommation de

PARLONS BUDGET

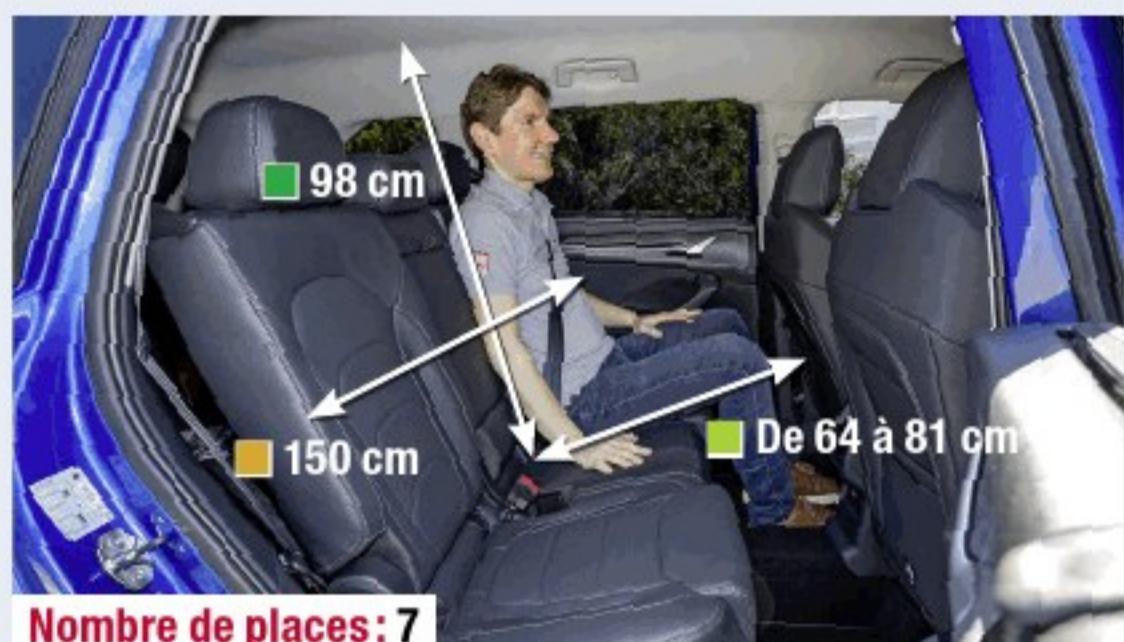
Le vrai prix: déjà 10 % de remise pour le Kodiaq. Les malus (CO₂ et poids) s'annulent à partir du troisième enfant à charge.

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

L'équipement: une seule finition disponible pour l'instant, mais elle est richement équipée. GPS, climatisation automatique trizone, siège conducteur électrique ou encore conduite semi-autonome figurent parmi la dotation de série. Et les options sont plutôt abordables.



Doté d'un couple élevé et bien secondé par la boîte auto. DSG7, le 2.0 TDI sied bien à ce gros SUV. D'autant qu'il fait preuve de discrétion et d'une belle sobriété.



Nombre de places : 7

Banquette confortable au 2^e rang, où les plus grands pourront étendre leurs jambes encore plus qu'avant ou avancer l'assise pour donner plus de place aux occupants du fond.



Immense en configuration 5 places, le coffre reste plus que correct en 7 places (340 dm³ annoncés).



Troisième rang
Assises basses et courtes au 3^e rang, mais espace très correct. Il faudra cependant être souple pour y accéder.

L'EQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • Conduite semi-autonome niveau 2 • DéTECTeur de fatigue • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds • Rétro. intérieur jour/nuit auto. • Surveillance des angles morts, etc.

Agrement: • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 40/20/40 • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • GPS • Hayon électrique • Instrum. numérique • Jantes alu • Mirror Screen sans fil • Palettes au volant • Recharge de smartphone par induction (2) • Sièges AV chauffants (électr. à mémoire côté conducteur) • Volant cuir multifonction.

En option Agrément: • Caméra 360° + Park Assist (660 €) • Jantes alu 19" (1380 €) • Sellerie cuir + planche de bord simili cuir (1880 €) • Vitres latérales feuillettées (490 €), etc.



PHOTOS: Y. LEFFEBRE

Plutôt lourd (1 803 kg annoncés) et pourvu de suspensions (très) souples, le Kodiaq est sujet au roulis et se montre pataud en virage. Mais il compense avec un confort plutôt feutré.

6,2 l/100 km à l'ordinateur de bord, une valeur fort prometteuse. Vaisseau au long cours, le Kodiaq préfère les grands axes aux routes sinuuses. Ses sus-

pensions très souples donnent priorité au confort (même si elles répercutent séchement certaines saignées) et tolèrent pas mal de roulis. Forcément,

l'agilité s'en ressent, même si le comportement routier reste sain, avec une direction précise et bien calibrée. Le Kodiaq incite donc à modérer l'allure,

et à profiter de ses suspensions moelleuses et de son insonorisation soignée. Votre famille vous en remerciera... ■

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	205 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s6
Consommation cycle mixte	5,4 l/100 km
Poids	1803 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 3000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1600 tr/mn
CO ₂ /Bonus ou malus	143 g/km / + 3336 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	215/75 R17
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,87 x 1,68
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl. (150 ch, 47 900 €*) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux diesels 7 places d'environ 150 ch, qui comprend également:

Mercedes GLB 200 d Progressive Line (150 ch, 51 300 €*), **Peugeot 5008 BlueHDI GT** (130 ch, 48 800 €*), **VW Tiguan Allspace 2.0 TDI DSG7 Life Plus** (150 ch, 51 800 €*).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Consommation

Prix

Panoramique

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl.



POSTE DE CONDUITE



Facile de trouver la bonne position grâce au siège conducteur électrique (et à mémoire de position!) de série. Bien qu'un peu fermes, les assises offrent un bon confort et maintiennent bien. Commandes aisées à prendre en mains, et bonne visibilité grâce à l'importante surface vitrée. Tant mieux, car l'engin est imposant!

bon confort et maintiennent bien. Commandes aisées à prendre en mains, et bonne visibilité grâce à l'importante surface vitrée. Tant mieux, car l'engin est imposant!

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Le Kodiaq possède la panoplie (presque) complète des aides modernes. La conduite semi-autonome fonctionne plutôt bien et dispose d'un volant "capacitif" (il suffit d'effleurer sa jante pour indiquer au système que l'on garde les mains sur le volant). Seul l'assistant au créneau figure sur la liste des options, tout comme les phares matriciels (dans un pack à 1 560 €).

Freinage automatique

Série

Aide active au maintien dans la voie

Série

Conduite semi-autonome

Série

Surveillance des angles morts

Série

Feux de route auto./phares matriciels

Série/1 560 €

Assistance au créneau

660 €

ÉCRAN TACTILE



Les menus manquent encore de simplicité, et le système tarde parfois à réagir. Mais les graphismes sont jolis... et Skoda – qui n'est pas avare de petites attentions – fournit même un petit tampon pour effacer les vilaines traces de doigts!

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

Série

BIEN VU

Facile à manipuler,
le cache-bagages peut
se glisser dans un
rangement dédié lorsqu'il
est inutilisé.

RATÉ

Capricieuse, la commande
vocale se déclenche à tort
et à travers, interrompant
les discussions entre
passagers.

**FINITION**

Le Kodiaq emploie des matériaux recyclés pour son habitacle, mais cela ne l'empêche pas d'afficher une très belle qualité perçue. On apprécie la rigueur des assemblages, mais aussi les détails esthétiques, comme cette surpiqure face au passager.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Skoda est resté fidèle aux boutons rotatifs pour piloter la clim', ce qui en facilite l'utilisation. Ventilation un peu trop bruyante, en revanche.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle d'essai disposait d'un système hi-fi Canton à 13 haut-parleurs, dont la qualité sonore s'est avérée décevante... surtout vu son tarif!

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1340 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT

La boîte à gants est trop petite (même pas aux dimensions d'une feuille A4!), mais le Kodiaq est heureusement truffé de rangements malins, dont deux emplacements de recharge par induction (ventilés, pour éviter toute surchauffe du mobile!).

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

Le verdict *Auto Plus*
Une référence !

Certains SUV veulent à tout prix jouer les GTI ou afficher un profil de coupé sportif? Le Kodiaq, lui, garde les pieds sur terre: bien pensé, spacieux, confortable, richement équipé, il a parfaitement compris ce qu'on attendait de lui.

LES PLUS

Habitabilité et présentation
Insonorisation et confort
Diesel sobre et efficace

LES MOINS

Gabarit imposant
Comportement pataud
Suspensions parfois sèches

Match

Par Charles Thouluc



LES 208, CLIO ET YARIS S'AFFRONTENT DANS LEURS VERSIONS HYBRIDES

Un combat de forte intensité...

Peugeot 208

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

28 550 € / 28 000 €*



La 208 reçoit ici une évolution du 1.2 PureTech avec boîte auto. électrifiée. L'agrément est au rendez-vous, mais ses rivales sont plus sobres.

Renault Clio

1.6 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 145 ch

27 700 € / 26 600 €*



Avec 145 ch, la Clio reste l'hybride la plus puissante de sa catégorie. Plaisante à conduire, elle se montre sûre et économique.

Toyota Yaris

1.5 Hybride GR Sport⁽¹⁾ - 130 ch

30 450 € / 27 950 €*



Toujours au catalogue en 116 ch, la Yaris se décline aussi en 130 ch, aussi frugale, plus performante, mais proposée à un tarif élevé.



HYBRIDE ESSENCE

Toyota Yaris

PHOTOS : N. SOLER

DES

Peugeot fait souffler un vent de panique avec sa pimpante citadine qui reçoit une motorisation hybride 48 V de 136 ch. Face à elle, Toyota augmente la puissance de sa Yaris à 130 ch. Renault avait anticipé en rafraîchissant sa Clio l'an dernier.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: Toyota propose la plus forte remise sur sa Yaris sans avoir à négocier (prime officielle de 2 500 €). En concession, on peut arriver à obtenir environ 2 % sur la Peugeot et 4 % sur la Renault. **L'entretien:** tous les ans ou tous les 15 000 km pour les Clio et Yaris. Chaque année aussi ou tous les 25 000 km pour la 208. **L'équipement:** il est riche dans la Clio et la Yaris. Dispositifs permettant la conduite semi-autonome, GPS et plancher de coffre amovible sont de série. Des équipements qui sont en option (absent pour le plancher amovible) dans la 208.

Tout juste restylée, la Peugeot 208 fait l'actualité avec son nouveau moteur 1.2 Hybrid de 136 ch. Il s'agit d'une évolution du bloc PureTech adossé à une boîte auto. électrifiée en 48 V. Une hybridation plus modeste que celle de ses rivales, toutes les deux full hybrid: la Yaris, restylée elle aussi, qui reçoit une version "gonflée" à 130 ch de sa célèbre motorisation, et la Clio, dont l'originale mécanique E-Tech avec boîte à crabots parvient à développer 145 ch. Pour autant, la Yaris et la Clio restent derrière lors d'une forte accélération ou en relances. Toutefois, les écarts sont peu perceptibles à la conduite. La 208 profite

d'une boîte inédite à double embrayage intégrant un moteur électrique de 28 ch qui aide le moteur thermique et peut même fonctionner seul sur de courtes phases à basse vitesse. Par rapport à l'ancien 1.2 PureTech EAT8, elle gagne à la fois en performances et en consommation. Mais son électrification, plus modeste que celle de ses rivales, ne lui permet pas d'aider autant le moteur thermique. Celui-ci se montre donc plus gourmand.

La Yaris championne en ville
Avec 5,8 l/100 km en moyenne, la 208 a le plus gros appétit. Tous les 100 km, elle avale un demi-litre de sans-plomb de plus que la Clio ou que la Yaris.

Et jusqu'à 1,1 l/100 km en ville, où le véhicule hybride trouve tout son intérêt en se montrant le plus efficient. C'est d'ailleurs en zone urbaine que la Yaris bat le record de sobriété de ce match, avec 4,7 l/100 km seulement! Moins gourmand, le trois cylindres Toyota, doux et souple, rend la conduite facile et agréable, même à faible allure. Cette sensation de fluidité manque au volant de la 208. Le trois cylindres vibre plus. Sa boîte de vitesses, certes plus rapide que celle à crabots de la Clio, délivre de petits à-coups, entre les deux premiers rapports ou au moment de s'arrêter. C'est agaçant en particulier dans les embouteillages. De son >>>

Match

» côté, la Renault fait preuve de douceur et évolue essentiellement en mode électrique. A condition que sa batterie de 1,2 kWh de capacité (la plus élevée des trois) soit suffisamment rechargée. Mais lorsque le 1.6 se réveille, il manque de discréetion. La mécanique s'emballe, parfois à des moments surprenants : à l'arrêt, à un feu rouge ou en stationnement. Heureusement, l'habitacle, correctement insonorisé, isole assez bien des bruits du moteur. Ils sont plus présents dans la Yaris et se répètent à chaque accélération vigoureuse. La Peugeot est la plus silencieuse, ce qui ne signifie pas la plus confortable. Ses passagers, moins chahutés qu'à bord de la Yaris (désavantage ici par ses grandes roues de 18" de série), ne profitent pas d'un niveau de douceur équivalent à celui de la Clio. Mieux amortie, la Renault affiche aussi un comportement plus efficace et prévenant. Moins vive et remuante que la Yaris, plus précise que la 208, elle fait montre d'une belle aisance sur tous types de parcours. Son habitacle aussi la place un cran au-dessus.

Une Clio plus attractive

Pourtant, la Renault n'est pas la plus spacieuse. Ses cotes à l'arrière sont inférieures à celles de la Yaris, mais supérieures à celles de la 208. La Peugeot se distingue par un volume de coffre environ 50 dm³ plus important que celui des rivales. Elle soigne aussi la présentation et la finition. Hélas, à trop privilégier la modernité, la Lionne en oublie l'ergonomie. Pour de nombreux conducteurs, le bloc d'instrumentation "i-Cockpit" est caché par la partie supérieure du volant. En revanche, aucun problème de visibilité des compteurs dans la Yaris. Et grâce à la position des sièges plus élevée, on s'installe plus facilement. Cependant, la qualité basique et peu valorisante des plastiques et les rangements trop petits pénalisent la Toyota. C'est flagrant, surtout comparé à la Clio. Plus cossue et plus pratique, la Renault est aussi la moins chère : à 26 600 €* (avec 4 % de remise), sa dotation est riche, comparable à celle de la Yaris mais supérieure à celle de la 208, pas assez attractive sur ce plan.



Peugeot 208



Originale et moderne, la 208 se montre la plus spectaculaire des trois. Elle est bien construite, avec des matériaux de qualité. Mais on relève des défauts d'ergonomie (mauvaise visibilité des compteurs) et des lacunes d'équipement.

Renault Clio



Finition soignée et matériaux valorisants distinguent la Clio. L'ensemble se montre cossu et riche grâce aux nombreux équipements de série offerts sur le haut de gamme Esprit Alpine.

Toyota Yaris



La dotation fournie avantage la Yaris, tout comme sa présentation agréable. En revanche la qualité des matériaux, quelconque, voire bas de gamme, déçoit. Et sur le plan pratique, on déplore la petitesse des rangements.



Volume : 345 dm³

Nombre de places : 5

1. Bien conçu (parois planes, seuil pas trop haut...), le grand coffre est facile à charger. Peugeot ne propose pas de plancher ajustable. **2.** Si l'accès étroit exige des contorsions, une fois assis, les passagers apprécieront le confort de la banquette. Mais ils manquent de place.



Volume : 293 dm³

Nombre de places : 5

1. En hybride, le coffre perd 47 dm³ à cause de la batterie logée sous le plancher. Ce dernier, amovible (série), se révèle pratique à l'usage. **2.** L'espace est moyen et la banquette basse soutient mal les cuisses. En revanche, l'assise légèrement creusée maintient correctement le bassin.



