

Auto Plus

N° 1864 - Vendredi 24 mai 2024

Nouveau Dacia Duster

A l'épreuve du



Tenue de route / Confort



Performances / Conso



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 6000 € à 18000 €



Match P. 36



Peugeot 208 / Renault Clio / Toyota Yaris

ET LA REINE DES CITADINES HYBRIDES EST...

Comparatif

P. 42

8 supports à induction testés



Nouveauté

P. 20

Le retour de l'Opel Frontera



Le coin des experts

Véhicules importés P. 52
Évitez les frais inutiles

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

RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELECTRIQUE 220 CH

borne de recharge offerte⁽¹⁾

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



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



Télécharger dans
l'App Store



DISPONIBLE SUR
Google Play





2024 voiture de l'année

(1) borne de recharge à domicile de 600€ ht offerte. offre à particuliers pour toute commande de Renault scenic 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](https://www.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**

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'indémoudable
- 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-poile 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'humour

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.



OBJETS ROULANTS NON IDENTIFIÉS

Les passe



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...

PHOTOS: HYUNDAI

À la croisée des chemins (de fer)

■ L'idée est géniale: le MonoCab est une cabine autonome et gyroscopisée 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.



P. WEHOWSKY



ROAD PRINTER

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

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 délirante, 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 !



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



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 : 1 100 ch, 5,32 mètres et 3,46 tonnes pour ce paquebot à 140 000 € qui peut voguer durant 30 minutes à 3 km/h.

YOUTUBE / CARNEWSCHINA



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](https://bringatrailer.com/listing/custom-coffin-car)



PHOTOPIR / KETTY BEYONDAS / MAXPPP

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...

L'innovation en panne

Alors que la recherche sur les futures batteries de traction des électriques avance à grands pas, les voitures thermiques utilisent toujours des batteries au plomb, lourdes et technologiquement dépassées. Des progrès sont-ils envisagés de ce côté-là ?

Zorro, Saint-Jean-d'Ilac (33)

Jérôme Fombelle. Les batteries au plomb sont parfaites pour fournir un effort intense au démarrage, puis pour encaisser une recharge rapide. Un fonctionnement "en pics" exigeant serait difficilement supportable par le lithium sur la durée. D'ailleurs, les voitures électriques (VE) embarquent aussi une batterie au plomb 12 V. En effet, les accus au lithium, dédiés à la traction, délivrent un voltage trop élevé pour les équipements de l'auto (essuie-glaces, écran tactile, éclairage...). Et c'est également la 12 V qui déverrouille quand la voiture est éteinte. Enfin, sachez que les batteries au plomb font aussi des progrès côté performances et sécurité : valves de dépressurisation, technologie AGM (l'électrolyte est absorbé par des buvards en fibre de verre), gel à la place de l'acide... Même leur poids a été réduit avec le downsizing (baisse de cylindrée en vogue depuis quelques années).



N. SOLER

Pour la réouverture de l'A13 en direction de Paris, on a eu droit à un beau cadeau : un radar autonome qui flashe à 70 km/h à la sortie du tunnel de Saint-Cloud. Et quand la circulation reprendra dans le sens Paris-Province, on va tomber sur quoi ? Une barrière de péage ?

Antoine S., Louviers (27)

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)

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.

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 ?



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

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 gomme pourront encore parcourir 5000 km. Mais voici venue l'heure de la vidange.

PHOTOS: DR



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 prématuré 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).

La Voiture de l'année à 350 €/mois



La promesse: jusqu'au 31 mai, le Renault Scenic E-Tech, élu 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.



Une offre électrisante



Intéressant avec les "extras"

EN VENTE LE LUNDI 3 JUIN

SILVERCREST®
KITCHEN TOOLS

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



••• 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



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.

Déllres 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 BAISSÉ

VOITURE ÉLECTRIQUE "À 100 € PAR MOIS"

100 000 bénéficiaires en 2025 ?

■ Après avoir conquis 50 000 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



DACIA HESS AUTOMOBILE

doublément 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 100 000 "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.**



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 prédécesseur. 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 8 897 €, 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 épinglés par le SRA pour leurs hausses de prix à deux chiffres. Tous? Pas tout à fait, comme en atteste le "palmarès" ci-contre.

Cédric Morançaïs

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^{ère} 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.



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.

LA QUESTION INATTENDUE

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



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".

CABINES La journée 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



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

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).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



GX-123-BT







Vos images

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



A côté de la flaque !

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.



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

Par Guy Desgroppes



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



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 \ Septembrie 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, complètera 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 reposeront 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 revisitée. 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		A
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 débiteront 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.

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.

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

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
Sonic	.....	2 ^e semestre 2025	R

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



MERCEDES-BENZ AG

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



R. DEMARETS

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) débiteront 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

Nissan Micra \ Mars 2025



NISSAN

La R5 aura sa déclinaison japonaise chez Nissan. Elle se démarquera par un look plus rondouillard, inspiré de la Micra des années 1990.

Smart #5 \ 1^{er} semestre 2025



SMART

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 revisitée 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

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.

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'Elroq (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
Elroq	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	N
Vitara	Septembre 2024	R

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

PORSCHÉ

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.



Dans la gamme Opel, le Frontera (4,38 m) se situe entre le Mokka (4,15 m) et le nouveau Grandland (4,65 m). Une version 7 places sera proposée.

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-



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

En Bref

Lancement: septembre 2024

Longueur (en m): 4,38

Moteurs hybrides 48 V: 100 et 136 ch

Moteur électrique: 113 ch

Tarifs: à partir de 25 000 €*

*Estimation Auto Plus.

gements: vaste bac avec sangle flexible en bas de la console centrale (pour une grande bouteille), petit renforcement sur le haut de la planche de bord côté passager, poches au dos des sièges (pour y mettre son téléphone)... Lancé à la rentrée prochaine, l'allemand est annoncé abordable. Pour serrer les prix, Opel va s'inspirer de Dacia : la version de base aura un support pour smartphone à la place de l'écran tactile de 10"/25,4 cm. ■



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	24634	+ 19%
2	Peugeot 208	19241	+ 68%
3	Renault Clio	14836	+ 28%
4	Peugeot 2008	9882	+ 35%
5	Dacia Duster	9282	- 1%
6	Renault Captur	8462	- 7%
7	Renault Twingo	8220	+ 93%
8	Toyota Yaris	7724	+ 39%
9	Dacia Jogger	7361	+ 9%
10	Fiat 500	7200	+ 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

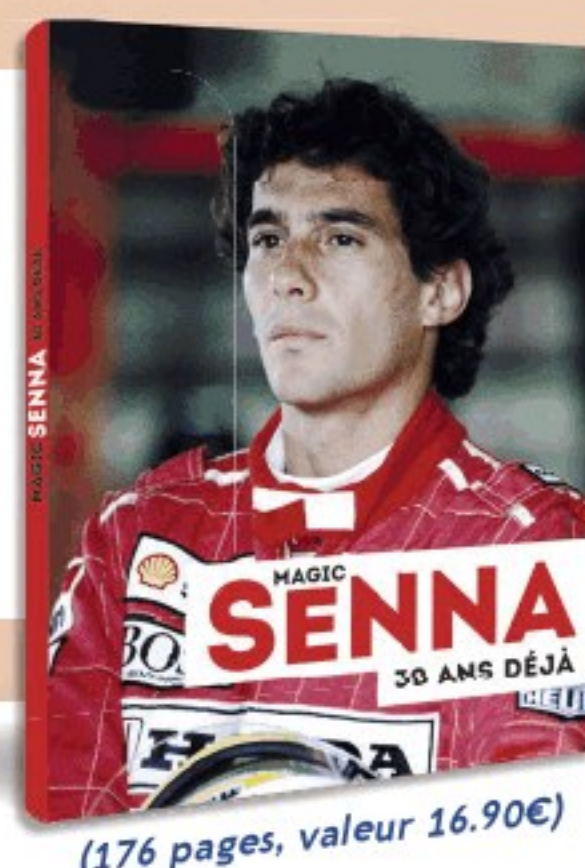
**J'AI DES ENTRÉES
GRATUITES À MES
SALONS PRÉFÉRÉS**
tout au long de l'année tels
que Rétromobile, le Mondial de
l'automobile, la Foire de Paris
et bien plus encore.

