



Audi / BMW / Mercedes



Nouveautés P. 16



Attention, stars en approche!



Comparatif SUV P. 24

Peugeot 3008 Hybrid

Au top de la catégorie?



Actu P. 12

PV: des sanctions plus sévères cet été

Ça vous est arrivé

**Réservoir d'AdBlue HS
Le constructeur doit payer!**

P. 50



Occasion P. 46

Retracer l'historique d'une voiture

LES MEILLEURS SITES ANTI-ARNAQUES

LE GRAND RETOUR DES PETITES ITALIENNES

Fiat Panda P. 20



1^{res} PHOTOS

Lancia Ypsilon P. 30



1^{er} ESSAI

Match P. 34



La Suzuki Swift défie la Renault Clio

Evénement P. 6

La folle histoire de Dacia

20 ans de succès depuis la Logan de 2004



Formule 1 P. 56



Les Verstappen, pilotes de père en fils

L 14629 - 1869 - F: 2,50 €

BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,80 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €
CAN: 4,50 € CAN - MAR: 3,20 € - TOM S: 5,00 € CP - CH: 5 € SFS - TUN: 5,80 € TUN



mode rafale

RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200 CH

jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay^{®(3)}
4Control advanced à 4 roues directrices⁽⁴⁾
Google intégré⁽⁵⁾ et plus de 50 apps disponibles
jusqu'à 32 systèmes avancés d'aide à la conduite
jusqu'à 627 L de volume de coffre⁽⁶⁾

découvrir





disponible prochainement en motorisation E-Tech 4x4 300 ch hybride rechargeable

(1) avec un plein d'essence* pour la motorisation e-tech full hybrid 200 ch. (2) en cycle urbain* (3) en option. (4) en option selon version. (5) Google, Android Auto,™ Google Maps, Google Actualités, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (6) mesure en litres liquides. 532 litres en norme VDA. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,7/5. émissions co₂ min/max (g/km)*: 105/113. *selon norme wltp.** © a. doroszewicz
Renault recommande 

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

Un grand intérieur,
pour explorer l'extérieur.



Nouveau Škoda Kodiaq

Plus de place pour l'aventure.

7 places ou 910 litres de volume de coffre :
à vous de choisir.



Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.

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

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Page 20



Page 24

N. SOLER



Page 30

FIAT

ACTU

- 6 **L'événement** Dacia: 20 ans de succès
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Audi, BMW, Mercedes: les futures stars 2024-2026
- 20 **Les voitures** de la semaine: la Fiat Grande Panda

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Comparatif** Le nouveau Peugeot 3008 hybride face à ses rivaux
- 30 **Panoramique** La Lancia Ypsilon 1.2 Hybrid LX de 100 ch
- 34 **Match** La nouvelle Suzuki Swift affronte la Renault Clio
- 38 **Panoramique** La Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid DSG7 de 150 ch
- 42 **Test lecteurs** Le nouveau Toyota C-HR
- 44 **On a tout essayé!** Le Dacia Jogger se la joue camping-car

GUIDE PRATIQUE

- 46 **Acheter une voiture d'occasion** Retracer l'historique d'un véhicule d'occasion: 10 sites à l'épreuve
- 50 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Une Citroën C4 "3" à moins de 16000 €
- 54 **Le coin des experts** Gare aux pièges de l'été sur la route des vacances

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1, "champions" de père en fils: Jos et Max Verstappen
- 58 **Auto Plus Classiques** La Mercedes 280 SEL 3.5 (1971)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 44

A. SAUNIER



Page 52

Y. LEFEBVRE



Page 58

N. SOLER

Trait d'humeur

Le péage est désormais en flux libre sur l'A14 et l'A79...



CIREBOX

CIREBOX

Service abonnement

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



La Dacia Logan MCV au Mondial de l'automobile, le 30 septembre 2006. Elle est alors (et de loin) le modèle 7 places le moins cher du marché.



B. BECHARD/MAXPPP

DE LA PREMIÈRE LOGAN AU NOUVEAU DUSTER

Dacia : 20 ans de succès

D'un constructeur roumain à l'outil industriel hors d'âge et à la gamme antédiluvienne, Renault a fait une arme puissante et ultra-rentable pour conquérir une nouvelle clientèle. Depuis la toute première Logan jusqu'à la troisième génération du Duster, qui vient de sortir, retour sur les deux décennies éclatantes de Dacia.

Les success stories comme celle de Dacia sont rares dans l'industrie automobile. Pensez donc : partie de pas grand-chose, la marque roumaine a vendu plus de 9 millions de véhicules dans le monde depuis 2004, est devenue numéro 1 chez les particuliers en France et affiche une rentabilité à faire pâlir de jalousie bien des groupes automobiles

mondiaux (voir encadré ci-contre). Et pourtant, rares étaient ceux – y compris chez Renault – qui croyaient au potentiel de Dacia. Un homme avait la foi : le patron de Renault, Louis Schweitzer. Dès la fin des années 1990, il a l'intuition qu'un modèle "moderne, robuste et accessible" affiché à 5 000 € trouvera sa clientèle, notamment dans les pays émergents. Le rachat de Dacia en

septembre 1999 fournit l'opportunité de concrétiser cette ambition. Une équipe dédiée, dirigée par Gérard Detourbet, s'installe à Pitesti, siège de Dacia en Roumanie, et planche sur le projet X90, qui deviendra la Logan. Et plutôt que concevoir l'auto puis d'en calculer le prix de vente, les ingénieurs font exactement l'inverse : partant d'un tarif client de 5 000 €, ils se sont focalisés sur les qualités essentielles, bannissant tout superflu.

Une approche "design to cost" aux antipodes de la culture des grands groupes automobiles. Pour y parvenir, on a simplifié (pièces de tôlerie faciles à emboutir, rétroviseurs gauche et droit interchangeables, planche de bord monobloc...) on a réutilisé (plate-forme et chauffage de Clio, aérateurs d'Espace 4)... et l'on a bien évidemment profité de coûts roumains très bas côté main-d'œuvre et fournisseurs. Présentée au Technocentre le

Les 6 modèles qui ont tout changé

Logan (2004-2012) : la pionnière



Production : 1 308 027 exemplaires⁽¹⁾

Lancée en 2004 en Roumanie, la Logan arrive en juillet 2005 en France. Premier prix : 7 500 € (sans direction assistée, à ce tarif). Succès immédiat.

Logan MCV (2007-2012) : la familiale à prix cassé



Production : 1 308 027 exemplaires⁽¹⁾

Sept places pour 8 800 € : impensable en ces temps d'inflation, mais tout autant en 2007, où la spacieuse Logan MCV n'avait aucune concurrente.

Sandero 1 (2008-2012) : la citadine star



Production : 526 870 exemplaires

En débarquant sur le segment numéro 1 en France (les citadines), la Sandero a cassé la baraque ! Elle reste aujourd'hui le best-seller de Dacia.



DACIA

En deux décennies, Dacia s'est imposé comme un acteur majeur, avec plus de 9 millions de véhicules vendus dans 44 pays. Stylé et technologiquement moderne, le nouveau Duster incarne des ambitions inédites pour la marque.

2 juin 2004, la Logan reçoit un accueil enthousiaste de la presse, même si sa commercialisation en Europe de l'Ouest n'est pas à l'ordre du jour. C'est son insuccès en Pologne, en Tchéquie ou en Slovaquie qui convaincront Louis Schweitzer de laisser Dacia franchir l'ex-Rideau de fer.