Volume : 295 dm³

Nombre de places : 5

1. Le seuil bas facilite l'accès. Mais les renforts latéraux, au dos de la banquette, gênent pour caler des objets. **2.** En plus du bel espace aux jambes, les passagers peuvent glisser les pieds sous les sièges avant. L'assise de la banquette est longue mais, trop plate, elle ne maintient pas assez.

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Peugeot 208	Renault Clio	Toyota Yaris
Vitesse maxi ⁽¹⁾		198 km/h	170 km/h	173 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s1	31s4	32s	
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	6s2	7s	
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,3 l/100 km	5,3 l/100 km	
Route/Autoroute/Ville	5,6/6,2/5,7 l/100 km	5,5/5,6/4,9 l/100 km	5,2/6,4,7 l/100 km	
Poids	1 262 kg	1 310 kg	1 185 kg	
Diamètre de braquage	10,8 m	10,8 m	11 m	
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	65 m	

LA TECHNIQUE	Peugeot 208	Renault Clio	Toyota Yaris
Puissance maxi combinée	136 ch	145 ch	130 ch
Puissance fiscale	7 CV	5 CV	5 CV
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €	97 g/km/0 €	96 g/km/0 €
Hybridation	48V	Full Hybrid	Full Hybrid
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 598 cm ³	1 490 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn	94 ch à 5 600 tr/mn	92 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	148 Nm à 3 200 tr/mn	120 Nm à 3 600 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants perm.+ alterno-démarreur	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	28 ch	49 + 24 ch	83 ch
Couple maxi	55 Nm	205 + 50 Nm	185 Nm
Batterie lithium-ion	0,43 kWh	1,2 kWh	0,76 kWh
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses	Auto., à variation continue
Pneus	205/45 R17	205/45 R17	215/40 R18
Réservoir	44 litres	39 litres	36 litres
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43	4,06 x 1,80 x 1,44	3,94 x 1,75 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

1. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: ABS + AFU + ESP • Airbags (6 + central sur Yaris) • AFIL active • Codes/phares auto.

• Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds + essuie-glaces auto. • Régulateur /limiteur de vitesse.

Agrément: Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile • Jantes alu 17" (18" sur Yaris) • Mirror Screen avec Apple CarPlay et Android Auto. • Rétros électriques, dégivrants et rabattables électriquement • Volant cuir multifonction.

EN OPTION	Peugeot 208	Renault Clio	Toyota Yaris
Climatisation bizona	Indisponible	Indisponible	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	400 €	Série	Série
GPS	400 €	Série	Série
Sièges avant/volant chauffants	1 400 € ⁽¹⁾ /Indisponible	Indisponible	Série

1. Inclut la sellerie Alcantara et le siège conducteur massant et à réglages électriques.

LES NOTES DU	LABO Auto Plus LABO	Peugeot 208	Renault Clio	Toyota Yaris
Comportement routier		15	16	14
Equipements de sécurité		13	15	16
Agrément/performances	15	13	12	
Confort/insonorisation	16	16	13	
Equipements de confort/garantie	15	17	18	
Habitabilité/coffre	9	8	11	
Aspects pratiques	10	11	11	
Présentation/finition	17	16	12	
Consommation	15	17	17	
Prix	8	10	8	
	2 ^e 133/200	1 ^{re} 139/200	3 ^e 132/200	

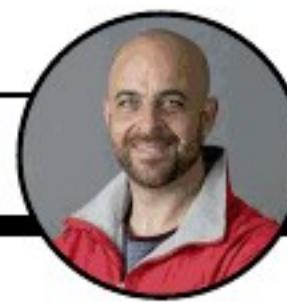
Le verdict **Peugeot 208**



Victoire : Renault Clio

Malgré sa dotation, sa sobriété et son habitabilité supérieures, la Yaris termine dans le sillage de la 208. Elle déçoit côté confort, finition et prix. La Peugeot aussi est chère, mais elle soigne plus sa présentation et l'agrément, sans pour autant inquiéter la Clio. Plus attractive et très sobre, la Renault domine par sa meilleure homogénéité.

Test lecteurs



Par Guillaume Jean

Le nouveau Fiat 600e

ÉLECTRIQUE

54 kWh

Red

156 ch - 320 km⁽¹⁾

39 900 € / 35 100 €*



PHOTOS A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Fiat 600e à trois propriétaires de véhicules équivalents. Philippe, Serge et Alexis nous livrent leurs impressions.

PHILIPPE Responsable de secteur, Les Ulis (91)



Il possède un **Fiat 500X**
1.5 Firefly DCT7 Hybrid Sport
37 000 € - 130 ch - 6,7 l/100 km

Ce 600e est agréable, mais son champ d'action est limité

Le design

Les phares signent un lien évident avec mon 500X. Le dessin du pare-chocs apporte, lui, un petit aspect sportif sympa. La ligne du profil est harmonieuse. Je remarque d'ailleurs que ce 600e est plutôt compact. Un effet que je retrouve à l'arrière et qui se rapproche davantage de l'allure de la petite 500.



La vie à bord

L'infériorité du gabarit de ce Fiat par rapport au mien est clairement perceptible, tant à bord que dans le coffre. Ça en devient juste pour une utilisation familiale... D'autant plus qu'il n'y a aucun rangement pour les passagers. Et si le style de la planche de bord est réussi, je relève des matériaux peu cossus. En revanche, le format de l'écran multimédia est top, et les menus gagnent nettement en simplicité à l'usage.

Au volant

C'est ma première expérience de conduite en électrique. Le silence est remarquable. J'apprécie aussi l'effet de frein moteur du système de régénération d'énergie (mode Brake). Surtout, la puissance instantanée donne le sentiment que ce 600e est tout léger! C'est très concluant. Mais voilà, j'habite en appartement, et je me déplace régulièrement en Bretagne. Les contraintes de recharge seraient bloquantes...
1. Autonomie moyenne.

SERGE Ingénieur, Les Ulis (91)



Il possède un **Peugeot E-2008**
54 kWh Allure
42 200 € - 156 ch - 335 km⁽¹⁾

L'autonomie de ce 600e ne marque pas assez de progrès

Le design

L'esprit jovial des phares de ce 600e est bien mis en valeur par cette couleur orangée. Dans le détail, la grille d'aération "collée" au centre manque toutefois de cachet. J'apprécie cependant la cohérence des formes arrondies de sa ligne, même si ce coup de crayon est un peu moins bien maîtrisé à l'arrière.

La vie à bord

Le coffre de ce 600e est plus réduit que celui de l'E-2008. L'espace est également moins généreux pour les jambes des passagers. En revanche, je suis partisan de l'esprit sobre et minimaliste du mobilier intérieur. Les rondeurs du poste de conduite me font d'ailleurs penser à Mini. Bon point, les touches "physiques" sont faciles à appréhender. Enfin, je note qu'il y a pas mal d'espaces pour poser son bazar. Plutôt bien fichu, donc!



Au volant

Je me sens proche de la route, un peu comme dans une berline. L'agréable maniabilité et le dynamisme du 600e jouent sans doute dans mon ressenti. En revanche, je sens quelques remontées du relief déformé de la route. Mais c'est l'absence de progression de l'autonomie par rapport à mon E-2008 qui me contraint à penser que la voiture électrique n'est toujours pas une solution viable...

ALEXIS Responsable technique, Villejust (91)



Il possède un **MG ZS EV**
70 kWh Autonomie Etendue Luxury
39 990 € - 156 ch - 330 km⁽¹⁾

La légèreté de conduite est le point de distinction du 600e

Le design

Je retrouve les caractéristiques de la petite Fiat 500 sur ce 600e. Son look a beau être très féminin, il me plaît bien! Certes, l'effet allongé du profil s'éloigne un peu du concept, mais l'esprit d'une 500 "boostée" est de nouveau bien visible sur la partie arrière.

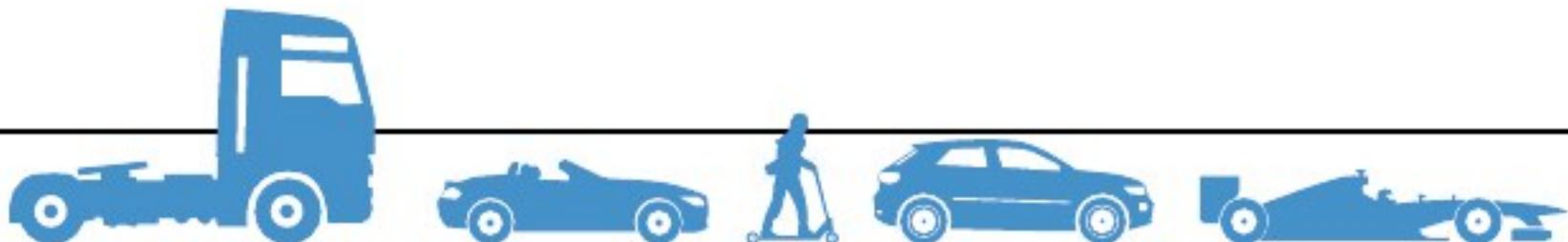
La vie à bord

Le style de la planche de bord est original et j'apprécie la texture du cuir du volant. En revanche, l'aspect des plastiques me déçoit. Je ne suis pas non plus convaincu par le format rectangulaire de l'écran multimédia. Je retiens toutefois la connexion sans fil du smartphone. Top! Et contrairement à mon MG, le 600e offre pas mal de rangements. Reste toutefois un point négatif: l'espace restreint à l'arrière ainsi que dans le coffre, surtout au niveau de la hauteur de chargement.

Au volant

L'autonomie est très correcte. Moins franche que celle du ZS EV, la poussée est toutefois présente. Je suis surtout surpris de la légèreté du 600e. Ce sentiment très agréable le démarque. Pour le reste, c'est fidèle à l'électrique (silence, mode Brake). Il lui manque cependant un équipement précieux: la caméra à 360°, car je me gare dans un trou de souris au quotidien...





Microlino Une voiturette sans permis électrique au look unique

Lite Autonomie moyenne - 8,2 ch - 10,5 kWh - 19 990 € / 19 090 €*



PHOTOS: N. SOLER

Micro taille, maxi prix !

Le monde des voitures sans permis semble suivre la même trajectoire que celui des voitures classiques: l'arrivée de l'électrique fait bouger les lignes, et s'accompagne de l'apparition de constructeurs aux dents longues. Micro, jusqu'ici principalement fabricant de trottinettes électriques, a lancé en 2023 la Microlino, un petit objet dont le design étonnant évoque l'Isetta des années 1950. La première version se conduisait avec un permis B1 et jusqu'à 90 km/h. La voilà désormais dans une variante "Lite" bien mieux adaptée au marché français. Bridée à 45 km/h, elle devient une rivale des Citroën Ami, Fiat Topolino ou Ligier Myli. Comme la Fiat, son look néo-rétro fait tourner les têtes... et les passants restent bouche

bée quand la porte s'ouvre, par-devant comme sur l'Isetta originelle! Cette ouverture (opérée par un vérin qu'on libère en appuyant sur un bouton) se révèle assez pratique. D'autant qu'avec 2,50 m de long à peine, on peut se garer perpendiculairement. Bonne surprise, la finition est largement supérieure à ce que produit la concurrence et l'assemblage, bien plus soigné. On y loge à deux sans problème, alors que le coffre est d'une capacité étonnante (230 dm³) vu le format de l'engin. Mais à près de 20 000 € avec cette grande batterie, voire plus de 21 000 € avec nos options du jour, elle est hors de prix. De quoi pester contre la lourde direction, non assistée, surtout pour un engin avant tout destiné aux centres-villes.

Clément Raoul-Réa



L'intérieur est sommaire mais bien fini, et l'essentiel est là. Une réglette tactile sur le tableau de bord contrôle la ventilation, l'ouverture du coffre, l'affichage des compteurs, etc.



La lourde porte est, heureusement, motorisée, et s'ouvre grâce à un bouton. On s'installe sans trop se contorsionner. Attention, en revanche, à ne pas se coller à la voiture de devant...



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	45 km/h
Autonomie cycle mixte	100 km
Recharge de 0 à 80 % ⁽¹⁾	4h
Poids	600 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone, à aimants permanents
Puissance maxi	8,2 ch
Couple maxi	9,5 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 900 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Auto., 1 rapport
Pneus	147/70 R13
Batterie lithium-ion capacité (brute)	10,5 kWh
Dim. L x l x h, en m	2,52 x 1,48 x 1,51
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

Le verdict



Correct

1. A 2,2 kW maxi. 2. Batterie garantie 6 ans.



LES SUPPORTS DE SMARTPHONE À INDUCTION TESTÉS PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

8 chargeurs de smartphone sans fil à l'essai

Plus de fil à la patte !
Grâce à l'induction,
c'est le support qui est
alimenté. Le câble du
smartphone, lui, peut
rester à la maison.

Une fois connecté à une prise allume-cigare ou USB du véhicule, le chargeur à induction est prêt à accueillir le téléphone. Par simple contact, le flux ma-

gnétique est réceptionné par le smartphone qui le transforme, grâce à une bobine, en courant de charge. Mais encore faut-il que votre modèle dispose de cette technologie (Qi). Avant tout achat, il est donc indispensable de s'en assurer en consultant les caractéristiques de l'appareil.

Les avantages de l'Induction

Outre le fait de ne plus avoir à penser à multiplier les câbles en fonction du nombre de véhicules ou à les passer de l'un à l'autre, l'induction ménage le

matériel. Les branchements répétés usent les câbles et le port de charge du téléphone. L'investissement dans un chargeur à induction pour la voiture, mais également pour la maison, augmente considérablement la longévité du smartphone et évite le rachat régulier de câbles de plus ou moins bonne qualité.

Des temps de charge proches

S'il est fréquent de lire que la charge à induction est moins rapide que la filaire, les résultats obtenus ici sont loin d'être

mauvais. En effet, il a fallu entre 8 et 10 minutes, en mode Avion, sans housse de protection et sur alimentation stabilisée à 12,8 V pour gagner 10 % de batterie. A noter, les chargeurs testés annoncent une puissance maximale d'au moins 10 W. Une valeur sous laquelle il ne faudra pas descendre pour assurer une charge avec des applications énergivores en fonctionnement. Tout aussi importante, l'intensité de la prise allume-cigare, rarement fournie, ne doit pas être inférieure à 2 A. ■

NOTRE MÉTHODE DE TEST

MISE EN PLACE. Aérateur, pare-brise, tableau de bord... La facilité à installer et désinstaller le support sur tous les éléments possibles est notée. L'épaisseur des pinces à passer autour des ailettes d'aérateur est également prise en compte. Plus elle est réduite, plus le support pourra s'adapter au plus grand nombre de véhicules. Une fois le support en place, c'est l'aisance à y déposer le smartphone et à le retirer qui est évaluée (note sur 20, coef. 3).

MAINTIEN. Sur route accidentée, l'accroche du support avec le téléphone est mise à rude épreuve. Les vibrations, qui peuvent déconnecter la charge à induction et gêner la lecture des infos de guidage, déterminent également la note (note sur 20, coef. 3).

UTILISATION. Ici sont notamment appréciés l'encombrement des différents supports, les accessoires fournis pour les alimenter, la possibilité d'orienter le smartphone, ainsi que la capacité à accueillir les plus grands écrans (note sur 20, coef. 1).

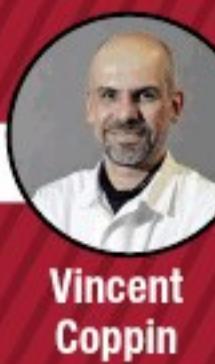
QUALITÉ. La solidité des ressorts, qualité des plastiques et autres caoutchoucs sont éprouvées (note sur 20, coef. 2).

Prix. Il départage les ex æquo en nombre de points.