**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
SENN



NOS PARTENAIRES



mobilité club
france



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)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1556935

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77222 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 renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez 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 1^{ER} 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⁾.

(1)

-80%

☐ OFFRE ANNUELLE

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

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

(2)

-45%

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

IBAN:

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

Date et signature obligatoires

Le:

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

à l'adresse : bit.ly/ap_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

Date de naissance: (pour fêter votre anniversaire)

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://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. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.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, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Tous les modèles testés cette semaine



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.



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

32s

au 1 000 m D. A.

Toyota Yaris Hybride (130 ch)



N. SOLER

Toyota décline désormais sa Yaris Hybride en deux variantes : en plus de la 116 ch classique, on peut désormais aussi commander une 130 ch (voir match p. 36). Si cette dernière version ne creuse aucun écart en matière de reprises (7s de 80 à 120 km/h dans les deux cas), elle parvient à gagner une demi-seconde sur le 1 000 m départ arrêté, avec 32s tout rond au lieu de 32s5. Voilà qui lui permet d'accéder à la 8^e place de notre classement des citadines essence (puissance maxi : 150 ch) les plus vives à l'accélération. Des progrès appréciables, mais qui restent modestes, puisque ses grandes rivales que sont les Peugeot 208 Hybrid 136 et Renault Clio E-Tech font nettement mieux (respectivement 3^e et 6^e avec 30s1 et 31s4). La Yaris Hybride 130 ch se fait même distancer par la version VVT-i 120 (non hybride, donc), qui se classe 5^e avec 31s! Quant à la championne de ce top 20, la Skoda Fabia 1.5 TSI 150 DSG7, elle est la seule à passer sous la barre des 30s "au mille", avec un chrono de 29s6. **Vincent Desmonts**



Y. LEFEBVRE

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 aequo	Kia Rio 1.0 T-GDi MHEV (120 ch)	32s2
9 ^e ex aequo	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (100 ch)	32s2
12 ^e	Peugeot 208 1.2 PureTech (100 ch)	32s4
12 ^e ex aequo	Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	32s4
14 ^e	Kia Rio 1.0 T-GDi (100 ch)	32s5
14 ^e ex aequo	Mazda 2 Hybrid (116 ch)	32s5
14 ^e ex aequo	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 aequo	Skoda Fabia 1.0 TSI (95 ch)	32s8
20 ^e	Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch)	33s1

◀ 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 prédécesseurs. 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'impasse 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-hybride) 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 prédécesseur, ce Duster marque des points. ■

L'habitabilité et le coffre

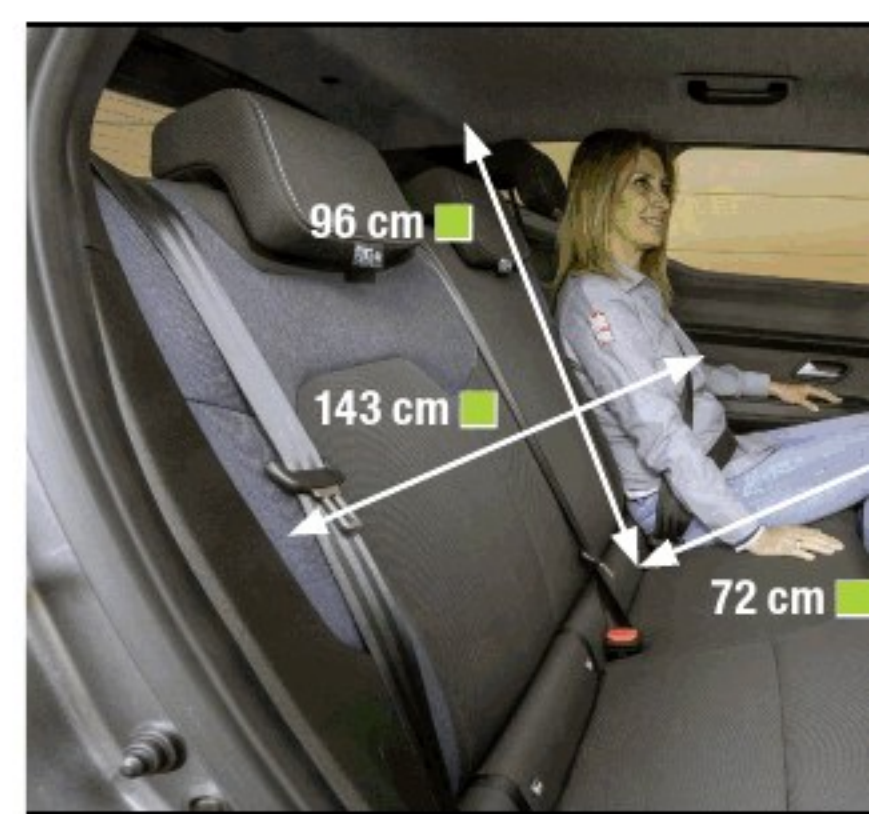
Le Duster n'a pas fondamentalement changé ses dimensions extérieures, mais il a réussi à grappiller quelques centimètres d'habitabilité à l'arrière: + 2 cm aux jambes et en garde au toit, + 1 cm en largeur aux coudes. Il affiche des cotes dans la bonne moyenne des SUV citadins, et l'on appréciera la 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 arri-
més. Ensuite parce que le comp-
teur 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 rêche et bon marché.

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 rêches et d'aspect bon marché. Au second rang, la tôle et les vis apparentes au niveau de la tête des passagers

nous ramènent plusieurs décennies 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 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.



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



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.

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.



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



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.



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'élancer 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 chaudement 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



N. SOLER

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.



A. CORTESI/DACIA

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.



PHOTOS : A. CORTESI/DACIA

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 !" ■



A. CORTESI/DACIA



A. SAUNIER

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 €).

La version essence de 130 ch

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



PHOTOS : N. SOLER

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 1 000 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. ■



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.



Equippé 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.

NOS MESURES



Vitesse maxi ⁽¹⁾	180 km/h
Accélération 1 000 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	1 349 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	1 199 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!

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	1 598 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-démarrreur
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.

Un Duster très urbain

Face à un TCe 130 étonnant de sobriété et de polyvalence, qu'apporte donc le Duster Hybrid, facturé 3 000 € de plus ? Comme le Jogger avant lui, il reprend la mécanique de ses cousin(e)s, les Renault Clio, Captur et Arkana, avec un bloc 1.6 essence couplé à un alterno-démarrreur de 20 ch et un moteur électrique de 49 ch. Le tout est coordonné par la désormais fameuse boîte 4 rapports à crabots sans embrayage. En ville, cet ensemble fait merveille grâce aux nombreuses phases de roulage en électrique, l'absence de vitesses à changer et à un appétit fort mesuré : 5,7 l/100 km. Dans la catégorie, seul le Hyundai Kona Hybrid fait réellement mieux, avec 5,2 l/100 km. Très douce, la direction facilite par ailleurs les manœuvres, même si le diamètre de braquage de 11,3 m n'a rien d'extraordinaire. Enfin, le groupe motopropulseur, plutôt doux, propose un mode B qui accentue le frein moteur, ce qui s'avère très confortable, même si cela ne vaut pas un vrai mode "e-pedal" comme on en trouve sur un Nissan Qashqai e-Power : il faut toujours utiliser la pédale de frein pour

s'arrêter. Hélas, ce beau tableau se dégrade lorsque le voyage se prolonge. D'abord parce que cette version Hybrid, 69 kg plus lourde que la TCe 130, est dotée de suspensions plus fermes pour contrer cet embonpoint. Tant mieux pour le comportement routier, ce nouveau Duster étant nettement plus dynamique que l'ancien, mais ses suspensions trépident un peu trop sur mauvaises routes.

Bruyant et pas si sobre sur route !