Sex-appeal

Puis tout s'est accéléré. La gamme s'est étendue avec l'arrivée de la Logan MCV à sept places, de la citadine Sandero, puis du SUV Duster. Dacia a développé son implantation à l'international avec des usines au Maroc, en Algérie, en Colombie, au Brésil... L'offre a également gagné en sex-appeal, d'abord avec la Sandero Stepway, à la présentation plus valorisante, puis avec l'apparition de finitions plus raffinées (Extreme...) et d'équipements plus modernes (GPS, clé mains libres, caméra de recul...). Les Dacia ont changé, et leur clientèle aussi! "Au début, elle était constituée en grande majorité de gens qui n'avaient jamais acheté de voiture neuve", raconte Olivier Duhautoy, rédacteur en chef du magazine *Daciattitude* et fin connaisseur de la communauté Dacia. "Mais avec la multiplication des produits, on a vu débarquer une clientèle un peu moins contrainte

au niveau du budget et qui voulait se faire plaisir, notamment avec le Duster." En résumé, tout réussit à Dacia... ou presque. La marque roumaine n'a connu qu'un seul échec en vingt ans: son incapacité à percer sur le marché des utilitaires légers. "Dans ce secteur, on négocie la remise avant de s'intéresser au produit, explique Olivier Duhautoy. Or Dacia ne faisant pas de rabais, un Dokker coûtait au final plus cher qu'un Kangoo." Mais l'investissement n'a pas été perdu: rebaptisé Express Van, le Dokker est désormais commercialisé par... Renault!

Plus chères qu'avant, mais toujours moins que les autres!

Une nouvelle ère s'ouvre désormais pour Dacia. Le durcissement des normes (antipollution, CO₂, équipements de sécurité obligatoires...) remet en cause le principe historique du "carry over" (la réutilisation de composants éprouvés), si bien que depuis la Sandero 3, les modèles Dacia reposent sur la plate-forme de la Clio actuelle. Cela se traduit par une augmentation des tarifs, qui restent cependant plus bas que ceux de la concurrence. D'ailleurs, l'inflation a moins touché les clients Dacia: le montant de leur panier moyen a augmenté moins vite que celui des

Des propositions uniques sur le marché

4x4 abordable: les tout-terrain robustes, dotés de quatre roues motrices et d'une garde au sol correcte se font rares. Dans sa version 4x4, le Dacia Duster fait partie des rares survivants, avec un premier prix à 25 700 € (motorisation TCe 130 uniquement).

Le roi du GPL: l'an dernier, une Dacia vendue en France sur trois carburait au GPL. La marque roumaine représente 85 % des immatriculations sur ce marché! Économiques à l'achat comme à l'usage, les Dacia GPL incarnent l'esprit "malin" cher à la marque.

Sept places à petit prix: Logan MCV, puis Lodgy et maintenant Jogger témoignent que Dacia s'est toujours attaché à proposer des modèles à 7 places abordables. Encore aujourd'hui, le Jogger 7 places démarre juste sous la barre des 20 000 €, avec un espace intérieur XXL. Une offre toujours sans équivalent sur le marché.

En location pour quelques euros par jour: populaires sur le marché du neuf (Dacia est la marque préférée des particuliers), les modèles de la marque le restent en occasion, avec des valeurs de revente élevées. Si bien que Dacia peut proposer des offres de location longue durée à des loyers très attractifs. L'offre à "3 €/jour" a marqué les esprits. Aujourd'hui, il faut tabler sur 5 €/jour (soit 150 € par mois), toujours sans apport, pour une Sandero de base.

7 ans de garantie: en évitant de s'embarasser de technologies trop modernes (entendez par là "pas assez éprouvées") et en adoptant des mécaniques bien connues, les Dacia font preuve d'une excellente fiabilité. Le constructeur peut donc se permettre d'offrir 3 ans de garantie (ou 100 000 km), contre seulement 2 ans en moyenne dans l'industrie. Mieux: en continuant d'entretenir l'auto dans le réseau à l'issue des trois ans, la garantie peut désormais être étendue jusqu'à 7 ans (ou 150 000 km) avec le programme "Dacia Zen"!

La machine à cash du groupe Renault

■ Lors d'une réunion avec des investisseurs en novembre 2022, le directeur financier du groupe Renault, Thierry Piéton, a fini par lâcher l'info: "Dacia génère une marge opérationnelle supérieure à 10 %." Une rentabilité digne d'un constructeur "premium" comme Mercedes et... deux fois supérieure à celle de Volkswagen! La recette? Une main-d'œuvre bon marché (le coût horaire d'un ouvrier roumain est de 6,60 €, contre 38,70 € pour un français!), des frais de distribution réduits grâce au réseau Renault existant, des ventes à particuliers sans rabais, et une plate-forme unique pour tous les modèles de la gamme afin de générer des économies d'échelle.

clients d'autres marques. Voilà sans doute – avec l'excellente fiabilité des produits – l'une des explications de l'exceptionnelle fidélité de la clientèle: selon une récente étude AAA Data, 82 % des propriétaires de Dacia ra-

chètent une Dacia! C'est le deuxième meilleur taux de fidélité du marché. Voilà qui est de bon augure pour le nouveau et ambitieux Duster, ainsi que pour son futur grand frère, le Bigster, attendu pour l'an prochain. ■

Duster 1 (2010-2017): l'ambition croissante



PH. TISSIER/PILOU

Production: 1 215 128 exemplaires

Avec le Duster, Dacia propose son premier SUV. Un engin plus statuaire, mais toujours imbattable en prix/prestations. Là encore, succès instantané.

Spring (2021-...): l'électrique démocratique



A. SAUNIER

Production: 150 000 exemplaires⁽²⁾

Ce n'est certes pas la plus polyvalente des électriques, mais la Spring reste la moins chère du marché... même privée de bonus écolo.

Duster 3 (2024-...): la montée en gamme



A. NICOLAS

Production: en cours

Style affirmé, équipements modernes, version hybride... et tarifs qui tutoient les 30 000 €: le Duster 3 incarne les nouvelles ambitions de Dacia.



L'ÉLECTRICITÉ, UN CARBURANT PAS (ENCORE) COMME LES AUTRES

R. MOULLAUD / LE PROGRÈS / MAXPPP

Prix des recharges électriques

Bientôt dans Auto Plus ?

Je suis, depuis peu, propriétaire d'une voiture électrique et puisque nous sommes de plus en plus nombreux dans ce cas, est-il envisageable d'inclure des prix de recharge dans votre rubrique "carburant" ?

Xavier C., Etupes (25)

Saïda Djerrada. A de nombreuses reprises, nous avons pointé du doigt la complexité des prix sur les bornes de recharge publiques... très variables. Ils fluctuent en effet en fonction du moyen de paiement utilisé (directement par carte bancaire, via celle d'un opérateur, QR code sur la borne), de la facturation à la minute ou au kilowattheure, de la puissance délivrée (entre 7 et 350 kWh), sans compter des frais supplémentaires (fixes ou

variables), appliqués par certains opérateurs. Autant de paramètres qui font que deux clients, utilisant la même borne simultanément, vont payer leur recharge à des prix très différents. Une complexité qui rend difficile l'établissement d'un prix moyen publiable... pour le moment. Car toutes les bornes nouvellement installées doivent désormais disposer d'un terminal de carte bancaire. En outre, l'Autorité de la concurrence a publié ce mois-ci (voir n° 1868) un rapport dans lequel elle demande à l'Etat d'imposer aux opérateurs de facturer la recharge au kilowattheure, et surtout de les obliger à transmettre le prix appliqué sur chaque point de recharge pour faire émerger un prix moyen et même un comparateur... à l'instar des pompes à essence.