**Norauto Support motorisé avec charge sans fil****T'nB Support motorisé et chargeur sans fil****Belkin Support de voiture avec chargeur à induction intégré****T'nB Support magnétique chargeur sans fil****Norauto Support de smartphone avec charge sans fil****T'nB Support et chargeur sans fil****Essentiel B Support voiture 3 en 1 avec charge sans fil****Way Support avec charge sans fil**



Jérôme Fombelle



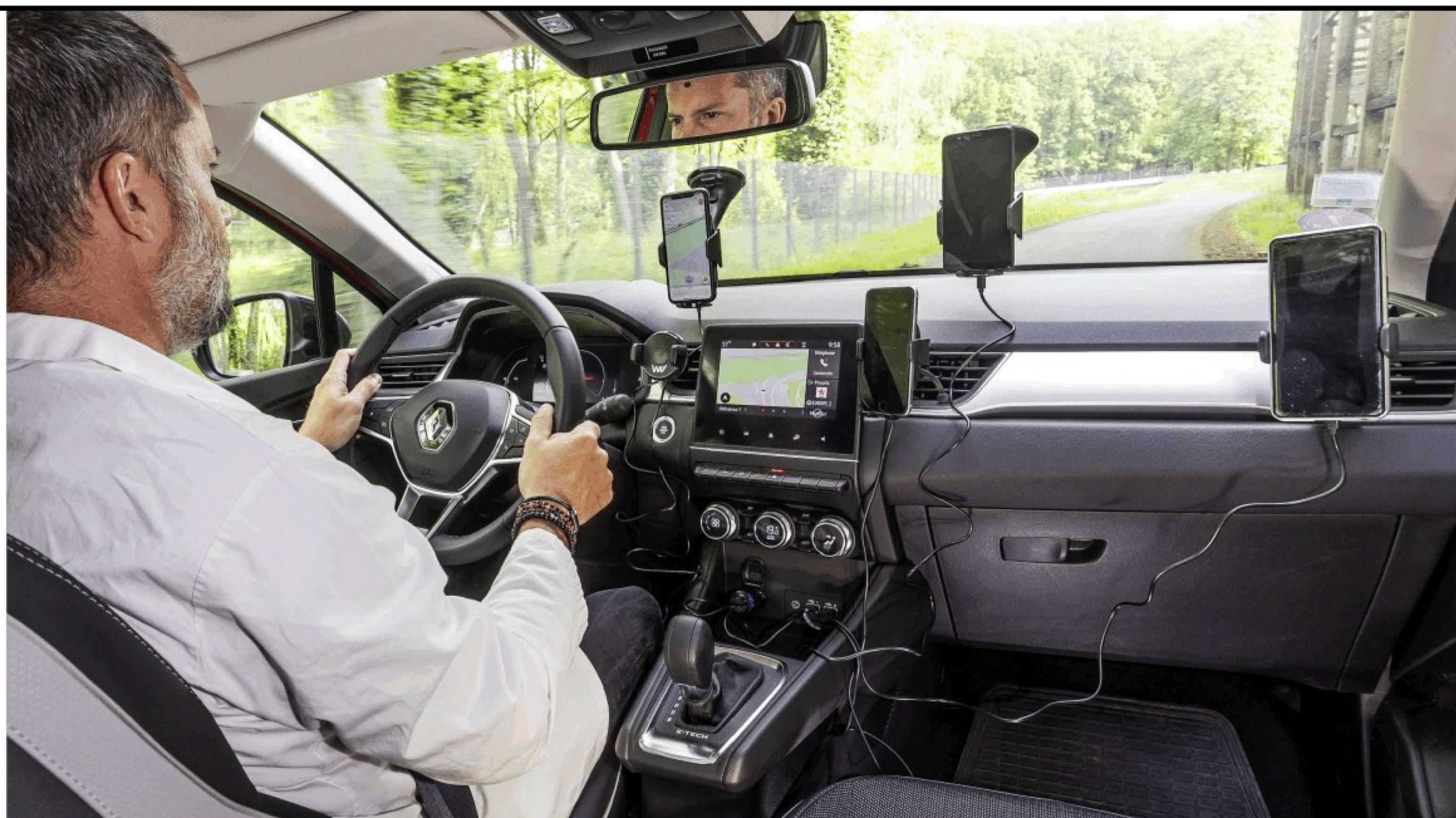
Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts



PHOTOS :

	Marque/Modèle	Prix	Lieu d'achat	Mise en place	Maintien	Utilisation	Qualité	
1 ^{er}	Norauto Support motorisé avec charge sans fil	29,99 €	Norauto	14,6	17,3	14	18,3	● ● ● ● ●
								+ Commande électrique des pinces, bonne qualité du support et des éléments de fixation, très bon maintien sur le pare-brise comme sur l'aérateur. - Manque un soutien pour soulager l'aérateur vu le poids de l'ensemble.
2 ^e	T'nB Support motorisé et chargeur sans fil	49,99 €	Norauto	15,4	16,8	16,7	17,9	● ● ● ● ●
								+ Support de bonne qualité, soutien anti porte-à-faux pour soulager l'aérateur, commande électrique des pinces, aimant pour caler le téléphone. - Commande des pinces, peu pratique, au dos du support.
3 ^e	Belkin Support de voiture avec chargeur à induction intégré	20,89 €	Amazon	16,4	11,8	8,9	15,5	● ● ● ● ●
								+ Fixation double croix réglable très efficace et pratique sur l'aérateur et soutien anti porte-à-faux. Platine de belle qualité. - Maintien du téléphone uniquement magnétique, à renforcer avec une coque spécifique.
4 ^e	T'nB Support magnétique chargeur sans fil	39,99 €	Norauto	19	13,9	13	10,8	● ● ● ● ●
								+ Solidité des bras des pinces en métal et qualité de l'ensemble des matériaux. Peu de risque d'endommager l'aérateur et mise en place du smartphone facile. - Pas de ventouse fournie et témoin de charge caché derrière le téléphone..
5 ^e	Norauto Support de smartphone avec charge sans fil	24,99 €	Norauto	14,7	15,2	9,4	8	● ● ● ● ●
								+ Pose et dépose rapide du support sur l'aérateur, réglage du maintien vertical du téléphone possible, prise 12 V double fournie. - Maintien latéral sur ailette d'aérateur un peu faible, ventouse de qualité moyenne.
6 ^e	T'nB Support et chargeur sans fil	29,99 €	Norauto	15,3	13,4	11,1	7,8	● ● ● ● ●
								+ Nombreux systèmes de fixation (dont 2 ventouses), verrouillage mécanique des pinces autour de l'ailette de l'aérateur et soutien anti porte-à-faux. - Faible qualité de la base qui accueille le téléphone et bras des pinces en plastique.
6 ^e ex ae	Essentiel B Support voiture 3 en 1 avec charge sans fil	29,99 €	Boulanger	15,5	11,6	14,2	12,3	● ● ● ● ●
								+ Maintien de la ventouse au pare-brise et réglage du maintien vertical possible. - Uniquement prévu pour être fixé au pare-brise, ventouse sans rallonge et qualité de l'ensemble moyenne.
8 ^e	Way Support avec charge sans fil	19,99 €	Feu Vert	14	11,3	10,8	10,4	● ● ● ● ●
								+ Ventouse, support d'aérateur et de tableau de bord fournis. Témoin de charge autour du support. - Porte-à-faux sur l'aérateur, maintien à l'aérateur qui laisse à désirer et génère des vibrations. Ventouse de qualité moyenne.

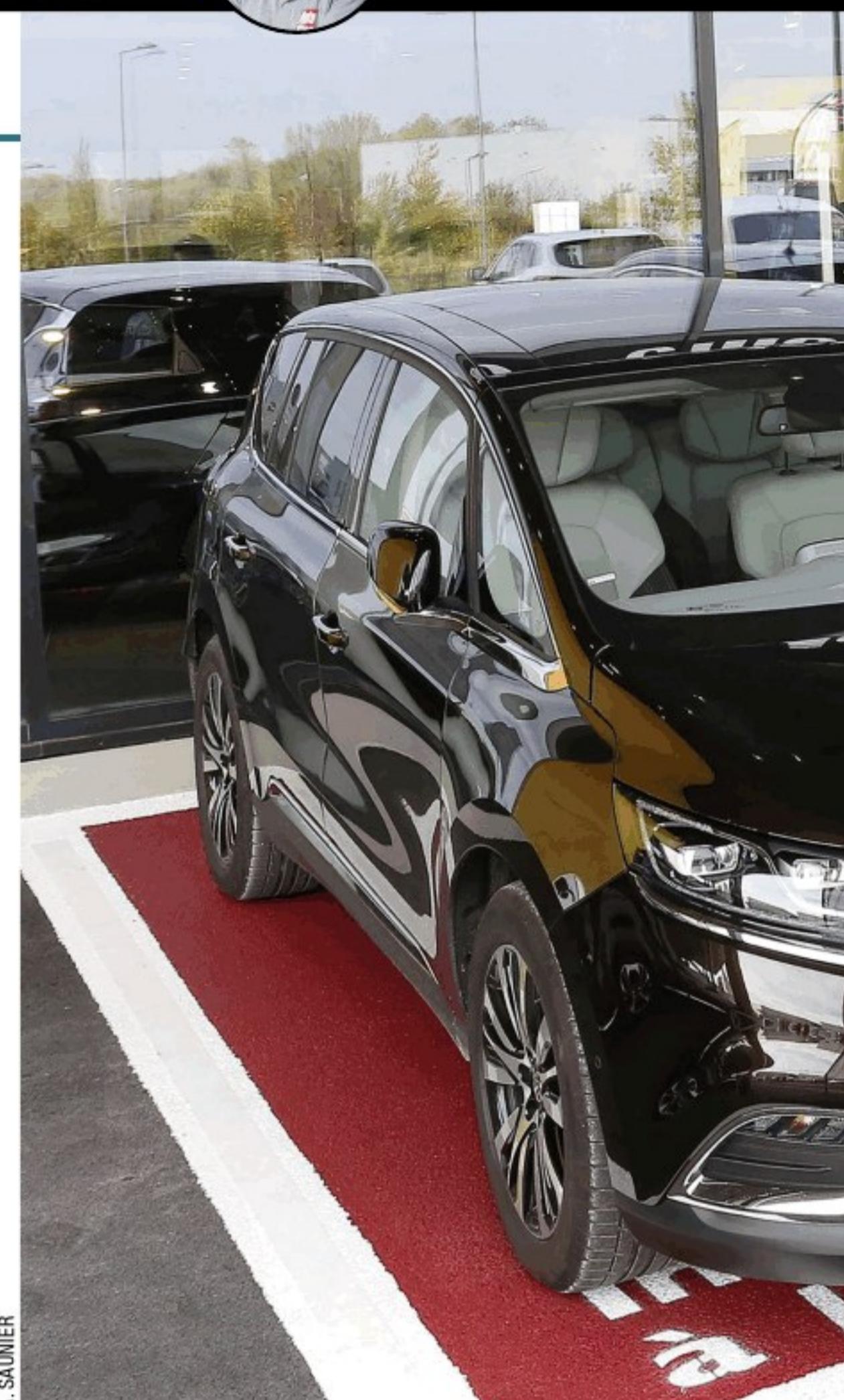
Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux**SPÉCIAL MONOSPACES****Notre sélection**

Comme un grand nombre de familles françaises, vous êtes à la recherche d'une voiture spacieuse, modulable et peu coûteuse à l'achat comme à l'usage ? L'un des 15 monospaces de notre sélection est forcément fait pour vous !

Durant plus d'une vingtaine d'années, les monospaces ont fait le bonheur des familles plus ou moins nombreuses. Avec un rapport encombrement/habitabilité sans concurrence, des capacités de chargement au-dessus de la moyenne et, dans la plupart des cas, une modularité plus poussée que celle d'un break ou d'une berline équivalente, ils cumulaient les qualités. Mais la déferlante de SUV au look démonstratif a fini par avoir raison de la plupart des monospaces aux lignes sages et à l'aspect parfois massif. Pourtant, au quotidien, ces familiales désormais passées de mode se révèlent bien moins cruelles pour le budget du ménage. Comment ? Tout d'abord, qui dit

voiture boudée par les acheteurs, dit prix très compétitif en seconde main. Ensuite, à l'usage, ces modèles aux roues moins grandes nécessitent des pneus moins chers (et procurent un meilleur confort). Surtout, ils font tout pour vous faciliter la vie, avec des sièges arrière indépendants, coulissants, escamotables ou amovibles et de nombreux rangements. L'offre demeure suffisamment large sur le marché pour que, quel que soit votre budget, vous puissiez trouver un monospace qui correspond à vos besoins. Comme en témoigne notre sélection de 15 modèles qui affichent, outre des qualités familiales très poussées, un niveau de fiabilité bien au-delà de la moyenne.

Pierre Audemar



A. SAUNIER

Pour 6 000 €**Citroën Xsara Picasso 1.6 HDI 92**

C. BONATO

Diesel | 5 CV | 92 ch | 166 km/h | 6,6 l/100 km | 500 dm³



Avec ses lignes tout en rondeurs et son habitacle très lumineux, le premier monospace compact de Citroën a toujours des atouts pour charmer. Sa modularité est également encore au goût du jour avec, au deuxième rang, trois sièges indépendants, coulissants et rabattables. La seule finition disponible sur les exemplaires produits à partir de 2007 s'avère complète. Le régulateur de vitesse, la climatisation manuelle (la plupart des véhicules en vente disposent de l'option air conditionné automatique) et quatre airbags font partie de la dotation d'origine. Moteur le plus répandu et le plus fiable (le 1.6 de 110 ch étant à éviter pour ses nombreux soucis), le 1.6 HDi 92 suffit même en charge et fait preuve d'une appréciable sobriété.

Vu un Pack de 2010 avec 103000 km à 5700 €

Citroën C8 2.0 HDI 138

N. SOLER

Diesel | 8 CV | 138 ch | 182 km/h | 8,2 l/100 km | 784 dm³ (311 dm³*)



Après un début de carrière compliqué, le C8 (et ses cousins Fiat Ulysse, Lancia Phedra et Peugeot 807) affiche une fiabilité plus rassurante à compter de 2006. Avec 6 000 € en poche, on trouve surtout des 2.0 HDi 120. Mais, pour 400 € de plus en moyenne, préférez le 138 ch, d'autant plus si vous tractez. Les grandes familles s'orienteront vers les quelques exemplaires 8 places en vente (banquette 3 places au rang 3), mais si vous n'êtes pas aussi nombreux, préférez les C8 à 5, 6 ou 7 sièges coulissants et amovibles. Les larges surfaces vitrées rendent l'habitacle agréable à vivre. Parmi les quatre clones, le Citroën, moins cher que les Lancia et Peugeot, plus facile à trouver que le Fiat, est le meilleur choix.

Vu un Pack de 2008 avec 148400 km à 6 400 €

*Capacité en 7 places.

Nos spécialistes



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Nissan Note 1.2 DIG-S



NISSAN

Essence ■ 5 CV ■ 98 ch ■ 181 km/h* ■ 4,3 l/100 km ** ■ De 350 à 462 dm³



Dans un format adapté à la ville (4,10 m de long), le Note 2 offre tous les avantages d'un monospace, à commencer par un bon espace intérieur et une position de conduite plus haute que celle d'une berline. Attention toutefois à bien vérifier la présence de la banquette coulissante et du plancher de coffre modulable (pack Family), car ils n'étaient disponibles qu'en option. Doté d'un compresseur, le bloc 1.2 a suffisamment d'allant pour entreprendre de longs trajets sans jamais mettre à mal le budget vacances, car son appétit est très modéré. Mieux, ce trois cylindres n'a rien à voir avec le 1.2 TCe et se révèle très fiable. Les suspensions douces participent également au plaisir d'enchaîner les kilomètres.

Vu un Tekna de 2015 avec 184000 km à 5700 €

Renault Grand Scenic "3" 1.9 dCi



N. SOLER

Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 190 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ De 516 à 618 dm³ (226 dm³*)



Certes, le 1.6 qui l'a remplacé, et qui délivre la même puissance, est plus sobre (- 0,8 l/100 km en moyenne mesurés par notre labo). Mais en occasion, il exige au bas mot 1 000 € de plus à l'achat. Pour déplacer sans peine ce lourd Grand Scenic (1 580 kg avant que n'y embarquent la famille et ses bagages), le 1.9 peut compter sur son couple généreux (300 Nm) et disponible dès 1 750 tr/mn. Et il s'avère d'une fiabilité exemplaire, même au-delà de la barre des 150 000 km. En prime, ses coûts d'entretien sont, en moyenne, inférieurs de 15 à 20 % à ceux du 1.6. En optant pour un milieu de gamme Expression, vous accéderez aux équipements de sécurité et de confort indispensables.