Surtout, l'insonorisation trop légère laisse les décibels du bloc 1.6 pénétrer dans l'habitacle lors des reprises et accélérations. En outre, la mécanique se montre toujours un peu lente à la détente lors des relances. Enfin, l'écart de consommation avec le TCe 130 se resserre sur route, et vire même à l'avantage de la version thermique sur autoroute (6,3 l/100 km contre 6,5 l pour l'hybride) ! Autant dire qu'il sera quasiment impossible de rentabiliser le supplément financier réclamé par cette version... Ce Duster Hybrid séduira donc avant tout les citadins qui veulent ménager leur mollet gauche dans les bouchons.

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



DIESEL

Skoda Kodiaq

2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl. - 150 ch

49550 € / 47900 €*



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 1080 € de moins), y compris pour des adultes. Les occupants de la deuxième rangée apprécieront la banquette confortable, coulissante et dotée de dossiers 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 (1803 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

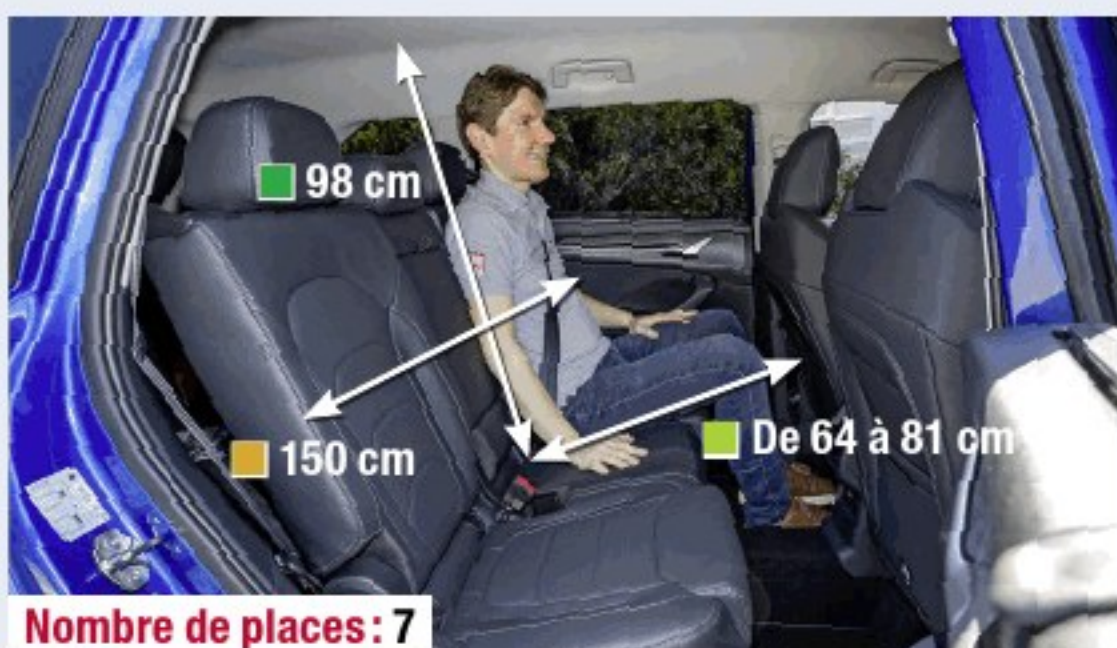
Le vrai prix : déjà 10 % de remise pour le Kodiaq. Les malus (CO₂ et poids) s'annulent à partir du troisième enfant à charge.

L'entretien : il est préconisé tous les deux ans ou tous les 30000 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.



Volume: 845 dm³

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'ÉQUIPEMENT

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.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 40/20/40 • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • GPS • Hayon électr. • 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" (1 380 €) • Sellerie cuir + planche de bord similicuir (1 880 €) • Vitres latérales feuilletées (490 €), etc.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

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 sinueuses. Ses sus-

pensions très souples donnent priorité au confort (même si elles répercutent sèchement 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	1 803 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Bonus ou malus	143 g/km/+ 3 336 € ⁽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	
Boîte automatique	Gabarit
Bruits aérodynamiques	Installation des passagers
Bruit/vibrations du moteur	Protection de la carrosserie
Confort des suspensions	
Direction	Roue de secours (kit de réparation)
Durée de garantie	
Emissions de CO ₂	Sécurité des enfants
Facilité à manœuvrer	Souplesse à basse vitesse

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	



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!

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

AIDES À LA CONDUITE



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 surpiqûre 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
Discretion 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	1 340 €
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

PHOTOS: Y. LEEFVRE



HYBRIDE ESSENCE

Peugeot 208

HYBRIDE ESSENCE

Renault Clio

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

28550 € / 28000 €*


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

27700 € / 26600 €*


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 ch30450 € / 27950 €*


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 ➤

» 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 discrétion. 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 (désavantagée 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 apprécient 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	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-démarrreur	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	Peugeot 208	Renault Clio	Toyota Yaris
Comportement routier	15	16	14
Equipements de sécurité	13	15	16
Agrément/performance	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



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.



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 Étendue 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.

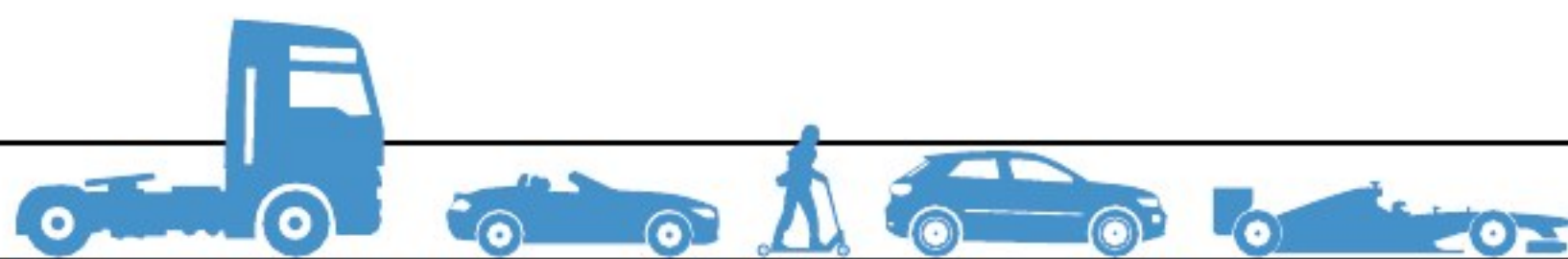
La vie à bord

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**



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 **Auto Plus** **Correct**

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



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 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. À 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	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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 €	Amazonr	16,4	11,8	8,9	15,5	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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 €	Boulangier	15,5	11,6	14,2	12,3	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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	● ● ● ● ● ● ● ●	<ul style="list-style-type: none"> + 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.



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 !