Concessionnaire radin ?

Acheteur d'un Peugeot 2008, mon fils n'a pas obtenu, du premier vendeur qu'il a rencontré, le taux de remise que vous indiquez dans vos pages "Prix du neuf". Il a donc tenté d'avoir davantage dans trois autres points de vente du même concessionnaire, sans succès.

Jean C., Sarzeau (56)

Pierre Audemar. Les taux de remise indiqués dans nos pages correspondent au rabais moyen accordé dans, au moins, trois cas sur quatre. Si votre vendeur vous fait une offre moindre, libre à vous d'en interroger d'autres. Mais inutile d'aller voir ceux travaillant pour le même groupe de concessions : tous ont accès au dossier informatique qu'a constitué le premier vendeur, afin d'établir son devis. Et, au sein d'une même entreprise, pas question de surenchérir les uns sur les autres !

Qui croire ?

Intéressé par la nouvelle Citroën C3, je me suis rendu en concession où un vendeur m'a certifié que son 1.2 PureTech était toujours équipé de la décriée courroie de distribution. Mais mon hedbo favori prétend qu'il est désormais à chaîne.

Grégory P., Douai (59)

Clément Raoul-Réa. Dans un premier temps, le 1.2 "à chaîne" était réservé aux versions hybrides. Ce n'est plus le cas depuis quelques semaines. Désormais, tous les modèles Stellantis qui seront inédits, comme la Citroën C3, ou restylés, recevront cette nouvelle version du trois cylindres 1.2. La fiabilité devrait largement y gagner.



A. SAUNIER

J'ai lu que Mini risque d'être pénalisé par une surtaxe de 38% pour ses nouveaux modèles électriques importés de Chine. Dommage, ils étaient fabriqués auparavant en Angleterre. Voilà une délocalisation qui pourrait leur coûter cher.

Yves. L., par e-mail

Abus de pouvoir ?

Je viens de voir que le code de la route prévoit une limitation de vitesse à 50 km/h en ville, avec la possibilité de la relever à 70 km/h dans certaines conditions. Il n'y est nullement fait état d'un abaissement à 30 km/h. Pourtant, dans ma région, nombre de zones urbaines sont limitées à 30 km/h. Cela signifie-t-il que, si je roule entre 31 et 50 dans ces endroits, les amendes qui me seraient adressées seraient considérées comme nulles ?

Jean-Jacques D., Frelinghien (59)

Pascale Gétin. Vous avez sans doute pris connaissance de l'article R413-3 du code de la route qui établit effectivement le cadre général des limitations de vitesse en agglomération. Mais au fil des années, plusieurs autres textes sont apparus et permettent de limiter tous ou seulement certains axes d'une ville à 30 km/h. Le plus connu est le R110-2 du code de la route qui permet l'implantation d'une zone 30. Plus souple, l'article L.2213-1-1 du code général des collectivités territoriales autorise un maire à instaurer le 30 km/h pour divers motifs : sécurité, pollution...

LA QUESTION DE LA SEMAINE

A la suite des élections européennes, qu'espérez-vous concernant la législation sur les motorisations à l'horizon 2035 ?



– Le maintien du tout électrique

– Un assouplissement pour les voitures hybrides, voire les thermiques "propres"

– L'abandon du tout électrique

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

Lors de l'achat d'une automobile, son lieu de fabrication est pour vous :
 – Déterminant – Pas du tout important – Un critère important, mais pas déterminant



N. SOLER



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.





CAMÉRA CACHÉE

Peugeot E-3008 : accueil, essai, remises... que proposent les vendeurs ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION La star des SUV français, déclinée en version électrique et arborant un style façon coupé, débarque tout juste en concession. Peut-on essayer l'E-3008 facilement ? Comment les vendeurs le défendent-ils face à ses concurrents ? Sont-ils ouverts à la négo ? Réponses en trois temps.

Essai réservé en ligne



Moins de 24 heures après notre inscription en ligne pour caler un essai, une employée nous contacte. Banco, le rendez-vous est pris pour le lendemain. Le jour J, la commerciale amorce d'emblée une présentation détaillée et juste du SUV. "Vous prenez le volant ?" Avec plaisir!



"Niveau finition, il n'y a pas photo : le Model Y de Tesla fait cheap par rapport à l'E-3008."

C'est parti pour une balade de 30 mn, au volant d'une version GT. Après un coup de griffe à Tesla, notre passagère embraye sur le Scenic : "En ce qui concerne l'autonomie réelle, on fait mieux." Hmm, pas vraiment ! D'après nos mesures* : 400 km pour le SUV du Lion contre 450 km pour le Scenic E-Tech.



Retour au bureau, place aux chiffres. "Comptez trois mois de délai de livraison pour une commande." Le prix ? 42690 € (bonus déduit) pour la version GT, "plus complète que l'Allure". Mais notre hôte consent une ristourne de... 490 €. Soit moins de 2% de rabais. "Désolée, je ne peux pas faire mieux."

Rendez-vous par téléphone



Nous obtenons un créneau sous 48 heures. Ici, l'accueil est tout aussi chaleureux que chez leur consœur. Après un rapide tour du véhicule, le commercial nous propose d'essayer seul un modèle GT, au moins une demi-heure "voire plus si vous le souhaitez". Sympa. "On discutera à votre retour."

"En comparaison avec le Scenic, nous avons une meilleure qualité de fabrication !"



Après 30 mn de route, nous revoilà en concession. Comme promis, notre vendeur présente le modèle dans le détail. Et insiste sur les points forts, qu'il connaît bien : "Confort, design et matériaux sont au top !" Quid de la concurrence ? "Il y a match avec le Scenic, mais le 3008 le surpasse au niveau qualité."



Vient l'heure de la négo. Le commercial nous oriente sur une version GT plutôt qu'une Allure "moins bien équipée". Il la propose en location avec option d'achat (LOA) sur 3 ans et 45 000 km, à 697 € par mois, entretien inclus. Pas donné. Et le tout sans aucune réduction !

Visite à l'improviste



Ici, nous débarquons sans rendez-vous. Nous repérons le SUV convoité dans le hall. Nous tentons d'obtenir un petit tour à son bord auprès du vendeur qui vient à notre rencontre : "Désolé, le seul 3008 prévu pour les essais est déjà pris, mais je peux vous montrer le modèle d'exposition." Ça nous va!



"Pour essayer le 3008 électrique, prévenez-nous seulement 48 heures à l'avance."

On a droit au tour du propriétaire. "Vous voyez, ce design coupé et le volant, ça fait vraiment sport !" Ensuite, il nous invite à prendre place à bord pour voir l'écran "central" (pas vraiment au centre) et nous rendre compte de la "qualité de finition". De lui-même, il évoque la concurrence.



"Notre SUV est supérieur en qualité au Model Y." Et le Scenic ? "Notre style est vraiment différent, c'est une question de goût." Il nous propose de revenir bientôt pour essayer le SUV du Lion. Un geste commercial en prévision ? "On en rediscutera, mais je ne promets pas grand-chose..."

Accueil Remise
Essai Conseil

À bas la concurrence... et les remises ! Les trois commerciaux du Lion ont en commun le sens de l'accueil et prennent chacun le temps de nous conseiller. Ils n'hésitent pas à écharper la concurrence au passage, tant le Model Y que le Scenic. Et s'ils déploient une liste d'arguments pour valoriser le 3008, les rabais n'y figurent clairement pas.