Vu une Expression de 2011 avec 123000 km à 6000 €

** Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Pour 12 000 €



C. MARTIN

Diesel | 6 CV | 115 ch | 178 km/h | 6,1 l/100 km | De 610 à 750 dm³ (223 dm³*)



Ce deuxième opus hérite des qualités de la première génération, parmi lesquelles un confort inimitable, l'habitacle lumineux et la modularité (3 sièges indépendants et, sur les finitions haut de gamme, coulissants au deuxième rang). Avec, dans cette version, une mécanique sobre. Pour le reste, il parvient sans peine à la faire oublier. En effet, à l'intérieur, la qualité de fabrication fait un bond énorme, tandis que la fiabilité est plus qu'honorables avec le 1.6 e-HDi. Assurément, il ne faut pas en attendre des performances de GTI, mais les relances sont très suffisantes, y compris quand les 7 places et le coffre sont occupés. A choisir impérativement en boîte manuelle car l'ETG (robotisée à simple embrayage) est une calamité.

Vu un Exclusive de 2014 avec 132800 km à 10590 €



C. MARTIN

Essence | 7 CV | 130 ch | 186 km/h | 7 l/100 km | 870 dm³ (230 dm³*)



Certes le Lodgy n'est pas le plus sexy des monospaces compacts, mais cela lui permet, contrairement à ses sœurs, de se décolorer très vite. En occasion, c'est donc une bonne affaire... et ce n'est pas le seul de ses atouts. Son aspect cubique lui assure de proposer beaucoup d'espace pour les passagers comme pour leurs bagages. Et comme c'est un poids plume (ses rivaux affichent de 200 à 300 kg de plus sur la balance), il est à la fois plus nerveux et moins porté sur la boisson que ses concurrents. Ce qui permet au solide 1.3 TCe d'offrir un bon rapport performances/sobriété. Pour obtenir une dotation complète, visez les hauts de gamme comme la Stepway, dotée de larges protections de carrosserie.

Vu un Stepway de 2019 avec 91600 km à 13000 €



PH. TISSIER / PILOU

Diesel | 8 CV | 140 ch | 195 km/h | 7,6 l/100 km | De 498 à 628 dm³ (98 dm³*)



Si le Grand C-Max arbore une poupe jugée moins harmonieuse que celle du C-Max tout court, c'est parce que l'allongement de 14 cm (4,52 m) a été rendu nécessaire pour pouvoir implanter, de série, trois rangées de sièges et, surtout, des portes arrière coulissantes. Cette astuce rare dans la catégorie des monospaces compacts permet un accès plus facile lorsqu'il s'agit d'installer le petit dernier dans son siège bébé. Le moteur ne manque pas de peps et le comportement routier est, pour ce type d'auto, plutôt incisif, ce qui rend le Grand C-Max très agréable à conduire. A budget d'achat équivalent, il sera plus jeune, mieux équipé et/ou aura moins roulé que ses rivaux.

Vu un Titanium de 2012 avec 85000 km à 12500 €



N. SOLER

Diesel | 8 CV | 140 ch | 187 km/h | 7,8 l/100 km | 670 dm³ (290 dm³*)



Cette deuxième génération du Galaxy se veut généreuse. Que ce soit en matière d'espace aux places arrière, aussi bien au deuxième qu'au troisième rang, de volume de chargement et même d'équipements de série (7 places, climatisation automatique, phares au xénon, sièges avant électriques... sur la finition Ghia), elle en donne plus que ses

*Capacité en 7 places.

SPÉCIAL MONOSPACES

Mercedes Classe B 200 CDI



Diesel ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 189 km/h ■ 6,5 l/100 km ■ De 450 à 549 dm³

Si l'on choisit un Classe B, c'est davantage pour ses qualités "Mercedes" que pour ses talents de monospace. En effet l'habitabilité est en deçà de la moyenne du segment et la modularité, en option (pack Family à choisir impérativement). En revanche, sa qualité de fabrication fait référence. Au volant, avec ses 300 Nm disponibles dès 1400 tr/mn, ce 2.1 maison excelle lorsqu'il s'agit de doubler ou d'aborder une pente raide. Le compromis trouvé par la marque entre le confort et le comportement routier brille aussi par son équilibre. En prime, ce Classe B perdra moins de sa valeur dans le temps que les autres monospaces compacts. La boîte auto. à 7 vitesses, imposée avec ce bloc, convainc par sa souplesse et sa réactivité.

Vu un Sport de 2012 avec 152800 km à 11500 €

PH. TISSIER / PILOU

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI



Diesel ■ 9 CV ■ 170 ch ■ 203 km/h ■ 7 l/100 km ■ De 573 à 750 dm³ (164 dm³*)

Apparu à une période où les Opel ne craignaient pas le surpoids, le Zafira Tourer exige un puissant diesel pour offrir un minimum d'allant. Malgré cela, n'allez pas croire qu'il soit exagérément porté sur le carburant. En prime, ce 2.0 développé avec Fiat se révèle très solide. Comme son gabarit est imposant, l'espace proposé à bord l'est tout autant, y compris au troisième rang, disponible de série. Les ingénieurs allemands sont parvenus à faire cohabiter un comportement sécurisant mais pas trop pataud avec un amortissement prévenant. Et en finition haut de gamme Cosmo Pack, chère à l'époque mais compétitive en occasion, il se distingue par une dotation toujours au goût du jour: caméra de recul, navigation...
Vu un Cosmo Pack de 2015 avec 128600 km à 13000 €

• LABO •
Auto Plus
• LABO •



concurrentes. Avec ce 2.0 diesel largement répandu, le Galaxy 2 offre un bon compromis entre accélérations/reprises et consommation, et supporte mieux la charge que les 1.6 et 1.8 (115 et 125 ch) d'entrée de gamme. Dernier bon point, sur le marché de l'occasion, ses prix sont beaucoup plus digestes que ceux des stars de la catégorie.

Vu un Ghia de 2008 avec 115000 km à 11000 €

Toyota Verso 1.6 VVT-i



Essence ■ 8 CV ■ 132 ch ■ 175 km/h ■ 7,7 l/100 km ■ De 611 à 781 dm³

Voilà un monospace compact qui a du coffre, au sens premier du terme! Et qui, de surcroît, propose une modularité des plus simples et des plus efficaces. Que l'exemplaire de votre choix soit un 5 ou un 7 places (en option, coffre de 531 à 701 dm³ en configuration 5 places et 202 en 7), une simple languette suffit à rabattre chaque siège indépendamment des autres... en libérant un plancher parfaitement plat. La réputation de fiabilité des Toyota est toujours largement méritée. Autre atout, l'agrément de conduite de cette variante, malgré des performances simplement correctes. Enfin, hormis sur l'entrée de gamme Active, l'équipement de série est des plus complets.
Vu un Tendance de 2016 avec 93800 km à 12500 €

• LABO •
Auto Plus
• LABO •

TOYOTA

Acheter une voiture d'occasion

Pour 18000 €

SPÉCIAL MONOSPACES

BMW 218d Gran Tourer



Diesel | 8 CV | 150 ch | 203 km/h | 6 l/100 km | De 545 à 645 dm³ (192 dm³*)



Monospace ou pas, une BMW séduit d'abord par l'agrément de conduite qu'elle délivre et la sobriété de ses mécaniques. On peut également mettre au crédit de ce Gran Tourer une qualité de présentation et de finition du meilleur niveau. Même s'il dispose d'office de 7 places, son troisième rang de sièges ne sert qu'en dépannage et uniquement pour y installer de jeunes enfants tant l'espace y est compté. En revanche, les 21 cm de longueur qu'il gagne par rapport à son petit frère, l'Active Tourer, permettent de faire oublier l'un des principaux défauts de ce dernier: le manque de volume de coffre. Afin de préserver le confort, fuyez les autos équipées de jantes de 18" et/ou de l'amortissement sport, notamment les M Sport.

Vu un Executive de 2016 avec 113000 km à 16900 €

Ford S-Max 2.0 TDCi



Diesel | 10 CV | 180 ch | 195 km/h | 7,5 l/100 km | De 607 à 750 dm³ (240 dm³*)

Ne vous fiez pas à son look dynamique (pour un monospace, s'entend), le S-Max de deuxième génération prend grand soin de préserver le confort. Ses suspensions, notamment, sont des plus prévenantes. Il ne manque pas non plus de réserver beaucoup de place aux passagers, y compris à ceux de la dernière rangée, et à leurs bagages. Attention, si les 7 places vous sont indispensables, sachez qu'elles faisaient l'objet d'une option. Il faut donc vérifier leur présence sur l'exemplaire qui vous intéresse. Pour le reste, ce S-Max 2 ne réserve que des bonnes surprises. Le mariage 2.0 diesel/boîte auto. Powershift allie la douceur à la réactivité, tandis que la consommation reste modérée.

Vu un Titanium de 2017 avec 131500 km à 18500 €

Renault Espace 2.0 Blue dCi 160



Diesel | 8 CV | 160 ch | 190 km/h | 7,4 l/100 km | De 705 à 870 dm³



Après un début de carrière difficile en matière de fiabilité (1.6 dCi 160 fragile...), l'Espace 5 a profité d'une bonne remise à jour technique lors du restylage de novembre 2019, reconnaissable à la présence d'un combiné d'instrumentation numérique. Avec ce moteur de 160 ch, il faut davantage miser sur la souplesse de la mécanique que sur les performances. Mais cela semble plus en accord avec la vocation de ce modèle, au comportement routier des plus sages. La sobriété est également à souligner, tout comme le confort des suspensions et des sièges. En finition Zen, l'équipement n'oublie rien d'essentiel (climatisation multizone, GPS, Android Auto/Apple CarPlay...) sauf la troisième rangée de sièges, optionnelle.

Vu un Zen (5 places) de 2020 avec 113800 km à 18600 €

Volkswagen Sharan 2.0 TDI 150 DSG



Diesel | 8 CV | 150 ch | 188 km/h | 7,6 l/100 km | De 619 à 731 dm³ (312 dm³*)



En élève appliquée, le Sharan 2 a pris soin de respecter à la lettre le "guide du parfait monospace familial". L'habitabilité est généreuse à toutes les places, qui sont facilement accessibles grâce aux portes arrière coulissantes. Même les bagages auront de l'espace! La modularité a été également travaillée dans le détail: une fois rabattus, les 2^e et 3^e rangs disparaissent sous le plancher, libérant un espace de chargement parfaitement plat. Plus volontaire que le 115 ch et moins assoiffé que le 184 ch, le 2.0 TDI 150 représente le juste milieu. Et, lorsqu'il est associé à la boîte DSG, il se révèle d'une douceur incroyable. A bord, l'insonorisation soignée fait presque oublier que l'on est au volant d'un diesel.

Vu un Confortline de 2016 avec 135000 km à 19000 €

*Capacité en 7 places.

Ça vous est arrivé

Honda
CR-V

Alexandre Farge se sent lésé par Honda et complètement démunie face à ce qu'il estime être de la mauvaise foi de la part du constructeur nippon. Mais il n'entend pas baisser les bras.



E. SOUDAN/ALPACA/ANDIA

Une note de 2 280 € pour un volant moteur HS à 39 300 km !

La fiabilité Honda ? Pour Alexandre Farge, de Sérézin-du-Rhône (69), cela tient désormais plus de la légende que de la réalité. L'histoire entre notre lecteur et la marque japonaise avait pourtant commencé de la meilleure des façons avec, à l'été 2020, la remise des clés d'un CR-V Hybrid flambant neuf. Il a néanmoins fallu moins de quatre ans et de 40 000 km pour que la confiance qu'Alexandre avait en Honda et en la qualité de son service se trouve fortement

ébranlée. En effet, après avoir constaté un fonctionnement erratique de la transmission CVT, notre lecteur confie son SUV à un concessionnaire.

Exception ou règle ?

Divers éléments de cette boîte auto. à variation continue sont alors remplacés. Parmi eux, le plus important, et le plus coûteux, est le volant moteur. L'atelier Honda annonce ainsi une facture globale de 3 068 € pour remettre le véhicule en parfait état de fonctionnement.

Toutefois, Alexandre émettant quelques remarques quant à la précocité de cette défaillance, il n'aura finalement "que" 2 280 € à régler. Un rapide calcul lui indique donc que Honda lui a accordé une remise de 26%. Un taux qui lui semble beaucoup trop bas au vu de la jeunesse et du faible kilométrage de sa voiture. Relancé, Honda France confirme sa position et précise même que ce geste est exceptionnel étant donné que la garantie commerciale est échue.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Se retrancher derrière la fin de la garantie commerciale (qui est de 3 ans/100 000 km dans le cas de Honda) est un grand classique des marques automobiles. Mais ce contrat ne se substitue en rien aux obligations du constructeur en matière de défaut précoce. Et comme l'indique le barème de nos experts, un volant moteur affiche une durée de vie normale de 200 000 km. Le CR-V d'Alexandre ayant moins de 5 ans/60 000 km, Honda doit rembourser la totalité de la facture dont ce dernier s'est acquitté.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Land Rover Discovery Sport

Sonde hors service

Il y a quelques semaines, un voyant s'est allumé au tableau de bord de mon Discovery Sport TD4 180 de 2017. Bien que mon SUV n'ait que 68 900 km, le garage Land Rover a conclu au besoin de changer la sonde NOx. Sur un total de 711 €, j'ai obtenu un rabais de 2 % !

Jacky Lallier, 21490 Brognon

NOTRE CONSEIL La participation ridicule que vous a accordée Land Rover relève d'un manque total de respect. Elle est bien loin du compte puisque, vu le problème rencontré, sur un véhicule âgé de 7 ans et moins de 69 000 km comme votre SUV, la marque doit couvrir 45 % des réparations.

Renault Mégane

Sellerie au rabais

Ma Mégane 1.3 TCe 140 de 2021 n'a roulé que 32 500 km. Pourtant, l'assise du siège conducteur est déjà abîmée et doit être changée. Le devis, d'un montant de 1 829 €, est payé à hauteur de 75 % par Renault.

Stéphane Legoff, 22130 Corseul

NOTRE CONSEIL Etant donné l'âge et le kilométrage de votre Mégane, il est impossible de considérer cette usure comme normale. Dans votre cas, Renault n'est même pas en droit d'invoquer une part de vétusté. Mettez la marque en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, d'assumer cette intervention dans son intégralité.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 65 % du projecteur

Francis Durand, de Castillon-de-Saint-Martory (31), nous contacte en février dernier car il doit faire remplacer le phare droit de son Rifter 1.5 BlueHDi 130 de 2019 (72 000 km). En effet, certaines des leds faisant office de feux de jour ont grillé et ne peuvent être remplacées seules. Notre lecteur se trouve alors avec un devis de 900 € et aucune prise en charge de Peugeot. Finalement, le Lion a cédé, puisque Francis a obtenu un geste de 65 %. Pas mal, même si nos experts recommandaient une prise en charge totale.



Notre équipe à votre service. Refus de garantie, participation insuffisante, abus d'un SAV, d'un garage... en cas de litige, envoyez un e-mail à: soslitigeoccasion@reworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.

Les stars de l'occasion



N. SOLER

BIEN CHOISIR UN...

Nissan Juke 2 (2019-...) à moins de 16 000 €

La seconde génération de Juke conserve le look singulier qui fait le succès du premier opus, tout en améliorant sa polyvalence d'usage. Reste à savoir quelle version présente le meilleur choix en occasion.