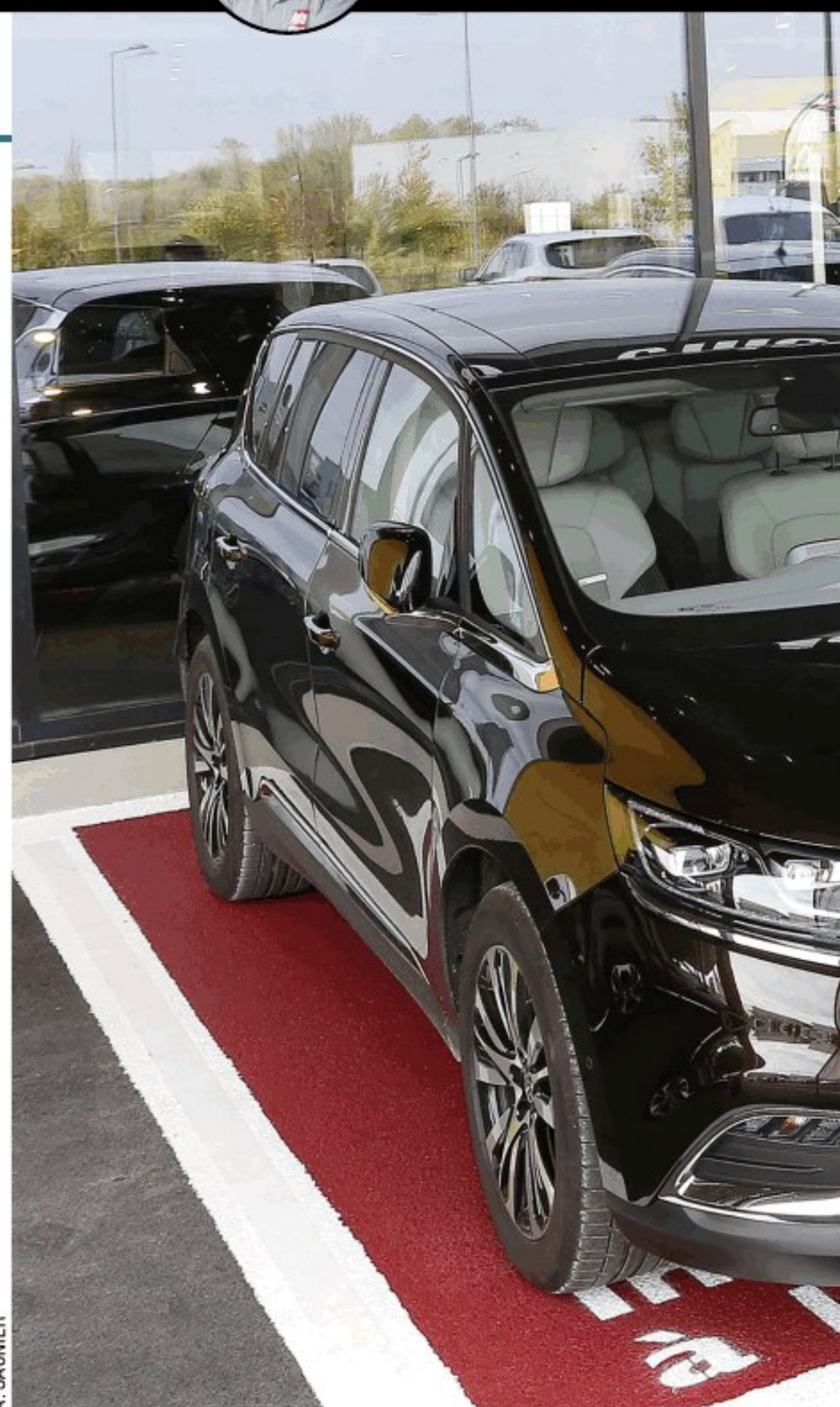
Durant plus d'une vingtaine d'années, les monospaces ont fait le bonheur des familles plus ou moins nombreuses. Avec un rapport encombrement/habitabilité sans concurrence, des capacités de chargement au-dessus de la moyenne et, dans la plupart des cas, une modularité plus poussée que celle d'un break 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

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

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 6000 € 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 6400 €

*Capacité en 7 places.



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Nissan Note 1.2 DIG-S



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 184 000 km à 5700 €

** Donnée constructeur.

Renault Grand Scenic "3" 1.9 dCi



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 123 000 km à 6 000 €

Acheter une voiture d'occasion

Pour 12 000 €

Citroën Grand C4 Picasso "2" 1.6 e-HDi

2



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'honorable 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 132 800 km à 10 590 €

Dacia Lodgy 1.3 TCe

1



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 décoter 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 91 600 km à 13 000 €

Ford Grand C-Max 2.0 TDCi

2



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 85 000 km à 12 500 €

Ford Galaxy "2" 2.0 TDCi 140



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



PH. TISSIER / PILOU

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 1 400 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 152 800 km à 11 500 €

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI



PH. TISSIER / PILOU

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 128 600 km à 13 000 €



TOYOTA

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 115 000 km à 11 000 €

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 93 800 km à 12 500 €

Acheter une voiture d'occasion

Pour 18 000 €

SPÉCIAL MONOSPACES

BMW 218d Gran Tourer



N. SOLER

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 113 000 km à 16 900 €

Ford S-Max 2.0 TDCi



PH. TISSIER/PILOU

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 131 500 km à 18 500 €

Renault Espace 2.0 Blue dCi 160



C. MARTIN

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 113 800 km à 18 600 €

Volkswagen Sharan 2.0 TDI 150 DSG



N. SOLER

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



En élève appliqué, 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 135 000 km à 19 000 €

*Capacité en 7 places.

Honda CR-V

Alexandre Farge se sent lésé par Honda et complètement démuni 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.



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.



Nombre de places: 5

Volume: 402 dm³

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)...



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-glaces 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 1 000 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	1 258 kg	1 246 kg	1 276 kg	1 400 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, déboursier 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.

1. Moteur essence + électrique.

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. A 14 000 €, on trouve des autos de 2021 affichant seulement 70 000 km.



N. SOLER

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 augmentent d'au moins 1 000 à 1 500 € 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

Véhicule non homologué en Europe : réception à titre isolé obligatoire

La réception à titre isolé d'un véhicule non homologué en Europe peut être effectuée par une société spécialisée, pour un coût de 4 000 à 6 000 €. Si vous souhaitez le faire vous-même, voici la procédure :

- Demande d'un certificat de conformité partiel au représentant du constructeur (comptez entre 100 et 300 € suivant les marques).
- Etablissement d'une notice descriptive. Vous pouvez la télécharger sur le site de votre DREAL⁽⁵⁾ et la remplir en reportant les données techniques du constructeur.
- Présentation du véhicule à l'UTAC pour réaliser une batterie de tests : pollution, bruit, antiparasitage, pesée, contrôle du champ de rétrovision. Coût : prévoyez 2 000 € environ.
- Présentation à la DREAL locale. Au cours du rendez-vous d'inspection (de 90 à 180 €), le véhicule sera examiné à la loupe afin de vérifier sa conformité avec la législation européenne. On pourra alors vous demander de réaliser certaines modifications, sur le plan de l'éclairage notamment.

(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 6 000 km),



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

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.

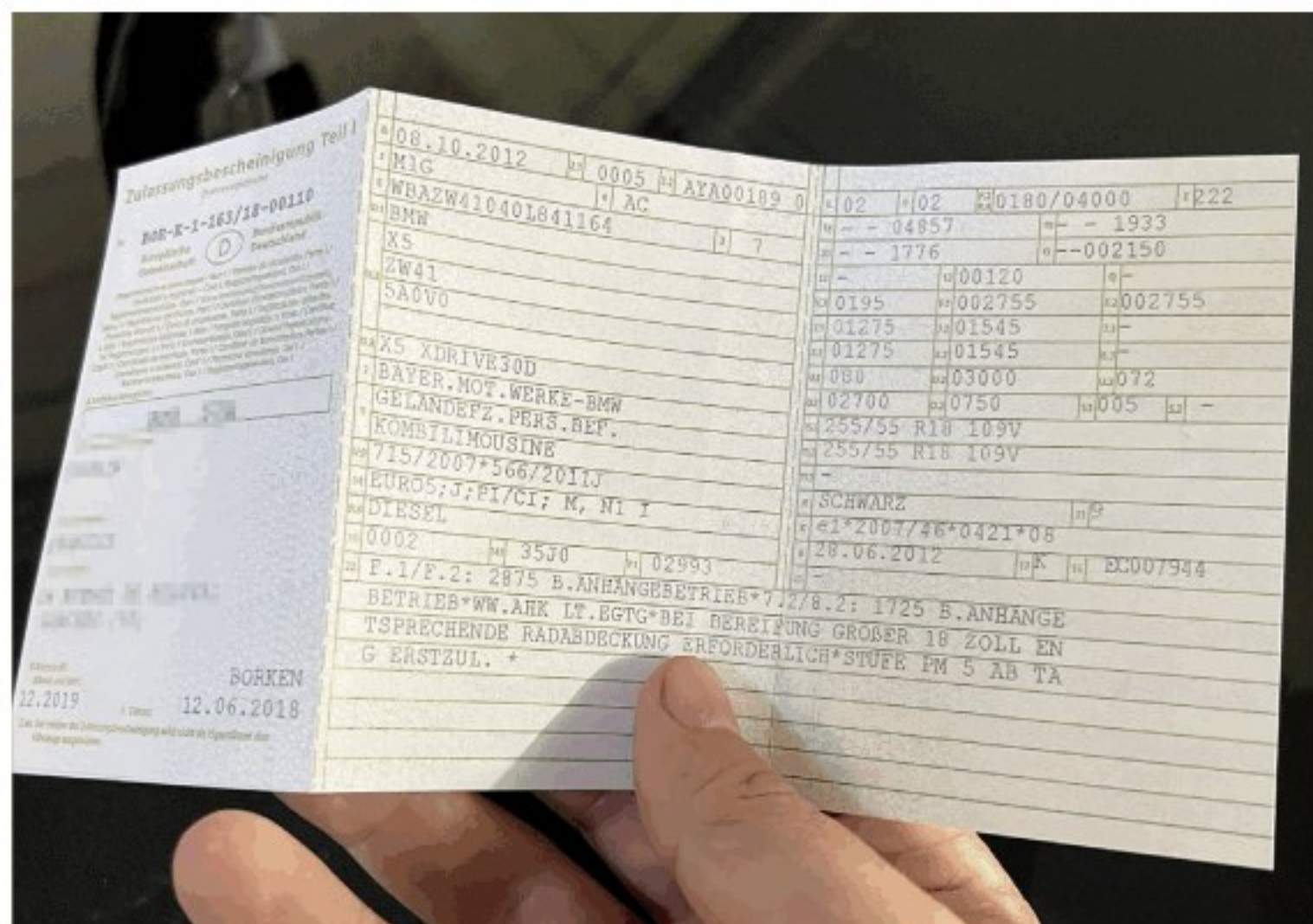
L'astuce Auto Plus:

Jusqu'à présent, si vous envisagiez 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 tourelle "flashe" de face. J'ai peur de m'être fait toper?"

Jean-Paul X., par e-mail

M^e 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



FORMULE 1

Monaco l'indémoudable

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. Créée 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 décisives

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 essai de la Piscine, est un spectacle fascinant, à vitesse réelle comme sur les ralentis 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 sinueuse 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.





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



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 titanesque. 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 victorieux 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 y a 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

CANAL+ SPORT

16h45 Essais libres 2

CANAL+ SPORT

Samedi 25 mai

12h15 Essais libres 3

CANAL+ SPORT

15h40 Qualifications

CANAL+

Dimanche 26 mai

9h00 Matinée spéciale

CANAL+

13h55 La Grille

CANAL+ SPORT 360

15h00 Grand Prix

CANAL+

17h00 Formula One, le débrief

CANAL+

17h30 Documentaire Charles Leclerc

CANAL+

500 Miles d'Indianapolis

CANAL+ SPORT

Dimanche 26 mai

17h00 Course



Moteur: 4 cylindres en ligne, bloc fonte, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1911 cm³
Puissance: 62/66 ch DIN à 4 000 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 €

Par rapport à la DS, la silhouette ne change pas. Très moderne, d'un aérodynamisme bien visible avec son avant effilé et dépourvu de calandre, elle est prête à fendre l'air. Pourtant, la cavalerie maigrichonne de l'ID en décidera autrement.



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



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!

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 amaigrissant

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'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.



PHOTOS: E. MONTGOMERY

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.

RM SOTHEBY'S

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 Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

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 Cœurui

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 Hataïan

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 Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Véronique Alex (5056)

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chefs de fabrication : Didier Biron