PHOTOS: DR

NOUVELLE MG3 HYBRID+

LA CITADINE HYBRIDE SANS RECHARGE



À PARTIR DE **149€** TTC/mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 3 390€ TTC

LLD 37 mois, 30 000 km

+ZEN

Sensation de conduite électrique sans recharge

+EFFICACE

Seulement 4.4l/100 km avec la motorisation Hybrid+

+SMART*

Conduite électrique jusqu'à 60km/h**



Consommation (cycle mixte WLTP) Gamme nouvelle MG3 : 4,4l/100 km - Émissions de CO₂ (cycle mixte WLTP) : 100 g/km. Règlement 2018/1832. Valeurs au 20/03/2024 susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur mgmotor.fr

Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur mgmotor.fr

*SMART = Intelligente

**À titre indicatif. Scénarios de conduite pouvant s'activer plus ou moins tôt selon charge de batterie, besoin d'accélération ou environnement de conduite.

***France métropolitaine, Corse et DROM

Modèle présenté : Nouvelle MG3 Hybrid+ Luxury avec option peinture métallisée aux mêmes conditions : **259€** TTC/mois

(1) Exemple pour une Nouvelle MG3 1,5L Hybrid+ Standard neuve hors option en Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km maximum soit 36 loyers mensuels de 149€ TTC après un 1^{er} loyer de 3 390€ TTC. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande d'un véhicule en LLD jusqu'au 31/08/2024 et livré au plus tard le 27/09/2024 dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau participant en France métropolitaine et Corse, sous réserve d'acceptation par DRIVALIA Lease France, SA au capital de 68 954 580,86€, 1 Rue Victor Basch - 91300 MASSY, 342 499 126 RCS Evry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS sous le N° 12 066 654 (www.oriass.fr). Prix TTC excluant les frais de mise à la route valables dans le réseau participant et dans la limite des stocks disponibles. Détails et conditions sur mgmotor.fr

7 ANS DE GARANTIE
OU 150 000 KM

A 100g CO₂/km





J.-P. KSIATEK/AFP

Un décret applicable depuis le 12 juin apporte diverses modifications en matière de sécurité routière. Il durcit certaines sanctions et simplifie la constatation de plusieurs infractions.

INFRACTIONS AUX RÈGLES DE CIRCULATION

Des sanctions plus sévères

Rodéos urbains, conduite imprudente, brouilleurs anti-radars... un décret paru courant juin modifie plusieurs règles de circulation. Il durcit et facilite surtout leur verbalisation. Faisons le point sur les nouvelles règles.

Si la sécurité routière enregistre de meilleurs résultats depuis plusieurs années en matière de mortalité et d'accidentalité sur nos routes (voir n° 1868), pour autant le gouvernement ne lésine sur les moyens répressifs pour tenter d'enrayer les comportements

à risques. En effet, les règles de circulation sont régulièrement réactualisées, parfois pour y inclure de nouvelles réglementations, le plus souvent pour répondre à de nouvelles infractions. C'est notamment le cas avec la publication du décret n° 2024-528, entré en vigueur

le 12 juin, qui instaure diverses mesures destinées "à améliorer la sécurité et la circulation routières". Certaines étaient très attendues par les collectivités locales.

Les manœuvres "acrobatiques" dans le viseur

C'est le principe de l'article intégré dans ce nouveau décret qui sanctionne tout conducteur d'un véhicule terrestre à moteur "adoptant une position ou effectuant une manœuvre acrobatique ou non conforme aux conditions normales d'utilisation

d'un véhicule". Concrètement, si la disposition concerne les drifts (dérapages), elle vise surtout les rodéos urbains. Certes, l'article L236-1 du code de la route sanctionnait déjà ce comportement, mais il impliquait un caractère répétitif de la manœuvre. Constituant jusqu'alors un délit, il pouvait être jugé plusieurs mois après les faits. Désormais, l'infraction donne lieu à une amende, plus facilement imputable, de 68 €, ainsi qu'à un retrait de 2 points de permis. De plus, l'auteur de l'infraction

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 20 juin 2024. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,715 € ↗	SP95-E10 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,815 € ↗
1 ^{er}	Hyper U	1,663 €	1 ^{er}	Hyper U	1,756 €
2 ^e	E.Leclerc	1,669 €	2 ^e	E.Leclerc	1,762 €
3 ^e	Super U	1,674 €	3 ^e	Super U	1,766 €
4 ^e	Auchan (hypers)	1,678 €	4 ^e	Intermarché	1,772 €
5 ^e	Intermarché	1,681 €	5 ^e	Auchan (hypers)	1,774 €
6 ^e	Netto	1,683 €	E85 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 0,861 € ↘
7 ^e	Géant Casino	1,688 €	1 ^{er}	E.Leclerc	0,818 €
8 ^e	Auchan (supers)	1,691 €	2 ^e	Auchan	0,821 €
9 ^e	Total Access	1,692 €	3 ^e	Super U	0,824 €
10 ^e	Cora	1,693 €			

(2) | SP95: 1,846 € ↗ | SP98: 1,917 € ↗ | GPL: 0,999 € ↘ | Baril de Brent: 79,55 € ↗

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



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

SANCTION EUROPÉENNE SUR LES VOITURES CHINOISES

L'Empire du Milieu contre-attaque

Le bras de fer se poursuit! Pour mémoire, mi-juin, la Commission européenne a annoncé la mise place de surtaxes pour les véhicules fabriqués en Chine à partir du 4 juillet. En effet, l'UE avait ouvert une enquête, soupçonnant des "subventions illégales" attribuées par le gouvernement chinois. Résultat, en plus des droits de douane de 10 %, communément appliqués sur ces véhicules importés, elle prévoit d'imputer des taxes compensatoires supplémentaires: 17 % pour BYD, 20 % pour Geely (Volvo, Lotus...) et 38 % pour SAIC qui produit, notamment, les voitures MG et assemble certaines Mini. En outre, elle prévoit de sanctionner une dizaine d'autres constructeurs à hauteur de 21 % en moyenne. L'Europe précise que ces sanctions sont provisoires et pourraient être "remboursées" si les autorités chinoises coopèrent avant l'issue de l'enquête prévue au mois de novembre. Sauf qu'en réaction, Pékin menace également d'augmenter également les droits de douane sur les voitures essence européennes importées en Chine à hauteur de 25 %. Un coup dur en perspective pour les constructeurs allemands. Audi, BMW, Mercedes et Volkswagen réalisent en effet plus d'un tiers de leurs ventes mondiales en Chine.

S. Djerrada



Prévention. Du 8 juillet au 9 août, l'association Prévention routière vous donne rendez-vous sur les plages "de la Côte d'Opale à la Côte d'Azur" pour des ateliers de sensibilisation à la consommation d'alcool. Plus d'infos sur : Preventionroutiere.asso.fr.

Marché. Les ventes de voitures neuves diminuent en Europe de 3 % en mai. Si les hybrides (simples) progressent (+ 16%), gros coup

peut aussi écoper d'une suspension du permis de conduire et d'une obligation d'accomplir (à ses frais) un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

Durcissement aux passages à niveau

Pour combattre l'imprudence de certains conducteurs lors du franchissement de passages à niveau, il est prévu, en plus de la perte de 4 points déjà inscrite dans le code de la route, une immobilisation du véhicule. Le contrevenant s'expose, en outre, à des peines complémentaires : jusqu'à 3 ans de suspension de permis et l'interdiction de conduire des véhicules motorisés durant cette période.