Si l'on reconnaît au premier coup d'œil l'allure d'un Juke, Nissan a tout de même bien fait évoluer la recette. Il faut dire que ce second opus est basé sur l'actuel Renault Captur. En premier lieu, les 7 cm gagnés en longueur (4,21 m) profitent à l'espace à bord, deux adultes s'installant dorénavant correctement à l'arrière. L'effet de confinement persiste toutefois en raison des petites vitres et d'imposants sièges avant. Avec une capacité de 402 dm³, complétée d'un plancher ajustable en hauteur,

le coffre évolue lui aussi positivement. Sauf pour la version hybride, la batterie rognant, hélas, 57 dm³ du volume... En revanche, au volant, tous les Juke sont logés à la même enseigne : l'ambiance est plaisante, l'ergonomie des commandes exemplaire, tandis que l'écran tactile de 8" et la fonction Mirror Screen (Apple CarPlay ou Android Auto) s'invitent dès le second niveau Acenta. Seul bémol, les plastiques manquent de cachet, avec un effet brillant pas très flatteur. En contrepartie, la dotation est très généreuse dès la finition N-Connecta (*voir*

"Côté équipements"). Calquée sur cette dernière, la N-Design est plus stylée : toit de couleur contrastée et coordonnée à celle des coques de rétros (noir, rouge, gris perle) et habillage sellerie/planche de bord suivant trois couleurs (noir : cuir/Alcantara ; orange : cuir/TEP ; blanc : TEP/tissu). Ceux pour qui la panoplie d'aides à la conduite ou les sièges chauffants sont des impératifs devront casser leur tirelire pour une Tekna, disponible à partir de 15 500 €. Enfin, notez que seule la version Business Edition dispose en série du GPS.

Pas le plus douillet...

Les amateurs de conduite seront, eux, séduits par le comportement enjoué du Juke "2". En revanche, pour le confort, on repassera... Déjà ferme avec des roues d'ori-

gine en 17", la suspension devient carrément cassante avec l'option de 19". Côté moteur, le bloc essence 1.0 DIG-T 117, au choix en boîte manuelle ou robotisée (DCT), est longtemps resté seul au catalogue. S'il convainc en zone urbaine, son caractère creux à bas régime oblige à le solliciter sur voie rapide pour garder le rythme. Norme Euro 6d-full oblige, il perd 3 ch début 2021 (1.0 DIG-T 114), mais améliore cependant sa réactivité tout en réduisant son appétit. Tout bénéf! A noter, à partir de juillet 2022, le Juke dispose d'un nouveau bloc, cette fois hybride (non rechargeable) de 143 ch. Si son peps s'accorde parfaitement aux prestations dynamiques du Juke, cette version sort hélas largement du budget.

Guillaume Jean

La bonne position de conduite et des commandes plaira au conducteur du Juke. En revanche, gare aux griffures faciles des plastiques, majoritairement durs.



L'habitabilité est correcte mais n'espérez pas pour autant accueillir trois adultes à l'arrière du Juke. Le volume de coffre est plus que convenable sur les versions thermiques 1.0 DIG-T, mais décevant en Hybrid (345 dm³)...

Nos spécialistes



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean

Côté équipements

La présentation d'une Visia manque de fun, dehors comme dedans. Outre ses jantes en 17", l'Acenta gagne le Mirror Screen (Apple Car Play, Android Auto), l'écran multimédia et la caméra de recul. La N-Connecta ajoute une dotation de confort de conduite non négligeable, reprise par une N-Design dont le toit arbore la même couleur que les coques de rétros. La version haut de gamme Tekna n'oublie absolument rien en série, mais se fait rare dans le budget fixé.

LA DOTATION DE SÉRIE

- Visia:** • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags front, lat. AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' • Radio-CD MP3 • Régul./limit. de vitesse • Vitres et rétros électr.
- Acenta:** • Caméra de recul • Commande vocale • Écran tactile 8" • Jantes alu 17" • Mirror Screen.
- Business Edition:** • Aide au stationnement AR • GPS.
- N-Connecta:** • Clé mains libres • Clim' auto. • Essuie-glace auto. • Rétros dégivrants et rabattables électriques • Rétro int. jour/nuit auto. • Vitres AR surteintées (sans GPS).
- N-Design:** • Toit contrasté • Sellerie spécifique.
- Tekna:** • Aide au stationnement AV • Drive Assist • Sellerie mixte TEP/tissu • Sièges AV chauffants • Système audio.



N. SOLER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.0 DIG-T 117	1.0 DIG-T 114	1.0 DIG-T 117 DCT	1.6 Hybrid 143
Vitesse maxi	168 km/h	175 km/h	170 km/h	162 km/h
Accélération 1000 m D. A.	34s	33s2	33s8	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	10s2/14s8/19s8	9s2/12s8/17s6	8s9 en Drive	7s7 en Drive
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	6,7 l/100 km	7,5 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7/7,6/6,9 l/100 km	6,4/7/6,7 l/100 km	7,2/7,8/7,5 l/100 km	6,6/6,6/5,9 l/100 km
Poids	1258 kg	1246 kg	1276 kg	1400 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	64 m	61 m	67 m
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S + électrique
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	117 ch à 5 250 tr/mn	114 ch à 5 000 tr/mn	117 ch à 5 250 tr/mn	143 ch combinés (essence + électrique)
Couple maxi	200 Nm à 1 750 tr/mn	200 Nm à 1 750 tr/mn	200 Nm à 1 750 tr/mn	143 Nm à 3 600 tr/mn + 205 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Pastille Crit'Air	135 g/km/1	134 g/km/1	138 g/km/1	114 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 4+2 rapports

Le 1.0 DIG-T essence (associé à une boîte manuelle ou robotisée) fait cavalier seul jusqu'au mois de juillet 2022, période où le tant attendu moteur hybride de 143 ch rejoint enfin le catalogue. Pas de diesel au programme.

1.0 DIG-T 117: l'unique moteur proposé au lancement du Juke n'est pas un mauvais élève. Sa faible cylindrée et des rapports de boîte un peu longs obligent cependant à souvent rétrograder pour doubler. Majoritaire dans les annonces, il s'échange dès 13 000 € avec environ 80 000 km au compteur.

1.0 DIG-T 114: il s'agit du même bloc retravaillé pour répondre à la norme Euro 6d-full en janvier 2021. Malgré la perte de trois "petits" chevaux, les chronos s'améliorent légèrement, tout comme sa sobriété. On trouve cette évolution dès 14 000 € avec un kilométrage d'environ 60 000 km.

1.0 DIG-T 117 DCT: associé à l'agréable boîte robotisée à double embrayage et à sept rapports, le Juke gagne en souplesse. Dommage, son appétit grimpe, notamment

en ville... Prisée, cette transmission se fait rare dans le budget. Les allergiques de la pédale d'embrayage devront, en effet, débourser au moins 2 000 € de plus que pour la version à boîte manuelle!

1.6 Hybrid 143: ce bloc hybride cumule agrément de conduite et sobriété, en ville, grâce aux temps de roulage 100 % électriques. Encore récent, il n'entre malheureusement pas dans le budget défini : ses prix débutent autour de 21 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Batterie de traction hybride. Un défaut de la batterie du système hybride peut se solder par l'impossibilité de démarrer. Il doit être pris en charge par la marque, qui a parfois du mal à identifier la source de cette perte d'énergie soudaine...

Les rappels. Assurez-vous que les mises à jour visées par les campagnes de rappel ont été réalisées. Lancée en octobre 2021, la première consistait à écarter un potentiel défaut de verrouillage du dossier de la banquette après l'avoir rabattu pour charger. Elle concerne tous les Juke fabriqués entre septembre 2019 et août 2020 (60 000 exemplaires). Sur une plus courte durée de production (d'avril à mai 2019), c'est le coussin d'airbag conducteur qui devait être remplacé (campagne de mars 2021).

Tableau de bord. Des cas d'allumage de voyants sans raison touchent tous les Juke. Une mise à jour (150 €) doit permettre d'éliminer ces phénomènes.

Nous vous conseillons

Un Juke 1.0 DIG-T 114 N-Connecta.

Pour un bon prix, on accède à ce Juke récent et fort bien doté. Le bloc 1.0 DIG-T 114, optimisé, offre des performances et une sobriété convenables. À 14 000 €, on trouve des autos de 2021 affichant seulement 70 000 km.



N. SOLER

Le coin des experts



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

IMPORTER SA VOITURE DEPUIS UN PAYS EUROPÉEN

Achat à l'étranger : évitez les frais inutiles

La libre circulation des biens a beau être garantie dans l'Union européenne, importer une auto en France imposait jusqu'alors des formalités incontournables. Heureusement, celles-ci s'allègent. Et en étant malin, on peut même échapper à certaines dépenses.

Se lancer dans l'achat d'une voiture chez l'un de nos voisins européens paraît encore aujourd'hui compliqué. Il faut dire que la France a toujours eu la réputation d'être tatillonne en matière d'importation de véhicules. Mais les instances européennes lui ont signifié à nouveau récemment, qu'elle devait accepter l'immatriculation directe sur son territoire de toute auto disposant d'une carte grise européenne en règle. Dans le même temps, certains pays, qui imposaient également des règles de circulation contraignantes pour les voitures sortant de leur territoire, ont également été rappelés à l'ordre. En clair, la route est plus dégagée qu'avant. La voici détaillée étape par étape.

Achat/rapatriement : limitez les frais

Si vous envisagez une acquisition hors de nos frontières, pour le retour en France, rien ne vous oblige à faire appel à un mandataire et/ou à un transporteur, dont les prestations augmenteront d'au moins 1000 à 1500 € le coût de l'auto. Vous pouvez parfaitement acheter vous-même sur place, puis rentrer au bercail par la route. Il est nécessaire pour

cela de faire établir par les services concernés du lieu d'achat un certificat d'immatriculation provisoire à votre nom et, dans certains pays, de prendre une assurance pour quelques jours. Le tout vous coûtera environ 250 €. Certains vendeurs professionnels locaux peuvent même se charger de ces formalités, moyennant un forfait raisonnable. Attention toutefois, l'assurance étrangère ne couvre que la responsabilité civile. Et en cas d'accident responsable sur le trajet, vos dommages seront pour votre pomme. Pensez donc à faire assurer le véhicule en France avant de partir, et ce avec les garanties appropriées, surtout s'il est récent. C'est possible dès lors que vous vous êtes fait communiquer une copie de la carte grise étrangère, ou du certificat de conformité européen (CoC) si la voiture est neuve.

L'astuce Auto Plus :

Les plus débrouillards peuvent même s'épargner le coût d'une immatriculation et d'une assurance locales. En effet, grâce à la Convention de Vienne, tous les pays européens doivent laisser circuler librement sur leur territoire les véhicules disposant d'un certificat provisoire d'immatriculation

(CPI). Lorsque la transaction est conclue avec votre vendeur étranger, à partir des documents remis et d'une attestation d'achat, vous pouvez effectuer une demande de CPI "WW" à l'ANTS⁽¹⁾. Le coût est de 11 €, auquel vous rajouterez éventuellement les frais de démarche si vous passez par un pro (prévoyez 25/35 €). Vous obtiendrez alors une immatriculation provisoire commençant par WW, grâce à laquelle vous pourrez circuler partout en Europe pendant quatre mois. Avant votre départ, communiquez-la à votre assureur, faites établir des plaques d'immatriculation, mettez-les dans vos bagages et prenez un aller simple vers la contrée de votre vendeur. Sur place, il suffira de les installer sur l'auto une fois la livraison effectuée.

Attention, pensez à prendre avec vous l'arrêté européen (dans la langue ad hoc) vous autorisant à circuler avec⁽²⁾. Car certains policiers étrangers (notamment allemands) font encore du zèle : ils pourraient prétendre que les plaques WW sont interdites sur un véhicule qui vient d'être acquis sur leur territoire. Il faudra donc argumenter.

Immatriculation : évitez les dépenses inutiles

Une fois l'auto arrivée sur le sol français, vous pouvez faire établir vous-même en ligne un "certificat d'acquisition à l'étranger", appelé aussi quitus fiscal⁽³⁾. Cette procédure est gratuite. Sans ce document, pas d'immatriculation possible. Si vous achetez un véhicule d'occasion (plus de 6 mois et plus de 6000 km),



CH. IGUNET

Nos spécialistes



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

dont les taxes locales ont déjà été réglées dans le pays d'origine, vous n'avez pas de TVA à payer en France. Sur une voiture neuve, acquise hors taxe, vous devrez, en revanche, acquitter la TVA de 20%. Attention, en Allemagne, certaines occasions sont vendues hors taxe. Si vous passez par un importateur ou un mandataire, assurez-vous que ce dernier a bien versé cette "dîme". Sinon l'administration n'oubliera pas de vous la réclamer en son temps, avec les pénalités de retard qui vont avec!

Pour les véhicules âgés de plus de 4 ans, un contrôle technique sera en outre exigé. Sachez que l'harmonisation européenne rend les contrôles techniques valables dans tous les pays. Plutôt que de dépenser 80 à 100 € dans un "CT" français, veillez à demander celui réalisé à l'étranger. Par ailleurs, si l'auto acquise est homologuée en série en Europe, vérifiez que le certificat d'immatriculation (CI) étranger est bien renseigné aux rubriques D2 et K (voir exemple ci-dessous). Si c'est le cas, plus besoin de fournir de certificat de conformité. Vous économiserez ainsi entre 120 et 200 € selon les constructeurs.

L'astuce Auto Plus:

Jusqu'à présent, si vous envisagez d'acquérir un véhicule immatriculé en Europe mais n'ayant pas fait l'objet d'une réception

communautaire (comme un modèle américain, par exemple), vous deviez passer, une fois en France, par la case "réception à titre isolé". Une procédure complexe, longue et coûteuse (voir encadré). En sélectionnant un véhicule dont le CI étranger répond à certains critères, vous pouvez désormais échapper totalement à ce parcours du combattant. En effet, notre pays a dû récemment assouplir sa position. Ainsi, depuis le 1^{er} septembre 2023, dès lors qu'un véhicule, non homologué en Europe, dispose d'un CI européen définitif et harmonisé (voir exemple ci-dessous), dont toutes les rubriques A, B, C, D, D1, D2, D3, E, F1, G, H, I, P1, P2, P3, et S1 sont bien remplies, il peut faire l'objet d'une immatriculation directe en France⁽⁴⁾. Il est juste nécessaire de faire établir par la DREAL⁽⁵⁾ une attestation de vérification des données techniques (environ 70 €). Ce service, en charge en France de la réception des véhicules, vérifiera juste que toutes les rubriques précitées sont renseignées et correspondent bien à la voiture présentée. Attention, si une seule est manquante, ou non concordante, la réception à titre isolé sera nécessaire. Autre astuce pour échapper à celle-ci, acquérir un véhicule de plus de 30 ans et faire établir une carte grise collection.