Finance manager

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



Président : REWorld Media SA



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@serviceabomag.fr

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

	Prix on €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TSI 300 VZ	47 140	+10 692	5 %	E
2.0 TSI 300 VZ Cup	52 390	+10 692	6 %	E
e-Hybrid 204 V	46 390	0	11 %	PHEV
e-Hybrid 245 VZ	46 490	0	11 %	PHEV
e-Hybrid 245 VZ Cup	53 740	0	11 %	PHEV
2.0 TDI 150 V	44 790	+210	9 %	D
Leon Sportstourer				
1.5 TSI 150 V	43 190	+740	7 %	E
2.0 TSI 300 VZ	48 840	+9 681	6 %	E
2.0 TSI 300 VZ Cup	53 440	+9 681	6 %	E
2.0 TSI 310 VZ Cup 4Drive	54 440	+33 175	6 %	E
e-Hybrid 204 V	48 090	0	6 %	PHEV
e-Hybrid 245 VZ	50 190	0	6 %	PHEV
e-Hybrid 245 VZ Cup	54 790	0	6 %	PHEV
2.0 TDI 150 V	46 490	+240	7 %	D
Born				
230 Batterie L	39 090	-4 000	nc	Elec
230 Batterie XL	39 990	-4 000	nc	Elec
Ateca				
1.5 TSI 150 V DSG	45 520	+2 544	9 %	E
Formentor				
1.5 TSI 150 V	40 600	+2 049	nc	E
2.0 TSI 310 VZ 4Drive	53 250	+49 161	7 %	E
e-Hybrid 204 V	48 900	0	11 %	PHEV
e-Hybrid 245 VZ	53 250	0	11 %	PHEV
DACIA				
Spring				
45 Essential	18 400	0	7 %	Elec
65 Extreme	19 900	0	0 %	Elec
Sandero				
1.0 ScE 65 Essential	11 990	+100	3 %	E
1.0 ScE 65 Expression	13 600	+100	1 %	E
1.0 Tce 90 Expression	14 900	+50	1 %	E
1.0 Eco-G 100 Expression	15 650	0	1 %	GPL
Sandero Stepway				
1.0 Tce 90 Essential	15 100	+230	0 %	E
1.0 Tce 90 Expression	16 400	+230	1 %	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17 150	0	1 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18 150	0	2 %	GPL
1.0 Tce 110 Extreme	18 150	+190	2 %	E
1.0 Tce 110 Extreme+	18 950	+190	2 %	E
Jogger				
1.0 Tce 110 Essential	16 500	+240	0 %	E
1.0 Tce 110 Expression	20 200	+260	0 %	E
Hybrid 140 Expression	25 200	0	1 %	PHEV
Hybrid 140 Extrême	26 500	0	1 %	PHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21 500	+50	1 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22 000	+50	2 %	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19 690	nc	0 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21 600	nc	0 %	GPL
1.3 Tce 130 Expression	23 400	nc	0 %	E
1.3 Tce 130 Extreme	24 900	nc	0 %	E
1.3 Tce 130 Journey	24 900	nc	0 %	E
Hybrid 140 Expression	26 600	nc	0 %	PHEV
Hybrid 140 Extrême	28 100	nc	0 %	PHEV
Hybrid 140 Journey	28 100	nc	0 %	PHEV
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30 700	+210	1 %	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31 200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33 700	+540	1 %	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34 200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40 150	+540	nc	E
1.2 Hybrid 136 Bastille	35 200	0	1 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	35 700	0	nc	PHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41 650	0	nc	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille Auto.	35 300	+400	1 %	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France Auto.	35 800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42 300	-4 000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42 800	-4 000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37 550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40 450	+740	nc	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39 950	0	nc	PHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile	44 250	0	nc	PHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile Nappa	46 750	0	nc	PHEV
E-Tense 225 Rivoli	50 300	0	7 %	PHEV
E-Tense 225 Opera	56 300	0	7 %	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille	38 500	+740	nc	D
1.5 BlueHdi 130 Performance Line	41 400	+740	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54 950	0	5 %	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57 150	0	5 %	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63 350	0	5 %	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64 450	0	5 %	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65 550	0	5 %	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69 650	0	5 %	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70 750	0	5 %	PHEV
E-Tense 360 Opera 4x4	75 000	0	5 %	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille	45 750	+1 276	5 %	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France	47 350	+1 276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68 500	0	9 %	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76 600	0	3 %	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79 950	0	9 %	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87 950	0	3 %	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89 500	0	3 %	PHEV
FERRARI				
Roma	202 187	+60 000	nc	E
Portofino M	207 424	+60 000	nc	E
812 GTS	336 289	+60 000	nc	E
812 Competizione	491 443	+60 000	nc	E
SF90 Stradale	423 514	+2 918	nc	PHEV
SF90 Spider	465 714	+2 749	nc	PHEV
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13 600	0	10 %	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15 600	0	12 %	E
500				
1.0 BSG 70	18 700	0	10 %	E
695 Abarth	32 000	+6 526	7 %	E
500C				
1.0 BSG 70	21 700	0	12 %	E
695 C Abarth	35 000	+6 126	6 %	E
500e				
23,8 kWh	30 400	-4 000	6 %	Elec
42 kWh	33 900	-4 000	6 %	Elec
42 kWh La Prima	38 900	-4 000	6 %	Elec
Abarth	36 900	-4 000	0 %	Elec
Abarth Pack	38 900	-4 000	0 %	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32 400	-4 000	3 %	Elec
42 kWh	35 900	-4 000	3 %	Elec
42 kWh La Prima	40 900	-4 000	3 %	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh	33 800	-4 000	6 %	Elec
42 kWh	37 300	-4 000	6 %	Elec
42 kWh La Prima	42 300	-4 000	7 %	Elec
Abarth Pack	42 300	-4 000	3 %	Elec
Abarth Turismo	44 300	-4 000	3 %	Elec
600 (nouveau)				
e (RED)	35 900	-4 000	10 %	Elec
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27 490	0	nc	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30590	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	32090	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E
Focus				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	12 %	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	34350	0	12 %	E
ST	41700	+28 413	4 %	E
Focus Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	33150	0	6 %	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	0	6 %	E
Focus SW				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	34350	0	3 %	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	+100	3 %	E
ST	42900	+28 413	3 %	E
Focus SW Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	34350	0	9 %	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9 %	E
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid I-AWD Titanium	41490	nc	nc	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	nc	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	nc	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	nc	nc	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	nc	nc	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	nc	Elec
340 Extended Range	53900	0	nc	Elec
Bronco				
Outer Banks	76500	+60 000	0 %	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60 000	nc	E
Dark Horse	71300	+60 000	nc	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60 000	nc	E
Mustang Mach-E				
269 Standard Range	52990	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2 %	Elec
315 Standard Range Premium AWD	58990	0	2 %	Elec
351 Extended Range Premium AWD	73990	0	2 %	Elec
GT	81990	0	2 %	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1 629	3 %	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	3 %	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	3 %	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8 %	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	nc	PHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	PHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	3 %	PHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28 %	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7 %	PHEV
e:HEV Sport	39020	0	7 %	PHEV
Type R	57220	+35 346	7 %	E
Type R S	65800	+32 935	7 %	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	nc	PHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	64980	+2 765	nc	PHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	3 %	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 67 Eco Intuitive	16900	0	10 %	E
1.0 67 Intuitive BVR	17800	0	10 %	E
1.0 67 Creative BVR	19000	0	9 %	E
1.2 84 N-Line	19150	+170	15 %	E
1.0 T-GDI 100 N-Line	19900	+170	15 %	E
i20				
1.2 84 Initia	17600	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Intuitive	21100	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 hyb. 48V Creative	23400	nc	nc	E
N	28400	+3 784	nc	E
Bayon				
1.2 84 Initia	18950	+230	9 %	E
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Intuitive	23400	+50	9 %	E
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Creative	25700	+50	13 %	E
Kona (nouveau)				
Hybrid 141 Intuitive	33400	0	0 %	PHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40650	-4 000	2 %	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4 000	2 %	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-4 000	2 %	Elec
i30				
1.0 T-GDI 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12 %	E
i30 Fastback				
1.5 T-GDI 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11 %	E
i30 SW				
1.0 T-GDI 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15 %	E
Ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6 %	Elec
229 Creative	54200	0	6 %	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	6 %	Elec
N	78000	0	0 %	Elec
Tucson				
1.6 T-GDI 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1 901	5 %	E
Hybrid 230 Intuitive	35550	+630	7 %	PHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+630	7 %	PHEV
Plug-In 265 Creative HTrac	45850	0	8 %	PHEV
Plug-In 265 Executive HTrac	51850	0	8 %	PHEV
1.6 CRDI 136 Hybrid 48V Creative	38050	+280	6 %	D
Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6 %	Elec
325 Executive HTrac	65400	0	6 %	Elec
Nexo				
Executive	90800	0	0 %	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 230 Intuitive	44050	+4 211	12 %	PHEV
Plug-In 265 Creative HTrac	57350	0	9 %	PHEV
Plug-In 265 Executive HTrac	61850	0	9 %	PHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD	54900	+3 720	0 %	E85
P300e S R-Dynamic AWD	63600	0	3 %	PHEV
D200 MHEV S R-Dynamic AWD	58400	+10 995	0 %	D
XE				
P250 HSE R-Dynamic	62000	+14 775	nc	E
D200 MHEV HSE R-Dynamic Auto.	60800	+1 780	nc	D
XF				
D200 MHEV HSE R-Dynamic	70800	+3 045	4 %	D
XF Sportbrake				
D200 MHEV SE R-Dynamic	72400	+5 581	nc	D
F-Type Coupé				
P300 R-Dynamic	72400	+60 000	nc	E
P450 75	106200	+60 000	nc	E
R75	135300	+60 000	nc	E
F-Type Cabriolet				
P300 R-Dynamic	80000	+60 000	nc	E
P450 75	113800	+60 000	nc	E
R75	142900	+60 000	nc	E
F-Pace				
SVR	115100	+60 000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7 %	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11 446	4 %	D

MERCEDES (suite)

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
GLS (nouveau)				
450 Executive	116500	+60000	0%	E
580 AMG Line	145800	+60000	0%	E
63 AMG 4Matic+	193350	+60000	0%	E
600 Maybach	205480	+60000	0%	E
450 d Executive	114850	+60000	0%	D
Classe G				
500 Exclusive Line Auto.	149650	+60000	nc	E
63 AMG Auto.	186600	+60000	5%	E
AMG SL				
43	145800	+60000	3%	E
63 4Matic+	197650	+60000	3%	E
63 S E-Performance	225650	nc	3%	PHEV
AMG GT (nouvelle)				
63 4Matic+	188750	+60000	0%	E
AMG GT Coupé 4p.				
43 4Matic+	133200	+60000	5%	E
53 4Matic+	150350	+60000	5%	E
63 S E-Performance	224400	+60000	5%	PHEV

MG

MG4				
170 Standard	29990	0	10%	Elec
204 Comfort	33990	0	8%	Elec
204 Luxury	35990	0	7%	Elec
245 Luxury	39490	0	7%	Elec
XPower	40490	0	7%	Elec

ZS

1.5 VTi-Tech 106 Comfort	17490	+2049	0%	E
1.0 T-GDI 111 Luxury	20990	+2049	0%	E
EV ComfortAutonomie Standard	33990	0	12%	Elec
EV ComfortAutonomie Etendue	37990	0	12%	Elec
EV Luxury Autonomie Etendue	39990	0	11%	Elec

MG5

Autonomie Standard Comfort	32990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Luxury	37490	0	8%	Elec

EHS (nouvel)

Comfort	35490	0	8%	PHEV
---------	-------	---	----	------

Marvel R

180 Comfort	44490	0	6%	Elec
288 Performance 4WD	50990	0	7%	Elec

MINI

Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35890	nc	nc	E
Cooper E	34000	0	nc	Elec
Cooper SE	39000	0	nc	Elec
Cooper SE Classic	43710	0	nc	Elec

Cabrio

Cooper Essential	35500	+540	nc	E
Cooper S Essential	40100	+1074	nc	E
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	6%	E
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	4%	E

Countryman (nouveau)

Cooper	40000	+898	nc	E
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E

MITSUBISHI

Space Star

1.2 MIVEC 71 Inform	15990	0	9%	E
---------------------	-------	---	----	---

Colt (nouvelle)

1.0 MPI 65 Invite	17990	+50	nc	E
1.0 MPI-T 90 Intense	22690	0	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	28990	0	nc	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	29990	0	nc	PHEV

ASX (nouveau)

1.0 MPI-T 91 Invite	24990	+898	8%	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31490	+818	8%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	34790	0	6%	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	37990	0	6%	PHEV
1.6 MPI PHEV 159 Instyle	42990	0	4%	PHEV

Eclipse Cross

2.0 MIVEC PHEV 188 Invite 4WD	42490	0	14%	PHEV
-------------------------------	-------	---	-----	------

NISSAN

Juke (nouveau)