Pluie de contraventions en vue

Deux nouvelles dispositions permettent de faciliter la répression ! La première élargit la liste des sanctions pour lesquelles les forces de l'ordre n'ont pas besoin de procéder à une interception du véhicule, et ce, grâce à la vidéo-verbalisation et au procès-verbal à la volée. Une amende, reçue a posteriori, sanctionnera notamment les infractions aux passages à niveau et l'interdiction de circulation de certaines catégories de véhicules. La seconde disposition dresse une liste d'infractions pour lesquelles il n'est plus nécessaire de passer devant un juge, réduisant

ainsi les délais d'application des sanctions. En effet, une amende forfaitaire de 200 € (minorée à 150 €) est désormais infligée notamment pour la conduite avec un écran dans le champ de vision (hors navigation GPS) ou l'utilisation d'un détecteur ou brouilleur de radars.

Le "télé-stationnement" encadré

Depuis quelques années, plusieurs constructeurs (BMW, Hyundai, Mercedes...) proposent (en option) une fonction de stationnement autonome télécommandé, permettant à l'automobiliste de garer son véhicule à distance. Cette technologie, nécessitant parfois l'usage d'un téléphone, était entourée d'un flou juridique qui vient d'être clarifié. Si le conducteur utilise la fonction hors de son véhicule, il doit rester dans un rayon de 6 mètres maximum et garder son auto dans son champ de vision. En outre, s'il reste au volant, il bénéficie d'une dérogation pour se servir de son téléphone lorsque cette fonction est activable à l'aide d'une application. Le décret précise que seul le titulaire d'un permis de conduire peut activer la manœuvre. En cas de non-respect de ces dispositions, l'automobiliste encourt une amende de 35 €.

N. Loudin et S. Djerrada

LA QUESTION INATTENDUE

À quelle marque les automobilistes sont-ils le plus fidèles ?



Selon une enquête menée par AAA-Data, 57 % des propriétaires rachètent la même marque après avoir cédé leur auto. Basée sur les immats du 1^{er} trimestre 2024, l'étude classe chaque marque selon son taux de fidélité. Résultat, Tesla dispose des clients les plus fidèles (88 %) devant Dacia (82 %) et Toyota (76 %) clôt le podium. Renault se situe à la 7^e place (64 %), loin devant Peugeot (52 %).



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

de mou pour les hybrides rechargeables (- 15%) et les électriques (- 12%). **Contrôle technique.** Premier bilan dressé par Motovision de l'examen désormais obligatoire pour la catégorie L. Résultat : 8% de contre-visites pour les deux-roues contre 30% pour les voitures sans permis.

Les voitures radars privatisées arrivent dans le Sud

Depuis plus de six ans, l'Etat confie une partie des contrôles embarqués à des sociétés privées. Ces prestataires officient actuellement en Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté, dans le Centre-Val de Loire, le Grand Est, les Hauts-de-France, les Pays de la Loire et en Normandie. En tout, plus de 200 véhicules sillonnent ces régions.

Nouvelle étape dans le déploiement des voitures radars privatisées, la Sécurité routière vient de lancer un appel d'offres public pour "la zone Sud". Au moins trois régions supplémentaires sont concernées : l'Auvergne-Rhône-Alpes, l'Occitanie et la Provence. Mais pas seulement, puisqu'il est précisé que le prestataire choisi pourra être amené "à étendre le champ de

ses activités aux départements de la Corse".

Gageons que les sociétés vont se bousculer pour remporter ce juteux marché ! Dans les zones où les voitures radars sont en activité, quatre prestataires se partagent une enveloppe de 21 millions d'euros par an, soit 95000 € en moyenne par voiture. Ce qui représente 7 % des dépenses allouées aux radars. Et concernant le nouvel appel d'offres, les candidats pourront prétendre à une dotation comprise entre "9 et 20 millions d'euros par an".

Ils ont jusqu'au 29 juillet pour candidater. Ainsi, sauf si un nouveau gouvernement décidait de revoir la politique actuelle de verbalisation, ces sulfateuses devraient débarquer dans le Sud au plus tard en 2025.

S. Djerrada

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Alpes-Maritimes (06)

RM6202, voiture radar, garée sur le trottoir, au niveau du petit arrêt de bus devant la centrale électrique de Lingostière. Sens Nice vers Carros. Limitation 70 km/h. 43°43'10.7"N 7°11'11.2"E

Contrôle jumelles - Dordogne (24)

RN21, les forces de l'ordre s'installent souvent dans la ligne droite entre Douville et Bordas, en direction de Périgueux, devant la petite maison en pierre, juste avant la série de virages dangereux. Limitation 80 km/h. 45°02'05.5"N 0°38'14.6"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine

Yvelines (78)
RD30, PR 1+330, Plaisir (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar tourelle est installé sur la route des 2 Plateaux juste avant le parking de l'étang du bois de la Cranne. 48°48'38.2"N 1°57'38.3"E

70

Haute-Savoie (74)
RD1201, PR 17+190, Annecy (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle se trouve au niveau du carrefour à feux près du garage Renault de Seynod. 45°53'31.0"N 6°06'37.1"E

50

Gironde (33)
A63, PR 9+780, Cestas (Bayonne vers Bordeaux), 130 km/h. Le radar autonome est posé 1 km avant l'aire de repos de Bordeaux-Cestas. 44°43'57.4"N 0°43'21.7"W

130

Landes (40)
Chemin de Menasse, Saint-Pierre-du-Mont (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle se situe au niveau des terrains de football de la plaine de jeux. 43°52'16.7"N 0°32'14.7"W

50

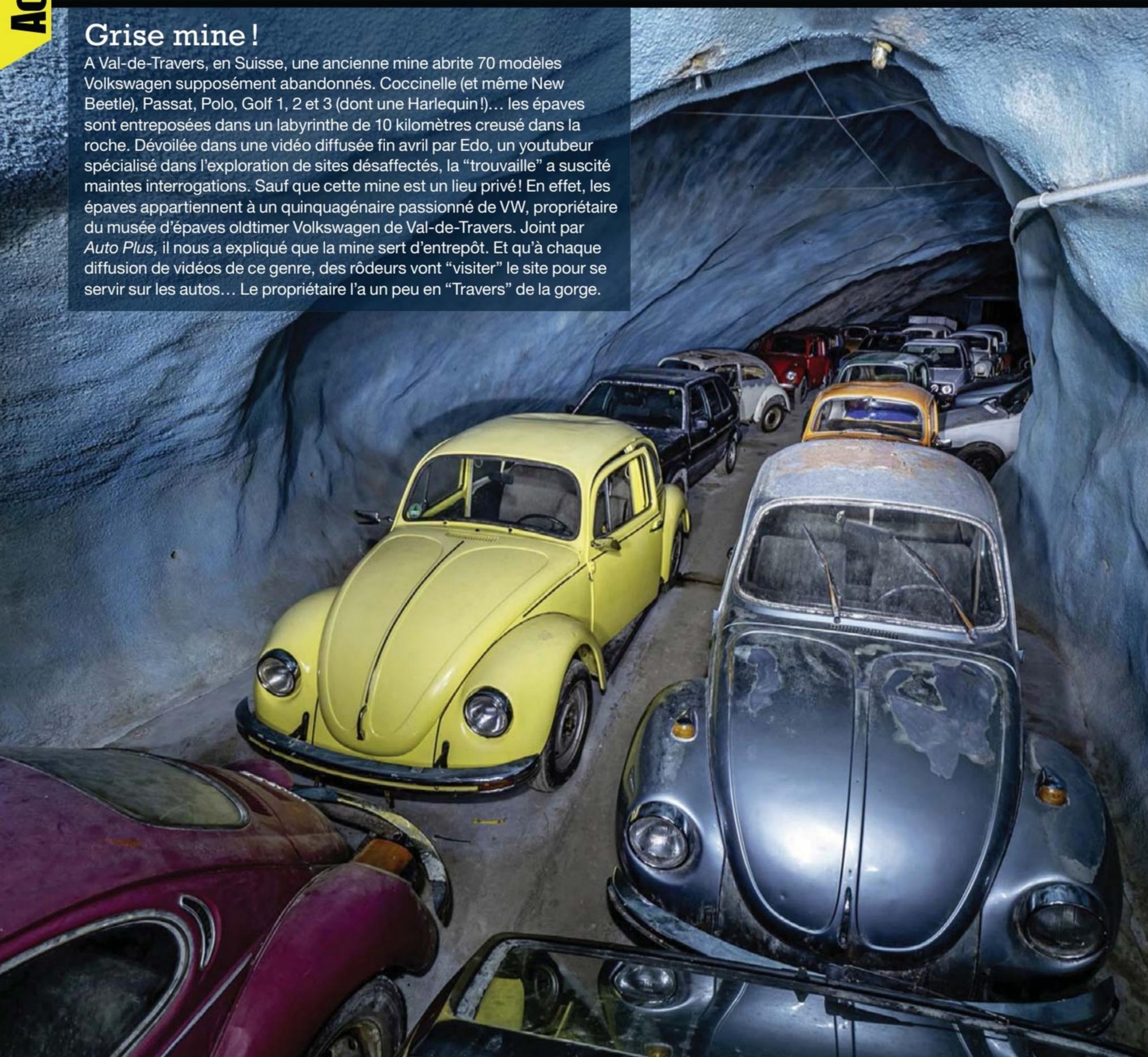
PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