Par Antoine Jacquot

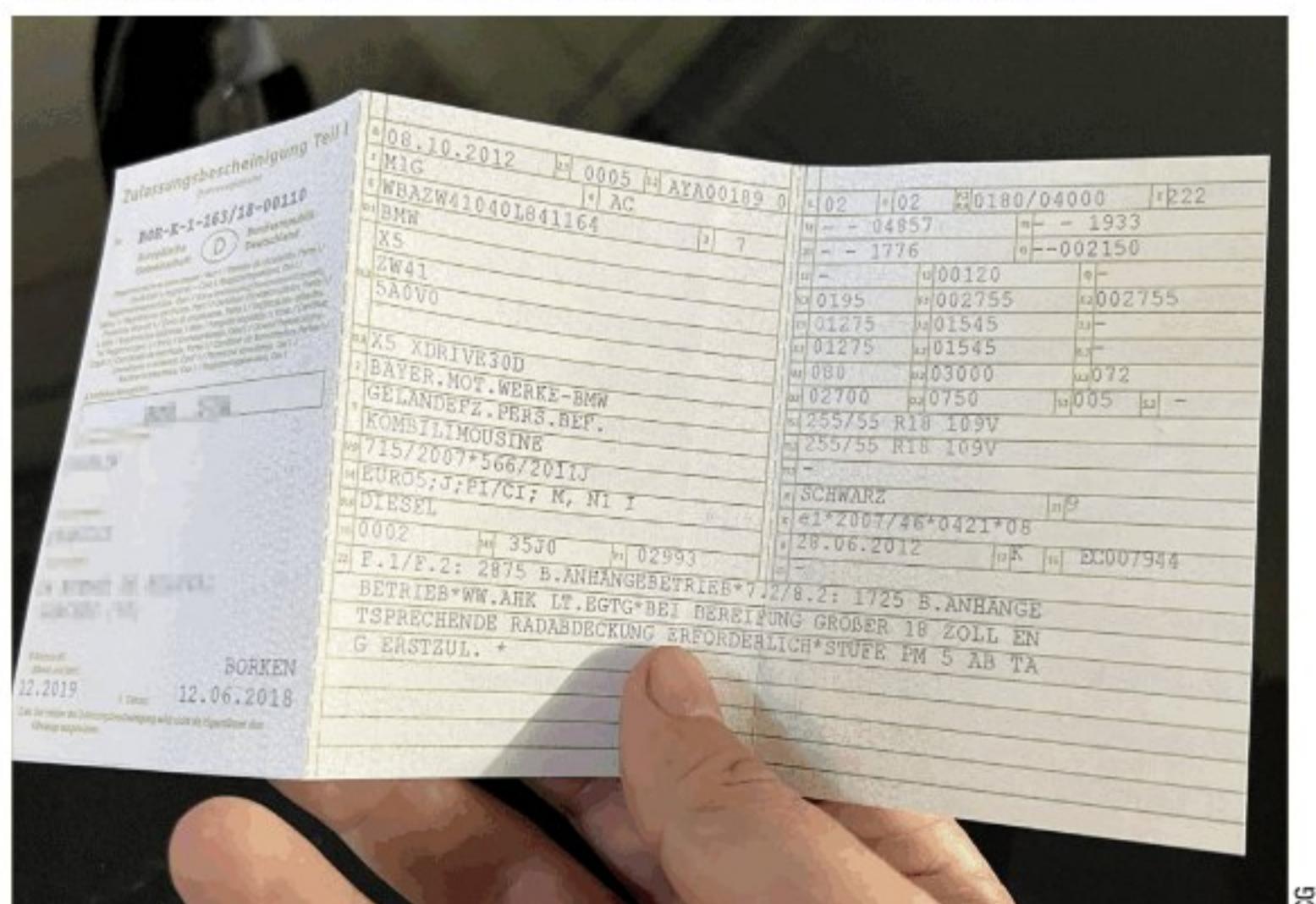
1. Agence nationale des titres sécurisés. Ants.gouv.fr

2. Article 4.2 de l'arrêté européen EUR-Lex – 52007SC0169 (<https://tinyurl.com/bdd4f643>)

3. Impots.gouv.fr/formulaire/1993-part-d-demande-de-quitus-fiscal-1993-part-d-sd

4. Legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047974068

5. Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.



Si le certificat d'immatriculation – ici allemand – du véhicule importé contient certaines données clés, son immatriculation en France sera facilitée. De même, un contrôle technique émanant d'un pays de l'UE est valable chez nous.

VOS QUESTIONS

Loi Radar tourelle

"Pourrais-je connaître la distance à partir de laquelle un radar tourelle "flashe" de face. J'ai peur de m'être fait toper?"

Jean-Paul X., par e-mail

Mme Frank Samson. Apparu en 2018, ce super radar volumineux perché sur un mât de 2,50 mètres a une portée de plus de 100 mètres. La mesure de vitesse ne se déclenche toutefois que dans une zone située entre 20 et 30 mètres*. Pour rappel, le radar Mesta Fusion, nommé radar tourelle, tend à remplacer les anciennes cabines grises. S'il est potentiellement capable de contrôler une multitude d'infractions au code de la route, il n'est pour l'heure homologué que pour sanctionner les excès de vitesse, le non-respect des feux rouges (et toujours pas simultanément comme cela était prévu) et des feux clignotants aux passages à niveau. Mais attention, il "radarise" bien sans flash grâce à son projecteur infrarouge.

*Voir également Radars-auto.com.



A. SECHET

Assurance Pneus usés

"Si j'ai un accident alors que mes pneus sont 'limites', l'assureur peut-il me le reprocher et rogner sur l'indemnisation ?"

Alexis G., 67000 Strasbourg

Pascale Gétin. Les pneumatiques doivent être conformes aux normes européennes et aux préconisations du constructeur (dimensions, pression...). A défaut, on pourrait vous le reprocher, tout comme le manque d'entretien ou l'usure d'un autre élément du véhicule. Dès lors, gare si vos pneus sont usés à la corde. "Ils doivent présenter dans les rainures principales de la bande de roulement une profondeur d'au moins 1,6 mm." En cas d'accident grave, l'expert rapporte, en effet, tout ce qui a participé de près ou de loin au sinistre. Mais faut-il encore qu'il démontre que l'usure des pneus "en est la cause directe ou exclusive", ce qui est souvent difficile. Il recherchera d'autres fautes, et ce sera souvent au juge de décider si l'indemnisation doit être limitée ou exclue.

Loi Stationnement payant

"Faut-il régler l'amende si l'on décide de contester le forfait de post-stationnement (FPS) ?"

Ludovic S., 14360 Trouville

Pascale Gétin. Entre la procédure de contestation d'un PV radar et celle d'un FPS, il est vrai qu'il y a de quoi s'y perdre. Pour le premier, le paiement de l'amende vaut reconnaissance de l'infraction et annule tout recours*. Pas pour le second. Vous n'en devez pas moins respecter le délai de 30 jours imparti pour adresser un recours administratif préalable obligatoire (Rapo) à la commune ou au gestionnaire des FPS, ou encore, s'il y a lieu, une requête à la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP**). Attention : contester ne suspend pas le délai de paiement. Vous ne devrez donc pas non plus oublier de régler le FPS dans les 90 jours au risque de le voir majoré de 50 €, voire de vous faire saisir le montant sur votre compte bancaire.

*Ne pas confondre avec la consignation, qui est le droit à contester. **Accueil.ccsp.fr



SHUTTERSTOCK



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



Par Laurent Dupin, Canal+

PANORAMIC
FORMULE 1

Monaco l'indémodable

L'épreuve monégasque reste la plus prestigieuse de l'année, malgré l'américanisation de la Formule 1 avec ses courses tape-à-l'œil à Miami et Las Vegas. Néanmoins, le débat sur la qualité du spectacle dans les rues de la Principauté est toujours ouvert avant le Grand Prix qui se déroule ce week-end.

Sur la grille ce dimanche, la principauté de Monaco comptera quasiment deux fois plus de pilotes résidant sur son petit territoire de 2 kilomètres carrés que de vainqueurs de son Grand Prix. Ils ne seront que cinq anciens lauréats : Lewis Hamilton (2008, 2016, 2019), Max Verstappen (2021, 2023), Fernando Alonso (2006, 2007), Daniel Ricciardo (2018) et Sergio Pérez (2022). Pour tous ces hommes, s'imposer dans les rues de la Principauté représentait plus qu'un objectif, c'était un rêve, car Monaco est un mythe, une épreuve à la fois historique, prestigieuse, glamour, tout autant qu'un formidable défi sportif, un révélateur du talent des pilotes. Crée en 1929, cette course était au calendrier de la

première saison du championnat du monde de Formule 1 en 1950, avant d'y figurer systématiquement à partir de 1955 jusqu'en 2020 et son annulation à cause de la pandémie de Covid-19. Ayrton Senna, le champion brésilien disparu il y a 30 ans, a bâti à Monaco une partie de sa légende, en décrochant six succès, un record. La jeune génération cite régulièrement les caméras embarquées de Senna en qualifications comme un exemple de pilotage et de détermination.

Les qualifications les plus déclives

C'est d'ailleurs toujours cet exercice contre le chronomètre que préfèrent les pilotes et les spectateurs à Monaco. Voir les monoplaces flirter avec les murs, s'appuyer sur

les rails à l'extérieur du virage du Portier avant d'entrer dans le tunnel, ou bien à l'intérieur du deuxième esse de la Piscine, est un spectacle fascinant, à vitesse réelle comme sur les ralenti diffusés à la télévision. *"On ressent une adrénaline comme nulle part ailleurs, affirme Charles Leclerc, il n'y a aucun moment de répit."* Le Monégasque n'est pas forcément le plus objectif pour parler de son circuit national, mais il résume bien l'avis général. Les hommes et les machines évoluent sur un fil pendant une minute et onze secondes environ, à près de 170 km/h de moyenne sur la piste la plus étroite et sinuose de la saison. La séance de qualifications (samedi à 15h40) est la plus intense de l'année, et probablement aussi la plus

INDYCAR

Grand jour à Indy

Encore une fois, la course américaine la plus importante de l'année aura lieu le même jour que le Grand Prix de Monaco. Les 500 Miles d'Indianapolis vont électriser la foule de 250 000 spectateurs installés autour de l'ovale ultra-rapide. Pour sa troisième participation, Romain Grosjean sera le seul Français sur la grille, car Théo Pourchaire, récemment engagé par McLaren en Indycar mais en manque d'expérience sur ovale, ne prendra pas le départ de cette course atypique. En revanche, il disputera le reste de la saison.



PANORAMIC





Max Verstappen, résident monégasque, a déjà eu deux fois l'honneur de recevoir le trophée du vainqueur des mains du prince Albert II.



Charles Leclerc se rend tous les jours à vélo dans le paddock, alors que d'autres pilotes arrivent en bateau depuis leur hôtel.

décisive pour le résultat final. Car ce qui fait le charme et la folie de cette piste le samedi est aussi son défaut le dimanche : il est quasiment impossible de dépasser. Depuis la stupéfiante victoire d'Olivier Panis, parti 14^e en 1996, le vainqueur s'est toujours élancé d'une des trois premières places de la grille de départ. Ces deux dernières années, des averses ont pimenté la course en entraînant des retournements de situation, mais sans permettre de folle remontée. Sans cela, avec une stratégie figée à un seul changement de pneus, il est peu probable de voir le classement chamboulé.

Cette saison, Max Verstappen domine en qualifications encore plus que lors des années précédentes. Partir en pole position



MOTORSPORT PANORAMIC

Lewis Hamilton, triple vainqueur à Monaco, y a également décroché deux pole positions. Comme son idole Ayrton Senna, il sait frôler les rails de la Principauté pour signer le meilleur chrono.

dimanche serait un grand pas vers un troisième succès personnel dans la Principauté, où il réside depuis de nombreuses années. A contrario, une contre-performance du Néerlandais le samedi offrirait une belle opportunité à ses adversaires. L'an passé, Verstappen n'avait devancé Fernando Alonso que de 84 millièmes de seconde en qualifications, au terme d'un dernier secteur titanique. Si l'Espagnol avait conservé le meilleur temps, et pris le départ en tête, il aurait pu obtenir une victoire en F1 qu'il attend depuis 2013. Cette saison, les pilotes Ferrari, Charles Leclerc et Carlos Sainz, ainsi que leurs homologues de McLaren, Lando Norris et Oscar Piastri, sont les mieux placés pour priver Red Bull d'une quatrième victoire consécutive à Monaco. L'écurie autrichienne a fait de la Principauté l'un de ses terrains de chasse favoris, avec sept victoires (comme au Japon et à Abu Dhabi), dont quatre sur les cinq dernières éditions. Elle ne s'est jamais imposée plus souvent sur aucun autre circuit. Red Bull reste encore loin du record de quinze victoires à Monaco détenu par McLaren, qui ne s'est pourtant pas imposée ici depuis 2008. La Scuderia Ferrari compte, elle, neuf succès, mais seulement un depuis 2001, grâce à Sebastian Vettel en 2017.

Leclerc enfin vainqueur dans son pays ?

Pourtant, Charles Leclerc a eu plusieurs fois l'occasion d'accomplir son rêve d'une victoire dans son pays. Le Monégasque a malheureusement accumulé les déceptions et les coups du sort depuis son arrivée en F1. Si son abandon avec l'Alfa Romeo en 2018 est anecdotique, ses quatre participations avec Ferrari ont généré d'immenses regrets. En 2019, une erreur de son écurie en qualifications le

condamne à la quinzième place sur la grille. Bien décidé à remonter en course, Leclerc s'accroche avec un adversaire et abandonne dès le 16^e tour. En 2021, il réalise la pole position, mais percute le rail après avoir signé le meilleur temps. Le lendemain, sa voiture tombe en panne dans le tour de mise en grille, avant même le départ. Aujourd'hui encore, il est difficile d'affirmer que la panne a été causée par l'accident de la veille. L'année suivante, à nouveau en pole position, Leclerc mène aisément la course et semble en route vers la victoire quand son écurie applique une stratégie farfelue et le stoppe deux fois aux stands, le repoussant à la quatrième place. Ses cris de colère résonnent encore dans les oreilles des ingénieurs de Ferrari. La saison dernière, troisième des qualifications, il est ensuite pénalisé de trois places pour avoir gêné Norris. Parti sixième, il termine à la même position. Charles Leclerc n'est donc même jamais monté sur le podium à Monaco. "Je ne crois pas à la chance, mais il faut reconnaître que cela s'est souvent mal déroulé ici chez moi. J'ai l'impression qu'il ya toujours quelque chose qui se passe contre moi, donc c'est difficile à vivre. Mais non, il n'y a pas de malédiction", assène-t-il comme pour conjurer le mauvais sort.

Dans sa quête de victoire, le Monégasque de 26 ans ne changera rien à ses habitudes. Il dormira dans son appartement, rejoindra le circuit à vélo pour éviter les embouteillages, et évoquera ses premiers souvenirs quand, petit garçon, il jouait avec une Ferrari miniature sur un balcon surplombant le premier virage. Les caméras de Canal+ le suivent toute la semaine dans son intimité (documentaire diffusé dimanche à 17h30), en espérant un final en apothéose sur le podium, aux côtés du prince Albert II. ■

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Ogier enchaîne

Trois semaines après sa victoire en Croatie, Sébastien Ogier s'est imposé au Portugal. Il s'agit du 60^e succès dans la carrière en championnat du monde des rallyes du Français, qui pointe à 20 longueurs du record de Sébastien Loeb. Pour la première fois depuis la fin de saison 2022, Ogier va disputer un troisième rallye consécutif, puisqu'il sera au départ en Sardaigne la semaine prochaine. La suite de son programme partiel n'est pas définie, mais il est très probable qu'il ne participe pas aux rallyes de l'été.



P. MARIA / DPPI

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Monaco

Vendredi 24 mai

13h15	Essais libres 1
16h45	Essais libres 2

CANAL+
SPORT 360

CANAL+

Samedi 25 mai

12h15	Essais libres 3
15h40	Qualifications

CANAL+
SPORT

CANAL+

Dimanche 26 mai

9h00	Matinée spéciale
------	------------------

CANAL+

CANAL+

500 Miles d'Indianapolis

Dimanche 26 mai

17h00	Course
-------	--------

CANAL+
SPORT



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: 4 cylindres en ligne, bloc fonte, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1911 cm³
Puissance: 62/66 ch DIN à 4000 tr/mn
Vitesse maxi: 130/135 km/h
Production: 1 456 115 exemplaires (total ID + DS, 1955-1975)
Cote actuelle: de 13 000 à 18 500 €



IL Y A 68 ANS, CITROËN LANCE L'ID

Une DS simplifiée et moins chère

Lancée en 1955, la DS stupéfie les automobilistes avec sa technique avant-gardiste. Mais ultra-innovante et sophistiquée, elle est également chère. Aussi l'idée d'une version de base germe-t-elle dans les cerveaux de Citroën...

C'est bien joli de mettre au point et de commercialiser une voiture archi-innovante et bourrée de talent. Mais lorsque ce joyau de technologie s'annonce 32% plus cher que sa devancière, la Traction, et qu'en bas de la gamme, on trouve une 2 CV trois fois moins onéreuse, il y a comme un problème. L'absence d'un modèle intermédiaire est criante. Développer une nouvelle voiture? Trop long et trop coûteux. Une DS "du pauvre", avec moins de technique et d'équipements, représenterait une alternative bien plus facile et rapide à mettre en œuvre. C'est ce que fait Citroën. Un an exactement après le lancement de la DS, l'ID verra le jour, à un tarif 11% plus abordable que sa grande sœur. Mais des choix s'imposent. Pas question d'abandonner la technologie hydraulique, sous peine de décevoir la clientèle. Mais elle peut être



simplifiée et concerner moins de fonctions. Résultat : plus de direction assistée, ni de boîte semi-automatique, ni d'assistance de freinage. Mais la suspension conserve son schéma révolutionnaire, qui apporte un moelleux unique et participe à la magnifique tenue de route de cette traction avant souveraine par tous les temps.