1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	nc	nc	E
Hybrid 143 Acenta	30700	nc	nc	PHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32900	nc	nc	PHEV

Leaf

150 Acenta	36900	-4000	12%	Elec
------------	-------	-------	-----	------

Qashqai

1.3 Mild Hybrid 140 Visia	32200	+1276	31%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Acenta Xtronic	37800	+1074	20%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	39800	+1276	17%	E
e-Power 190 N-Connecta	41600	+850	12%	PHEV
e-Power 190 Tekna	44700	+900	12%	PHEV

Ariya

63 kWh 218 Advance	45800	0	3%	Elec
87 kWh 242 Evolve	56900	0	6%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	59800	0	6%	Elec
87 kWh e-4orce 396 Evolve+	65800	0	4%	Elec

X-Trail

e-Power 204 Acenta	43700	+2140	2%	PHEV
e-4orce 213 Acenta	48000	+4521	2%	PHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48000	+4631	6%	PHEV

Townstar Combi

1.3 TCE 130 Acenta	28390	+2544	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39000	-4000	nc	Elec

OPEL

Corsa (nouvelle)

1.2 75	19200	+100	15%	E
1.2 Turbo 100	20700	0	15%	E
1.2 Turbo 100 GS	22400	0	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25200	0	8%	PHEV
1.2 Turbo 130 GS Auto.	28000	+125	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27100	0	8%	PHEV
Electrique 136	36050	-4000	4%	Elec
Electrique 156 GS	38100	-4000	4%	Elec

Crossland

1.2 Turbo 110 Elegance	26350	+330	7%	E
1.2 Turbo 130 Elegance Auto.	29600	+1074	7%	E
1.2 Turbo 130 Ultimate Auto.	31300	+1074	nc	E
1.5 Diesel 110 Elegance	28700	+240	7%	D

Mokka

1.2 Turbo 100	25900	+190	nc	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+360	nc	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	29000	+170	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31800	+170	10%	E
Electric 136	42000	-4000	8%	Elec
Electric 156 GS	44000	-4000	8%	Elec

Astra

1.2 Turbo 110	28950	+210	5%	E
1.2 Turbo 130 GS	32800	+170	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	36100	0	6%	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	PHEV
GS	49150	0	5%	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33550	+230	5%	D
Electric 156	40990	-4000	4%	Elec

Astra Sports Tourer

1.2 Turbo 110	29700	+170	7%	E
1.2 Turbo 130 GS	33950	+210	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	37250	0	8%	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+230	8%	D
Electric 156	42140	-4000	9%	Elec

Grandland

1.2 Turbo 130 GS Light	38900	+740	nc	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light	42100	+210	nc	PHEV

Combo Life (nouveau)

Electric Elegance	36850	-4000	nc	Elec
-------------------	-------	-------	----	------

PEUGEOT

208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19550	+100	2%	E
1.2 PureTech 100 Active	20850	0	2%	E
1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	3%	E
1.2 PureTech 100 GT	24650	0	2%	E
1.2 Hybrid 100 Active	23550	0	2%	E
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	3%	E
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	2%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	2%	PHEV
électrique 136 ch Active	34100	-4000	2%	Elec
électrique 136 Allure	36100	-4000	2%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	2%	Elec

2008 (nouveau)

1.2 PureTech 100 Active	26500	+170	4%	E
1.2 PureTech 100 Allure	28300	+170	9%	E
1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31800	+400	9%	E
1.2 PureTech 130 GT Auto.	33500	+400	7%	E
1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	9%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34200	0	7%	PHEV
Electrique 136 Active	38800	-4000	3%	Elec
Electrique 136 Allure	40750	-4000	3%	Elec
Electrique 156 Active	39800	-4000	3%	Elec
Electrique 156 Allure	41750	-4000	3%	Elec
Electrique 156 GT	43450	-4000	3%	Elec

308

1.2 PureTech 130 Active Pack	29920	+210	13%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	11%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	13%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33900	0	11%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	nc	PHEV
PHEV 180 Active Pack	41170	0	10%	PHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	10%	PHEV
PHEV 225 GT	47520	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D
1.5 BlueHDI 130 Allure Auto.	36270	+260	11%	D
e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec

308 SW

1.2 PureTech 130 Active Pack	30920	+240	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure	32770	+240	7%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	32950	0	7%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	7%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	nc	PHEV
PHEV 180 Active Pack	42170	0	5%	PHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5%	PHEV
PHEV 225 GT	48520	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D
1.5 BlueHDI 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D
e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec

3008 (nouveau)

Hybrid 136 Allure	38490	nc	2%	PHEV
Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec
Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec

408

1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	nc	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	PHEV
PHEV 180 Allure	45600	0	4%	PHEV
PHEV 180 GT	49350	0	4%	PHEV
PHEV 225 GT	51250	0	4%	PHEV

508 (nouvelle)

Plug-In Hybrid 180 Allure	50200	0	5%	PHEV
Plug-In Hybrid 180 GT	52500	0	5%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Allure	52100	0	5%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 GT	54400	0	5%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70850	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Allure	45900	+330	3%	D
1.5 BlueHDI 130 GT	48200	+330	3%	D

508 SW (nouvelle)

Plug-In Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	PHEV
Plug-In Hybrid 180 GT	53800	0	3%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 GT	55700	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Allure	47200	+540	3%	D
1.5 BlueHDI 130 GT	49500	+540	3%	D

5008

1.2 PureTech 130 Active Pack	39040	+1074	8%	E
1.2 PureTech 130 Allure Pack	41740	+1074	3%	E
Hybrid 136 Active Pack e-DCS6	42590	+260	8%	PHEV
Hybrid 136 Allure Pack e-DCS6	45290	+260	3%	PHEV
Hybrid 136 GT e-DCS6	47970	+260	3%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Active Pack Auto.	43990	+1629	8%	D
1.5 BlueHDI 130 Allure Pack Auto.	46690	+1629	3%	D
1.5 BlueHDI 130 GT Auto.	49370	+1629	3%	D

PORSCHE

718 Boxster

2.0	67886	+60000	0%	E
S	81067	+60000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60000	0%	E
Spyder RS	158052	+60000	nc	E

718 Cayman

2.0	65847	+60000	0%	E
S	79017	+60000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60000	0%	E
GT4 RS	158052	+60000	0%	E

911 Coupé

Carrera	124885	+60000	0%	E
Carrera T	135559	+60000	0%	E
Carrera S	140496	+60000	0%	E
Carrera GTS	168716	+60000	0%	E
Turbo S	250280	+60000	0%	E
GT3	196554	+60000	0%	E
S/T	308976	+60000	0%	E
Dakar	226689	+60000	0%	E

911 Targa

4	147205	+600
---	--------	------



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



Toutes
marques
et modèles
disponible

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



JUSQU'À
-30%
DISPO
EN
HYBRIDE

NOUVEAU C5 AIRCROSS À PARTIR DE **23 400 € TTC**



JUSQU'À
-24%

RENAULT AUSTRAL À PARTIR DE **31 100 € TTC**



JUSQU'À
-5%

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

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 BEAUVAIS TILLÉ 03 44 45 60 47