F GX-123-VB 15

La photo de la semaine

Grise mine !

A Val-de-Travers, en Suisse, une ancienne mine abrite 70 modèles Volkswagen supposément abandonnés. Coccinelle (et même New Beetle), Passat, Polo, Golf 1, 2 et 3 (dont une Harlequin!)... les épaves sont entreposées dans un labyrinthe de 10 kilomètres creusé dans la roche. Dévoilée dans une vidéo diffusée fin avril par Edo, un youtubeur spécialisé dans l'exploration de sites désaffectés, la "trouvaille" a suscité maintes interrogations. Sauf que cette mine est un lieu privé! En effet, les épaves appartiennent à un quinquagénaire passionné de VW, propriétaire du musée d'épaves oldtimer Volkswagen de Val-de-Travers. Joint par *Auto Plus*, il nous a expliqué que la mine sert d'entrepôt. Et qu'à chaque diffusion de vidéos de ce genre, des rôdeurs vont "visiter" le site pour se servir sur les autos... Le propriétaire l'a un peu en "Travers" de la gorge.



SUBGROUND



Vos images

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

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



Avis aux daltoniens, vous n'avez pas d'excuse et devrez passer votre chemin, quelle que soit la teinte de votre monture. Vu à Porto-Vecchio (2A).

Par Philippe P.



Eh bien quoi ? Un coup de booster, une bonne éponge, beaucoup d'huile (de coude!) et ce Land Rover Série II repart comme en... 1960.

Par Arlette



Repérée à Roost-Warendin (59), une Citroën Saxo presque pick-up et tout à fait cabriolet.

Par Quentin Journeaux

L'échappée ne vous



échappera pas

Bon plan

**TV connectée Samsung
QLED 140 cm**

199€
au lieu de 899€
(prix constaté fournisseur)⁽¹⁾

**Pour profiter au mieux
du Tour de France
avec la Fibre d'Orange.**

**Disponible avec la Série Spéciale Livebox Fibre
+ Smart TV⁽²⁾ à 45,99€/mois pour les nouveaux clients Fibre.**

Offre soumise à conditions du 20 juin jusqu'au 10 juillet 2024, et valable en France métropolitaine sous réserve d'éligibilité. Engagement de 24 mois. Livraison de la TV après la mise en service de l'accès fibre. Frais de résiliation : 50 €.

(1) Prix moyen constaté sur internet sur des sites de distributeurs au 24/05/24 et hors promotion. (2) Référence du téléviseur Samsung QLED 55" Q60D. © Getty Images et ASO.





2024 - 2026

■ AUDI ■ BMW ■

Les futu

Renouvellement de modèles phares, lancement de véhicules inédits... le trio du premium allemand prépare une vague de nouveautés pour les années à venir. Voici un aperçu des principales vedettes qui vont débarquer sur le marché.

On ne chôme pas dans les bureaux d'études des trois grands constructeurs allemands chics. Une déferlante de nouveautés est attendue dans les showrooms. Et pas besoin de chercher loin dans le calendrier: la plupart des

modèles seront lancés au cours des douze prochains mois. Le programme est particulièrement chargé chez Audi. Après une période de vaches maigres en 2023, la marque va accélérer dès cet été avec la présentation de trois véhicules majeurs. Parmi ceux-ci,

AUDI



ILLUSTRATION Auto Plus

A5 Octobre 2024

■ Comme toutes les Audi à chiffre impair, la nouvelle A5 restera fidèle au thermique. Destinée à remplacer les actuelles A4 et A5, elle va profiter d'une nouvelle plateforme pour proposer des blocs hybrides rechargeables performants (plus de 100 km en électrique) et se mettre à la page en matière de technologie embarquée. Outre la berline, on découvrira un break façon shooting brake.

A partir de 45000 €*



ILLUSTRATION Auto Plus

Q5 Février 2025

■ Le prochain Q5 ne changera pas radicalement de look, ni de gabarit (environ 4,70 m) et il conservera sa variante coupé Sportback (prévue au printemps 2025). Il empruntera ses motorisations (hybride 48 V, PHEV) à la nouvelle A5, les deux modèles disposant de la même base technique. Un SQ5 à moteur hybride est dans les cartons.

A partir de 66000 €*



CONCEPT-CAR

A6 e-tron Novembre 2024

■ Ce concept-car préfigure fidèlement le style de l'A6 e-tron (électrique) dans sa version break (elle existera aussi en berline). Elle partagera la plate-forme et les caractéristiques techniques du Q6 e-tron: recharge ultrarapide (800 V), 700 km d'autonomie annoncée (batterie de 100 kWh). La Tesla Model S est clairement dans le viseur.

A partir de 90000 €*

Et aussi

Q3. Prévu initialement pour cet automne, le Q3 n'arrivera finalement que l'année prochaine. Conçu sur la même base technique que le récent Volkswagen Tiguan, il disposera de motorisations hybrides rechargeables, offrant une autonomie électrique d'environ 100 km.

Q6 e-tron Sportback. Lancé cet été, le SUV 100% électrique d'Audi sera également disponible dans une version "coupé", dite Sportback. Il sera dévoilé fin 2024 pour une arrivée prévue au premier trimestre 2025. **A7.** La nouvelle A7 sera le pendant thermique de l'A6 e-tron. Elle sera disponible aussi bien en berline Sportback qu'en break Avant. Sortie prévue pour le printemps 2025.