Régime amalgissant

Et au niveau équipement? Là, Citroën gratte sur tout: ni enjoliveurs de roue, ni chauffage, ni moquette, ni accoudoirs. Et aussi un toit en résine et non en tôle, une lunette en Plexiglas, une banquette monobloc à

L'arrière "fast-back" avec un profil en goutte d'eau favorise l'aérodynamisme. Les clignotants haut perchés, près du pavillon, peuvent être vus de loin: un vrai plus!

l'avant, des glaces arrière fixes et une seule teinte extérieure: le noir. L'insonorisation est également plus sommaire. Enfin, sous le capot, les prétentions mécaniques sont revues à la baisse. Le quatre cylindres 1.9 perd 13 ch et passe à 62 ch. La vitesse chute de 140 à 130 km/h. A l'époque, une telle radinerie choque. La suppression du chauffage passait mal... Cet exemplaire de 1959 en offre plus dans sa finition Confort: enjoliveurs de roue, sièges couchettes, accoudoirs de portière et aérateurs latéraux. Le tout avec une puissance de 66 ch et plusieurs coloris de carrosserie. Mais cette DS édulcorée, minimaliste, est-elle encore une DS? Oui, par ses



Voici la planche de bord des premiers modèles. Un dessin épuré, lui aussi hyper novateur dans les années 1950. Vendue en accessoire, la radio est ici d'époque !



Sous le long capot, la roue de secours prend place complètement à l'avant. Quant au quatre cylindres en position longitudinale, il déborde dans l'habitacle où il forme une protubérance au centre, sous la planche de bord. Dans sa version de 66 ch, il paraît chétif.



PHOTO: E. MONTGOBERT

La DS – et donc l'ID – est une voiture longue : 4,80 m ! Révolutionnaire en son temps, la silhouette a conservé depuis son originalité : elle n'a pas été copiée et n'a même jamais inspiré d'autres modèles. Les vitres sans encadrement se montrent, elles aussi, d'une grande modernité.

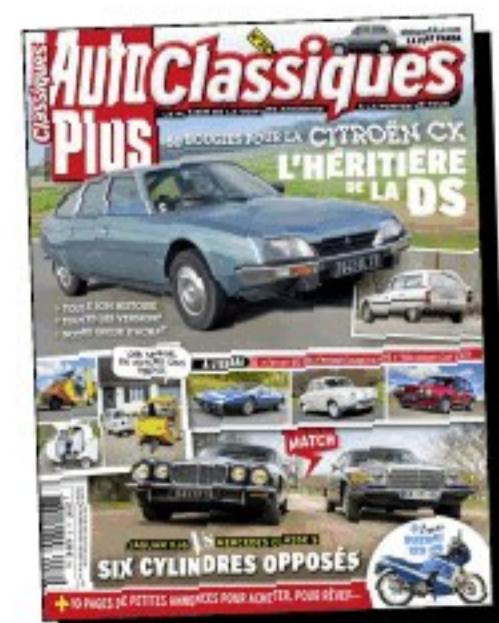
1956, cette année-là



Les toutes premières rames de métro sur pneus voient le jour à Paris. Cette invention, fruit de la collaboration entre Michelin et la RATP, apporte un confort moelleux, jusque-là inconnu. En France, les figurines saillantes ornant les bouchons de radiateur sont désormais interdites pour des raisons de sécurité : elles risquaient de blesser des piétons en cas de choc.

qualités routières et son confort qui survolent toute la concurrence. Côté performances, elle accélère comme une enclume. Encore plus sous-motorisée que la DS du lancement, qui souffrait déjà d'une réelle langueur dans ses élans. Si le passage des vitesses nécessitant le recours à une pédale d'embrayage ne fait plus rêver personne, la magie de sa suspension opère tout de même.

Aujourd'hui, les passionnés de la marque trouvent un charme certain à ces DS simplifiées. Longtemps bien moins cotées que les "vraies", elles voient leurs cours orientés à la hausse. Notamment les premiers modèles, comme la basique Luxe, très recherchés. ■



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*

- Premier test: la nouvelle Citroën C3 enfin à l'essai !
- Dossier spécial: toutes les hybrides du marché mesurées par le labo *Auto Plus*
- Nouveautés: le Peugeot 5008 face au Renault Espace

En kiosque le vendredi 31 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)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Nouveautés : Agnès Lasbarrères (5109)

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : 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 Cruypenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, J. Palaz.,

François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœur

En SR : Prisca Leclercq, Jacqueline Voyant

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haitian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Breau de Fontenille (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Traffic : Véronique Alex (5056)

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chefs de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur

Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

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

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 –

Commission paritaire : 1024 K 85544 –

Dépôt légal : mai 2024

Tarif d'abonnement légal : 124,80 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

Impact sur l'eau : Ptot 0,015 kg/tonne



axel springer

Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.
Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr
Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

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

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

Le barème 2024

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

BONUS	
Emissions de CO ₂	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €
NEUTRE	
Emissions de CO ₂	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g - Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum - Hybrides rechargeables	0 €
0 g et +	60 000 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
118 g	50 €	156 g	3331 €
119 g	75 €	157 g	3552 €
120 g	100 €	158 g	3784 €
121 g	125 €	159 g	4026 €
122 g	150 €	160 g	4279 €
123 g	170 €	161 g	4543 €
124 g	190 €	162 g	4818 €
125 g	210 €	163 g	5105 €
126 g	230 €	164 g	5404 €
127 g	240 €	165 g	5715 €
128 g	260 €	166 g	6126 €
129 g	280 €	167 g	6537 €
130 g	310 €	168 g	7248 €
131 g	330 €	169 g	7959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1074 €	179 g	20 569 €
142 g	1172 €	180 g	22 380 €
143 g	1276 €	181 g	24 291 €
144 g	1386 €	182 g	26 302 €
145 g	1504 €	183 g	28 413 €
146 g	1629 €	185 g	32 935 €
147 g	1761 €	186 g	35 346 €
148 g	1901 €	187 g	37 857 €
149 g	2049 €	188 g	40 468 €
150 g	2205 €	189 g	43 179 €
151 g	2370 €	190 g	45 990 €
152 g	2544 €	191 g	48 901 €
153 g	2726 €	192 g	51 912 €
154 g	2918 €	193 g	55 023 €
155 g	3119 €	194 g et +	60 000 €

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO Tonale	57 800	+400	5 %

1.5 Hybrid 130 Sprint	40 500	+540	0 %
1.5 Hybrid 160 Sprint	42 500	nc	0 %
1.5 Hybrid 160 Veloce	48 000	+818	0 %
PEHV 190 Sprint	48 900	0	4 %
PEHV 280 Sprint Q4	52 600	0	4 %
PEHV 280 Veloce Q4	58 100	0	4 %
1.6 Diesel 130 Sprint	41 000	+1829	0 %

Giulia	58 900	nc	2 %
2.0T 280 Sprint Q4	58 900	nc	0 %
2.2 Diesel 160 Sprint	49 400	nc	0 %
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	54 400	nc	0 %
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59 900	+1901	5 %

Stelvio	62 600	nc	2 %
2.0T 280 Sprint Q4	62 600	nc	0 %
2.2 Diesel 160 Sprint	55 100	nc	2 %
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 450	+5729	2 %
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	65 600	nc	0 %

ALPINE A110	65 000	+2726	0 %
A110 GT	76 000	+2918	0 %
A110 S	77 500	+3552	0 %
A110 R Turini	106 000	nc	0 %
A110 R	112 000	+3119	0 %

Vantage	153 277	+60 000	nc
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000	nc
Vantage V12	302 017	+60 000	nc
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc
DBS Superleggera	303 529	+60 000	nc
DBX 707	246 555	+60 000	nc
Valkyrie	2700 000	+60 000	nc

A1 Sportback	26 700	+190	6 %
25 TFSI Advanced	26 700	+190	6 %
30 TFSI Advanced	27 700	+170	6 %
30 TFSI S line	30 700	+170	5 %
35 TFSI S line S tronic	34 000	+330	5 %

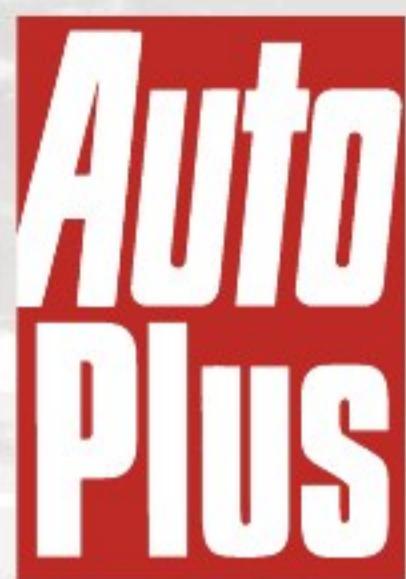
35 TFSI Black Edition S tronic	35 950	+330	nc
40 TFSI Black Edition S tronic	37 650	+2049	nc
A1 Allstreet	26 750	+280	3 %
30 TFSI Advanced	27 750	+280	3 %
30 TFSI Avus	32 200	+260	3 %

35 TFSI Avus S tronic	36 900	+540	3 %
Q2	30 750	+380	5 %
30 TFSI Design	33 300	+400	5 %
35 TFSI Design	35 300	+400	5 %

A4	45 000	0	3 %
45 TFSI	55 500	+2726	0 %
55 S Line Quattro	70 400	0	3 %
55 Avus Quattro	72 500	0	3 %
Q3 Sportback	43 215	+1386	5 %

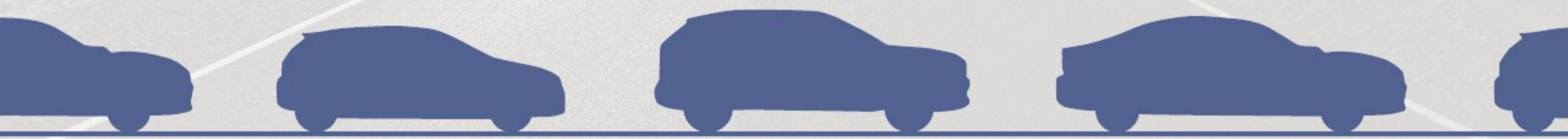
	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie			
2.0 TSI 300 VZ	47140	+10692	6 %	E	1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30500	+260	nc	E	D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+51629	4 %	D	RZ (nouveau)	51650	+560	5 %	D			
2.0 TSI 300 VZ Cup	52390	+10692	5 %	E	1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	32090	+260	nc	E	I-Pace	93100	0	nc	Elec	450e Luxe	56650	+710	5 %	D			
e-Hybrid 204 V	46390	0	11 %	PHEV	1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E	EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec	LM (nouveau)	68500	0	0 %	FHEV			
e-Hybrid 245 VZ	48490	0	11 %	PHEV	1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST-Line X	35150	0	12 %	E85	1.2 Turbo T3 100 Longitude	24300	+260	nc	E	350h Executive 7 places	123700	+21192	0 %	FHEV			
e-Hybrid 245 VZ Cup	53740	0	11 %	PHEV	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	34350	0	12 %	E	JEEP Avenger	1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude	28300	0	nc	FHEV	LS	500h	119900	+31658	nc	FHEV	
2.0 TD1 150 V	44790	+210	9 %	D	ST	41700	+28413	4 %	E	1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude	28300	0	nc	FHEV	LC Coupé	500 Sport+	137700	+60000	nc	E		
Leon Sportstourer					Electricité 156 Longitude	38000	-4000	1 %	Elec	500 Executive	127700	+37499	nc	FHEV	GLA (nouveau)	180 Progressive Line	44550	+2370	8 %	E		
1.5 eTSI 150 V	43190	+740	7 %	E	1.0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	6 %	E85	JEEP Renegade	500 Sport+	137700	+60000	nc	E	200 AMG Line	46300	+2370	8 %	E		
2.0 TSI 300 VZ	48840	+9681	6 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	0	6 %	E	4xe 190 Altitude	51990	+210	nc	FHEV	35AMG 4Matic	49900	+2370	8 %	E			
2.0 TSI 300 VZ Cup	53440	+9681	6 %	E	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	+100	3 %	E	4xe 240 Overland	42400	0	nc	FHEV	45AMG 3 4Matic	69700	+60000	8 %	E			
e-Hybrid 204 V	48090	0	6 %	PHEV	1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	34350	0	3 %	E85	4xe 240 Trailhawk	48300	0	11 %	FHEV	250 e AMG Line	58450	0	10 %	PHEV			
e-Hybrid 245 VZ	50190	0	6 %	PHEV	1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	+100	3 %	E	LOTUS Eletre (nouveau)	603	97890	0	nc	Elec	180 d AMG Line	49050	+1583	8 %	D		
e-Hybrid 245 VZ Cup	54790	0	6 %	PHEV	ST	42800	+28413	3 %	E	R 905	153090	0	nc	Elec	200 d AMG Line 4Matic	50800	+3151	8 %	D			
2.0 TD1 150 V	46490	+240	7 %	D	Focus SW Active	1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	34350	0	9 %	E85	EQA (nouveau)	250+ Edition	46950	-4000	6 %	Elec	220 d AMG Line	57500	+3151	8 %	D	
Born					1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	6 %	E85	350 4Matic	64700	0	6 %	Elec	GLB (nouveau)	200 Progressive Line	49750	+3731	5 %	E		
230 Batterie L	39080	-4000	nc	Elec	1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37580	+100	9 %	E	200 d Progressive Line	73150	+60000	5 %	E	35AMG 4Matic	70650	+2804	5 %	D			
230 Batterie XL	39990	-4000	nc	Elec	Kuga (nouveau)	2.5 Duratec 183 Hybrid i-AND Titanium	41490	nc	nc	FHEV	200 d AMG Line 4Matic	60950	+4444	5 %	D	Grand Cherokee (nouveau)	250 d AMG Line	44500	-4000	6 %	Elec	
Ateca					2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51080	0	nc	FHEV	LYNK & CO 01	base	41500	0	0 %	FHEV	ECB (nouveau)	250+ Edition	46950	-4000	6 %	Elec	
1.5 TSI 150 V DSG	45520	+2544	9 %	E	2.5 Duratec 180 Hybrid i-AND Titanium	39490	+60000	0 %	E	LYNK & CO 01	base	41500	0	0 %	FHEV	Classe C	200 Progressive Line	49750	+3731	5 %	E	
Dacia					2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	44490	0	nc	FHEV	Modena	81200	+60000	0 %	E	35AMG 4Matic	73150	+60000	5 %	E			
Spring					2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel Titanium	42800	+28413	3 %	E	Trofeo	90800	+60000	0 %	E	200 d Avantgarde Line	50650	+2804	5 %	D			
45 Essential	18400	0	7 %	Elec	2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel Titanium	42800	+28413	3 %	E	Folgore	121600	+60000	0 %	E	220 d AMG Line 4Matic	60950	+4444	5 %	D			
65 Extreme	19900	0	0 %	Elec	Explorer (nouveau)	1.0 EcoBoost 100 Essential	11990	+100	3 %	E	Maserati Grecale	GT	81200	+60000	0 %	E	ECB (nouveau)	250+ Edition	46950	-4000	6 %	Elec
1.0 Sc6 65 Essential	11990	+100	3 %	E	1.0 EcoBoost 100 Expression	13800	+100	1 %	E	Modena	145350	+60000	0 %	E	350 AMG 4Matic	68150	0	0 %	E			
1.0 Sc6 65 Expression	13800	+100	1 %	E	1.0 Eco-G 90 Expression	14900	+50	1 %	E	GT	105250	+39846	0 %	FHEV	200 d Avantgarde Line	54700	+2036	6 %	E			
1.0 Eco-G 100 Expression	15650	0	1 %	GPL	1.0 Eco-G 100 Essential	15100	+230	0 %	E	Ghibli	Modena	161350	+60000	0 %	E	43AMG 4Matic	79650	+60000	0 %	E		
Sandero Stepway					1.0 Eco-G 100 Expression	17150	0	1 %	GPL	Levante	Modena	181350	+60000	0 %	E	300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	63550	0	11 %	PHEV		
1.0 Tce 90 Essential	15100	+230	0 %	E	1.0 Eco-G 100 Extreme	18150	0	2 %	GPL	GT	106250	+11150	0 %	E	300 e Hybrid EQ AMG Line	66500	0	11 %	PHEV			
1.0 Tce 90 Expression	16400	+230	1 %	E	1.0 Eco-G 100 Extreme	18150	0	2 %	GPL	Stonic	Modena	149000	+60000	0 %	E	400 e Hybrid EQ AMG Line 4Matic	75250	0	11 %	PHEV		
1.0 Eco-G 100 Expression	17150	0	1 %	GPL	1.0 Eco-G 110 Essential	18500	+190	2 %	E	GT	111500	+60000	0 %	FHEV	63AMG 3 E-Performance	184350	+13281	0 %	PHEV			
1.0 Eco-G 110 Essential	18500	+190	2 %	E	1.0 Eco-G 110 Expression	18500	+190	2 %	E	Quattroporte	Modena	174500	+60000	0 %	E	200 d Avantgarde Line	53900	+1525	6 %	D		
1.0 Eco-G 110 Expression	19600	+260	0 %	E	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	Modena	174500	+60000	0 %	E	220 d Avantgarde Line	58100	+1500	6 %	D			
1.0 Eco-G 110 Extreme	20200	+260	0 %	E	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	Trofeo	121600	+60000	0 %	E	220 d AMG Line	61050	+1500	6 %	D			
Hybrid 140 Expression	25200	0	1 %	FHEV	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	Folgore	125850	0	0 %	Elec	Gran Turismo	300 d e Hybrid EQ AMG Line	70150	0	4 %	PHEV		
Hybrid 140 Extreme	26500	0	1 %	FHEV	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	Modena	181350	+60000	0 %	E	Classe C Break	200 Avantgarde Line	56200	+3299	5 %	E		
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+50	1 %	GPL	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	Trofeo	174500	+60000	0 %	E	43AMG 4Matic	81150	+60000	0 %	E			
1.0 Eco-G 110 Extrême +	22000	+50	2 %	GPL	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	Folgore	198900	0	0 %	Elec	300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	65050	0	11 %	PHEV			
Duster (nouveau)					1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	MC20	Modena	251950	+60000	0 %	E	300 e Hybrid EQ AMG Line	68000	0	4 %	PHEV		
1.0 Eco-G 100 Essential	15100	+230	0 %	E	1.0 Eco-G 110 Extreme	18500	+190	2 %	E	63AMG 3 E-Performance	135850	+14031	2 %	PHEV	MC20 Cielo	Modena	257250	+60000	0 %	E		
1.0 Eco-G 100 Expression	16400	+230	1 %	E																		