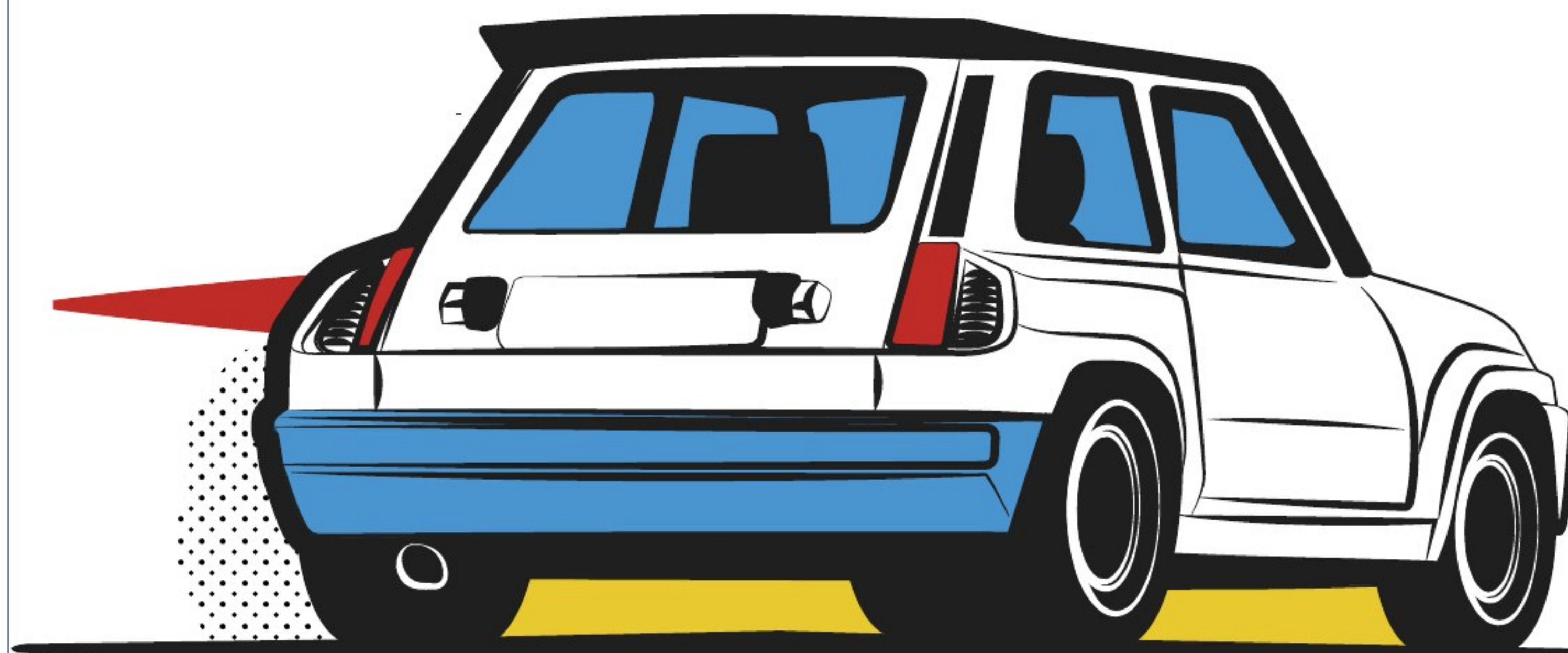
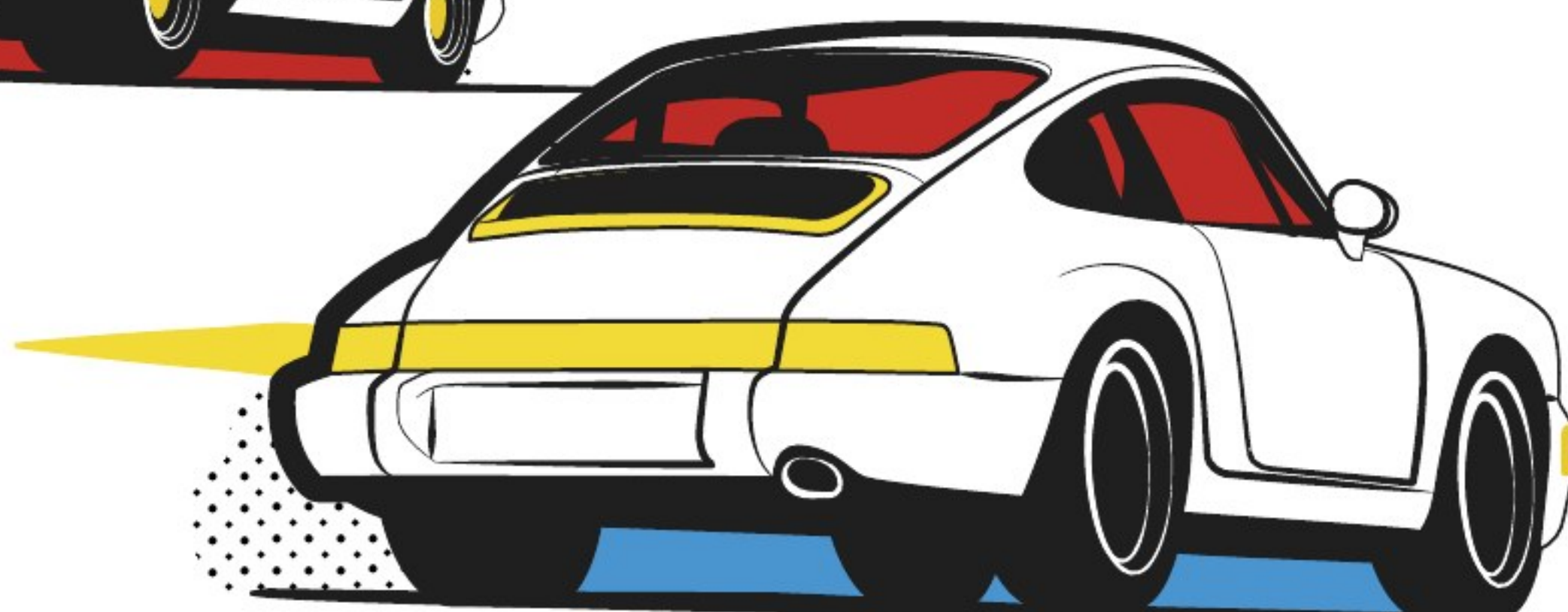
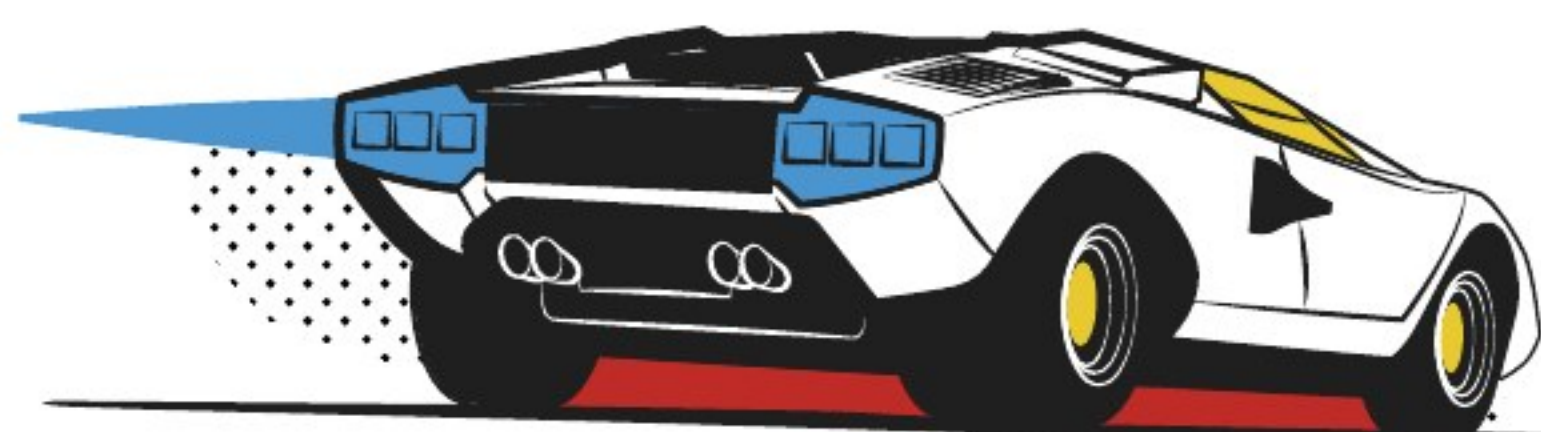
Photos non contractuelles - Tarifs au 16/05/2024

1ÈRE ÉDITION

TRACKDAY

AutoYoung
Plustimers

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 Munoz



★★★★★
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

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°0700752 (www.orias.fr) - Création : design.fr. *Au 18/08/2023



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-réservez la version avec 680 km d'autonomie disponible à la commande ultérieurement (4) Voir conditions Programme Allure Care sur Peugeot.fr. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

A 0g CO₂/km