MERCEDES

ires stars

l'A6 e-tron prendra la forme d'une grande berline 100% électrique (près de 5 m de long, 700 km d'autonomie, plus de 500 ch pour la version de pointe) destinée à rivaliser avec la Tesla Model S. S'ajouteront à cela deux modèles thermiques à techno-

logie hybride: le Q5 et l'A5. Cette dernière remplacera à la fois les actuelles A4 et A5 (la future A4 sera 100% électrique en 2026). Elle se distinguera par un style plus dynamique, notamment dans sa déclinaison break façon shooting brake. Chez le voisin BMW, la

période estivale sera marquée par l'arrivée de la M5 à moteur hybride rechargeable, une première! Deux stars du catalogue – récemment dévoilées – sortiront au second semestre: la Série 1 et le X3. En fin d'année, c'est Mercedes qui fera l'actualité avec son CLA. Un >>>



Série 1 Octobre 2024

■ Même plate-forme, certains panneaux de carrosserie identiques... la prochaine Série 1 semble davantage un gros restylage qu'une nouvelle génération. En revanche, sur le plan du style, elle marque une véritable rupture! Sous le capot, elle proposera deux nouveaux moteurs avec hybridation légère 48 V, mais toujours pas de version hybride rechargeable.

A partir de 38900 €



iX3 Octobre 2025

■ En 2025, BMW lancera la "Neue Klasse", sa nouvelle génération de modèles électriques conçue sur une base technique spécifique. Le premier modèle à voir le jour sera le remplaçant de l'iX3, annoncé par le concept-car Vision Neue Klasse X (photo). Celui-ci promet un haut niveau technologique et une faible consommation grâce à des moteurs à haut rendement.

A partir de 70000 €*



X3 Décembre 2024

■ Le nouveau X3 est un peu plus long que son prédécesseur (4,76 m, soit +3 cm), mais légèrement moins haut pour optimiser l'aérodynamisme. Tous les moteurs sont désormais à hybridation légère 48 V (essence comme diesel). La version PHEV (299 ch) pourrait parcourir jusqu'à 90 km en tout électrique. Attendue plus tard, la variante électrique iX3 sera désormais un modèle à part entière.

A partir de 63900 €

Et aussi

Nouvelle M5. A chaque génération de M5, sa révolution. La précédente avait introduit la transmission intégrale, la nouvelle, lancée à la rentrée prochaine, adoptera une motorisation hybride rechargeable. Rassurez-vous: elle garde son V8! **Série 2 Gran Coupé.** La nouvelle livrée est attendue au premier semestre 2025. Elle recevra les mêmes évolutions esthétiques et mécaniques que la Série 1, dont elle reprend la plate-forme technique. **i3.** A l'automne 2026, BMW proposera une berline familiale entièrement électrique en parallèle de l'actuelle Série 3. Faisant partie de la future famille "Neue Klasse", elle intégrera les innovations introduites sur l'iX3, lancée un an plus tôt.

MERCEDES



CLA 1^{er} semestre 2025

■ Avec la disparition programmée des Classes A et B à la fin 2025, le CLA deviendra le modèle d'entrée de gamme chez Mercedes. La nouvelle génération, toujours proposée en coupé à quatre portes et en shooting brake, devrait rester fidèle au concept-car (photo). Le CLA reposera sur une base technique inédite. Il sera d'abord lancé en version électrique (architecture 800 V, jusqu'à 750 km d'autonomie annoncée), puis en version thermique (hybrides 48 V et rechargeables).

A partir de 60 000 €*



Classe C 1^{er} semestre 2026

■ Après le renouvellement de ses modèles compacts (CLA, GLA...), le chantier suivant de Mercedes sera la Classe C. La nouvelle génération reposera sur une plate-forme multi-énergie (différente de celle du CLA), qui lui permettra de proposer des versions électriques (700 km d'autonomie) et hybrides rechargeables, afin de répondre à tous les besoins des clients.

A partir de 65 000 €* (en électrique)



GLC 2^e semestre 2026

■ Le futur GLC disposera de la même base technique que la Classe C. Il sera donc disponible lui aussi en thermique comme en électrique. Mercedes avait déjà tenté l'expérience de l'électrique par le passé avec l'EQC, mais sans succès. Le nouveau venu (il ne s'appellera pas EQC) devrait se montrer plus convaincant (autonomie, puissance de charge) grâce à sa plate-forme dernier cri.

A partir de 65 000 €*

Et aussi

E 53 AMG. La Classe E arrive cet été dans sa version musclée 53 AMG. Au programme : un six cylindres essence hybride rechargeable de 585 ch. Pas de malus, mais un prix assez costaud (112 450 €). **Classe S restylée.** Le vaisseau amiral de la marque devrait bientôt bénéficier d'un restylage de mi-carrière. La mise à jour devrait se concentrer sur les équipements technologiques et les aides à la conduite.

GLA/GLB. La plate-forme inaugurée par le CLA bénéficiera aussi aux futurs SUV GLA et GLB, prévus pour le second semestre 2025. Les déclinaisons électriques abandonneront les appellations EQA et EQB pour devenir de simples versions dans la gamme.

» modèle de grande importance pour le constructeur, car il deviendra son entrée de gamme avec le retrait annoncé des Classes A et B d'ici fin 2025. Ce modèle inaugurerait une plate-forme multi-énergie qui servirait de base à tous ses futurs modèles compacts (notamment aux futurs GLA et GLB).

Et pour les années suivantes ?

La première moitié de l'année 2025 sera marquée par le renouvellement du Q3 – l'un

des modèles les plus populaires d'Audi en Europe – et de l'A7. De son côté, BMW lancera la Série 2 Gran Coupé (sur la même base que la nouvelle Série 1). Mais la véritable révolution interviendra au second semestre 2025 avec la "Neue Klasse", nouvelle famille de modèles 100% électriques de la marque à l'hélice. Au programme : style inédit, utilisation de matériaux "durables", nouvelle technologie de moteurs électriques et de batteries (au bénéfice de l'autonomie),

habitacle épuré avec des informations qui sont directement projetées sur le bas du pare-brise... Le premier modèle prendra la forme d'un SUV familial (iX3) à l'automne, suivi un an plus tard par l'i3, une berline familiale du gabarit de la Série 3. En 2026, Mercedes renouvellera ses Classe C et GLC. L'électrique sera bien sûr au programme, mais ces modèles n'abandonneront pas le thermique pour autant. ■

à partir de
69€*

Ce n'est pas le premier entretien que vous rateriez.



Révision, vidange, entretien...
Fixter vient chercher votre voiture
chez vous ou au travail et s'occupe
de tout, à partir de 69 euros.

Fixter

N'entretenez plus votre voiture



fixter.fr

*Prix négociés avec les centres et garages partenaires pour un contrôle technique ou une vidange, service voiturier inclus.
Voir services et conditions sur [fixter.fr](https://www.fixter.fr).



PHOTOS OFFICIELLES

La Grande Panda sera lancée à l'automne en version électrique. Il faudra attendre 2025 pour voir arriver un moteur hybride 48 V de 100 ch. Les prix seront annoncés au cours de l'été.



VOICI LA NOUVELLE FIAT GRANDE PANDA

Elle fait sa mue

En attendant la présentation officielle, Fiat dévoile les premières photos de sa Grande Panda. L'italienne joue clairement sur la fibre nostalgique.