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
MERCEDES (suite)					Combo Life (nouveau)					1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo	32900	nc	14%	E
GLS (nouveau)	116500	+60000	0%	E	Electric Elegance	36850	-4000	nc	Elec	1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36060	nc	14%	E
450 Executive	116500	+60000	0%	E						1.0 TSI Evo 2 95 Active	24530	nc	nc	E
580 AMG Line	145800	+60000	0%	E						1.0 TSI Evo 2 116 Selection	26200	nc	nc	E
63 AMG 4Matic+	193500	+60000	0%	E						1.5 TSI 150 ACT Selection	29690	nc	nc	E
600 Maybach	205400	+60000	0%	E						Cayenne (nouveau)				
450 d Executive	114850	+60000	0%	D						3.0	95407	+60000	0%	E
Classe G					1.2 PureTech 75 Active	19550	+100	2%	E	S	81873	+60000	0%	E
500 Exclusive Line Auto.	149850	+60000	0%	E	1.2 PureTech 100 Active	20650	0	2%	E	GTS	98626	+60000	0%	E
63 AMG Auto.	185600	+60000	5%	E	1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	3%	E	Macan électrique (nouveau)				
AMG SL					1.2 PureTech 100 GT	24850	0	2%	E	4	86439	0	0%	Elec
43	145800	+60000	3%	E	1.2 Hybrid 100 Active	23550	0	2%	E	Turbo	118910	0	0%	Elec
63 4Matic+	197850	+60000	3%	E	1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	3%	E	Cayenne (nouveau)				
63 S E-Performance	223650	nc	3%	FHEV	1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	2%	FHEV	3.0	95407	+60000	0%	E
AMG GT (nouveau)					électrique 136 ch Active	34100	-4000	2%	Elec	S	114850	+60000	0%	E
63 4Matic+	198750	+60000	0%	E	électrique 136 Allure	36100	-4000	2%	Elec	GTS	141400	nc	nc	E
AMG GT Coupé 4p.					électrique 156 GT	38300	-4000	2%	Elec	Enyaq				
43 4Matic+	133200	+60000	5%	E						85 Sportline	61060	0	17%	Elec
53 4Matic+	150350	+60000	5%	E						85 Laurin & Klement	63870	0	14%	Elec
63 S E-Performance	224400	+60000	5%	FHEV						85x Laurin & Klement	66140	0	14%	Elec
MG										RS	63580	0	14%	Elec
MG4					1.2 PureTech 100 Active	26500	+170	4%	E	Enyaq Coupé				
170 Standard	29990	0	10%	Elec	1.2 PureTech 100 Allure	28300	+170	9%	E	85 Sportline	62920	0	16%	Elec
204 Comfort	33990	0	8%	E	1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31800	+400	9%	E	85 Laurin & Klement	65780	0	12%	Elec
204 Luxury	35990	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Active	33500	+400	7%	E	85x Laurin & Klement	68050	0	12%	Elec
245 Luxury	39490	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	9%	E	RS	65400	0	7%	Elec
XPower	40490	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Active Pack	29800	+210	13%	E	Octavia (nouvelle)				
ZS					1.2 Hybrid 136 Allure	31770	+210	11%	E	1.5 TSI 116 Selection	29880	+75	15%	E
1.5 VTi-Tech 106 Comfort	17490	+2049	0%	E	1.2 Hybrid 136 GT	32400	0	7%	E	1.5 TSI Hybrid 116 Selection	32410	0	15%	E
1.0 T-GBI 111 Luxury	20990	+2049	0%	E	1.0 T-GBI 65 Equilibre	17000	0	12%	E	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	34500	0	15%	E
EV Comfort/Autonomie Standard	33990	0	12%	Elec	1.0 T-GBI 65 Urban Night	19100	0	9%	E	1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	40680	0	15%	E
EV Comfort/Autonomie Etendue	37990	0	12%	Elec	E-Tech Authentic	25500	-4000	7%	Elec	2.0 TDI 150 Selection	36450	0	15%	D
EV Luxury/Autonomie Etendue	39990	0	11%	Elec	E-Tech Equilibre	26700	-4000	7%	Elec	Octavia Combi (nouvelle)				
MQ5					1.0 T-GBI 65 Evolution	18700	+100	6%	E	1.5 TSI 116 Selection	29880	+75	15%	E
Autonomie Standard/Comfort	32990	0	8%	Elec	1.0 T-GBI 90 Evolution	19600	0	6%	E	1.5 TSI Hybrid 116 Selection	32410	0	15%	E
Autonomie Etendue/Comfort	35990	0	8%	Elec	1.0 T-GBI 90 Techno	20900	+50	4%	E	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	35610	0	15%	E
Autonomie Etendue/Luxury	37490	0	8%	Elec	1.0 T-GBI 90 Esprit Alpine	23400	+75	4%	E	1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	41960	0	15%	E
EHS (nouvel)					1.5 TSI 145 Full Hybrid 145 Evolution	23800	0	3%	FHEV	2.0 TDI 150 Selection	37550	+100	15%	D
Marvel R					1.5 TSI 145 Full Hybrid Techno	25100	0	3%	FHEV	Kodiaq (nouveau)				
180 Comfort	44490	0	6%	Elec	1.5 TSI 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27600	0	3%	FHEV	1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection	43970	+1190	nc	E
288 Performance 4WD	50990	0	7%	Elec	1.0 T-GBI 100 GPE Evolution	20300	0	6%	GPL	2.0 TDI 150 Selection	48470	+228	nc	D
MINI					1.5 BlueHDi 180 GT	22200	0	6%	D	Golf 8 (nouvelle)				
Hatch 3p (nouvelle)					1.5 BlueHDi 180 GT	22500	0	6%	E	1.5 TSI 116 Style	40680	+888	14%	E
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E	1.5 BlueHDi 180 Active Pack	29820	+210	13%	E	1.5 TSI 116 Life	42420	+150	14%	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E	1.5 BlueHDi 180 Allure	31770	+210	11%	E	1.5 TSI 116 VW Edition	42340	+170	20%	E
Cooper S Classic Pack XS	35880	nc	nc	E	1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	13%	FHEV	1.5 TSI 150 Style	35900	+540	6%	E
Cooper	34000	0	nc	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	11%	FHEV	1.5 TSI 150 R-Line	34210	+540	9%	E
Cooper SE	38000	0	nc	Elec	1.2 Hybrid 136 GT	34170	0	10%	FHEV	T-Roc				
Cooper SE Classic	43710	0	nc	Elec	1.5 BlueHDi 130 Active Pack	34420	+260	13%	D	1.0 TSI 95	27220	+280	9%	E
Cabrio					1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	11%	D	1.0 TSI 95 Life	34250	+540	13%	E
Cooper Essential	35500	+540	nc	E	1.5 BlueHDi 130 Active Pack	36300	+4000	3%	E	1.5 TSI 150 VW Edition	34060	+540	0%	E
Cooper S Essential	40100	+1074	nc	E	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37000	+4000	3%	E	2.0 TDI 116	30470	+150	9%	D
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	6%	E	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37490	+4000	4%	E	2.0 TDI 150 Life	40730	+260	13%	D
John Cooper Works Premium Plus	46800	+3331	4%	E	1.5 BlueHDi 156 Allure	43800	-4000	3%	E	2.0 TDI 150 VW Edition	40530	+260	0%	D
COUNTRYMAN (nouveau)					1.5 BlueHDi 156 GT	46250	-4000	3%	E	T-Roc Cabriolet				
Cooper	40000	+898	nc	E	308 SW					1.0 TSI 116 Style	40680	+888	14%	E
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E	308 SW (nouveau)					1.5 TSI 150 Style	45730	+1504		



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

JUSQU'à
-30%



DISPO EN HYBRIDE
NOUVEAU C5 AIRCROSS | À PARTIR DE **23 400 € TTC**

JUSQU'à
-24%



RENAULT AUTRAL | À PARTIR DE **31 100 € TTC**

JUSQU'à
-5%



NOUVEAU DUSTER | À PARTIR DE **24 600 € TTC**



Toutes marques et modèles disponibles

- VÉHICULES 0 KM EN STOCK ET SUR COMMANDE !!!
- LIVRAISON POSSIBLE SUR TOUTE LA FRANCE
- REPRISE POSSIBLE
- OCCASIONS RÉCENTES

OFFRE DU MOIS

DUSTER JOURNEY
BLIE DCI 115 CV 4X4
À PARTIR DE **23 990 € TTC**

HYUNDAI TUCSON
HYBRIDE
À PARTIR DE **34 800 € TTC**

PEUGEOT RIFTER GT
HDI 130CV EAT8
À PARTIR DE **26 500 € TTC**



JUSQU'à
-27%
DISPO EN HYBRIDE
NOUVELLE 308 | À PARTIR DE **22 150 € TTC**



JUSQU'à
-19%
NOUVELLE COROLLA | À PARTIR DE **27 150 € TTC**



JUSQU'à
-20%
NOUVEAU 3008 | À PARTIR DE **31 100 € TTC**

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme

41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise

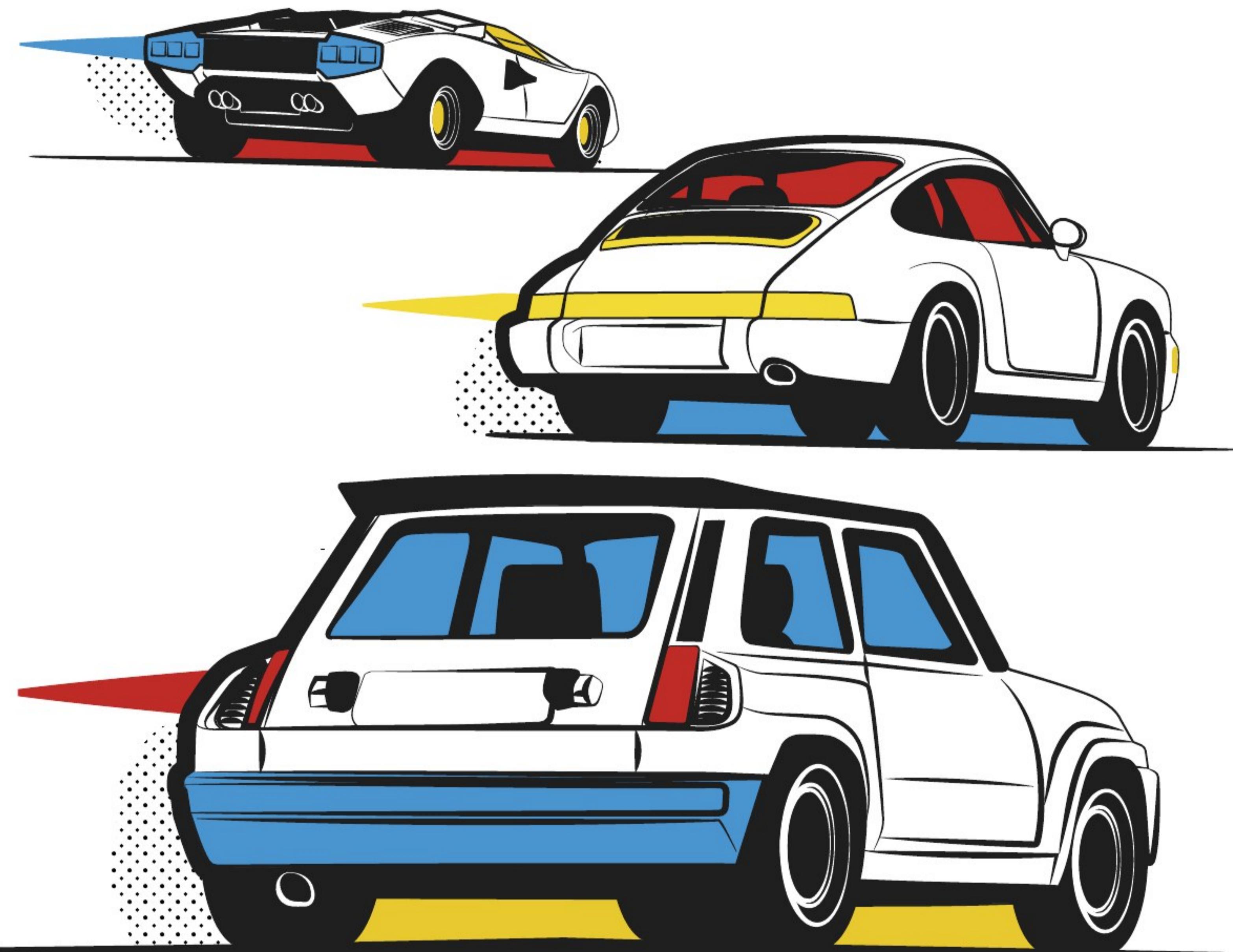
30 avenue des Censives 60000 BEAUVASIS TILLÉ 03 44 45 60 47

1ÈRE ÉDITION

TRACKDAY

**Auto Young
Plus timers**
LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QU'DE SIMPLES VOITURES

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

Illustration Frédéric Muzz



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, Rétro+ vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

www.retro.fr



PEUGEOT PROFESSIONNEL NOUVEAU E-3008 ÉLECTRIQUE



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



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-reservez 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.