Fiat n'a pas attendu la célébration de ses 125 ans (le 11 juillet) pour dévoiler sa nouvelle Panda. Ou plutôt sa "Grande Panda", comme elle est officiellement baptisée. L'italienne porte bien son nom : avec ses 3,99 m de long, elle est 30 cm plus grande que son aînée, qui va d'ailleurs poursuivre sa carrière à la rentrée dans une version modernisée (et moins chère), sous le nom de Pandina. Dans la gamme Fiat, la Grande Panda prend la place laissée par

l'ancienne Punto (4,06 m), disparue en 2018. Si le constructeur a préféré lui donner le nom du charmant animal, c'est pour surfer sur la fibre nostalgique. Formes carrées, passages de roue bien marqués, logo Fiat décalé sur la droite de la calandre... on ne compte plus les éléments qui font référence à la Panda des années 1980. Sous sa jolie bouille, la Grande Panda cache la même base technique que celle de la récente Citroën C3. Deux moteurs sont



Barres de toit, protections d'ailes en plastique... on pourrait presque croire à une Panda 4x4 ! Bientôt le retour ? Ce n'est pas à l'ordre du jour.

En Bref

Lancement : automne 2024

Longueur : 3,99 m

Moteur essence :
100 ch (hybride 48 V)

Moteur électrique : 113 ch

A partir de : 19000 €*
(version hybride)

*Estimation Auto Plus

annoncés à ce jour : un électrique de 113 ch, proposé au lancement à l'automne (environ 23 000 €, hors bonus), et un hybride 48 V de 100 ch qui arrivera en 2025. Un moteur essence de 100 ch à boîte manuelle pourrait enrichir la gamme par la suite afin d'abaisser le ticket d'entrée à 15 000 €.

C'est vue de profil que la filiation avec la Panda des années 1980 est la plus flagrante. Fiat promet une large variété de teintes de carrosserie.



NOUVELLE MINI COOPER

Voici la version 5 portes

La famille de la Mini Cooper va s'agrandir à la rentrée avec l'arrivée de la version 5 portes. La longueur augmente de 17 cm (4,04 m) par rapport à la 3 portes. Un allongement qui bénéficie à l'espace arrière et au coffre, dont le volume passe à 275 dm³ (+ 65 dm³). Sous le capot, pas de moteur électrique proposé, mais deux blocs essence : un trois cylindres de 156 ch (Cooper C) et un quatre cylindres de 204 ch (Cooper S). Les prix débutent à 30 500 €, soit 1 000 € de plus que pour la 3 portes.



Et aussi...

La future DS 8 en balade

DS peaufine les derniers réglages de sa DS 8, en vue de sa présentation en novembre. Pascal, un fidèle lecteur d'Auto Plus, l'a aperçue – encore très camouflée (photo) – sur l'autoroute, près de Montbéliard (25). Pour rappel, la DS 8 (le nom n'est pas encore définitif) remplacera l'actuelle DS 9. Elle prendra la forme d'une "cross-berline" typée fastback et sera le premier modèle 100% électrique de la marque. Elle reposera sur la même base que le nouveau Peugeot 3008.



Peugeot dévoile les prix du nouveau 5008

Peugeot a lancé les commandes de son nouveau SUV à 7 places. Les prix commencent à 40 490 € pour la motorisation Hybrid 48V de 136 ch et à 44 990 € pour la nouvelle version hybride rechargeable de 195 ch. L'E-5008 de 210 ch, seule version électrique disponible au lancement, démarre à 46 990 €. Il est donc éligible au bonus écologique.



TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés depuis le début de l'année

Rang	Modèle	Nombre	Évolution
1	Peugeot 208	46063	+ 14%
2	Renault Clio	42588	+ 7%
3	Dacia Sandero	36808	+ 19%
4	Citroën C3	26738	+ 8%
5	Peugeot 2008	25480	+ 3%
6	Renault Captur	23388	+ 5%
7	Peugeot 308	18649	- 8%
8	Toyota Yaris	15837	+ 26%
9	Dacia Duster ⁽¹⁾	14745	- 1%
10	Toyota Yaris Cross	13955	+ 7%

Le marché progresse de 4% par rapport à 2023. A noter, l'excellent démarrage du 3^e opus du Duster (1 113 immatriculations) qui, cumulé à la 2^e génération, devance la Yaris.

Avec notre partenaire

1. Deuxième génération.



MONDIAL DE L'AUTO

PARIS



Réservez
vos billets sur
mondial.paris



LET'S CELEBRATE!^{*}
14-20 OCTOBRE 2024
PARIS PORTE DE VERSAILLES

*Célébrons l'Automobile

AVEC LE SOUTIEN DE



ORGANISÉ PAR

H O P
S C O
T C H
GROUPE



PARTENAIRES MÉDIAS



PROCHAIN ARRÊT: L'ÉTÉ!



VOTRE ABONNEMENT :

3€ + Une montre en cadeau
LE 1^{er} MOIS

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com



Visuels non contractuels

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap-1869

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

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 # D1552629

-80%

OFFRE MENSUELLE résiliable sans frais à tout moment

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + une montre en cadeau + 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)

-45%

OFFRE ANNUELLE

52 n° + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 99€** au lieu de 182,91€*.
Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.
Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Auto Plus.

(2)

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

IBAN:

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

Date et signature obligatoires

Le:

2. J'indique mes coordonnées:

M. Mme

Date de naissance: (pour fêter votre anniversaire)

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'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 serviceabommag.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 31/08/2024. DOM-TOM et autres pays sont destinés 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



A. SAUNIER

P. 24, COMPARATIF : que vaut le nouveau **Peugeot 3008 Hybride** face aux **Citroën C5 Aircross**, **Mini Countryman**, **Renault Austral** et **Volkswagen Tiguan** ? Toutes nos réponses dans cette confrontation chiffrée et détaillée.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Lancia Ypsilon**.

P. 34, MATCH : la nouvelle **Suzuki Swift** face à la **Renault Clio**.

P. 38, TEST LECTEURS : ils ont essayé le nouveau **Toyota C-HR**.

P. 40, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Dacia Jogger** Hybrid en mode "van life" avec le pack Sleep.

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

6s9

reprises de 80 à 120 km/h

Peugeot 3008 Hybride e-DCS6 (136 ch)



N. SOLER

Dans ce numéro, le Peugeot 3008 hybride affronte ses grands rivaux (p. 24). Mais que vaut-il dans sa catégorie en matière de reprises ? Pour le savoir, nous l'avons ici opposé à ses rivaux les plus directs sur le plan de la puissance – c'est-à-dire ceux affichant au maximum 150 ch – sur l'exercice du 80 à 120 km/h en Drive. Avec un chrono de 6s9, le 3008 Hybride e-DCS6 s'en tire honorablement dans la catégorie, avec une 10^e place au classement. Il fait, par exemple, jeu égal avec son grand rival allemand, le nouveau Volkswagen Tiguan eTSI 150 DSG7. Mais le Lion reste pénalisé par sa masse élevée : 1 589 kg mesurés à vide. Pesant un demi-quintal de moins, son cousin, le Citroën C5 Aircross Hybrid e-DCS6, effectue ainsi l'exercice en 3 dixièmes de moins. Mais c'est le Seat Ateca 1.5 TSI 150 DSG7 qui décroche la timballe, avec 5s8 seulement de 80 à 120 km/h, devant le Cupra Formentor 1.5 TSI 150 DSG7, 2^e avec 6s, et le BMW X1 sDrive18i, qui complète le podium avec 6s1. **Vincent Desmonts**



Y. LEFEBVRE

TOP 20

Le Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 face à ses rivaux

Reprises de 80 à 120 km/h en Drive

1 ^{er}	Seat Ateca 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	5s8
2 ^e	Cupra Formentor 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	6s
3 ^e	BMW X1 sDrive18i (136 ch)	6s1
4 ^e	Peugeot 408 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6s2
5 ^e	Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid (136 ch)	6s4
6 ^e	Citroën C5 Aircross Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6s6
6 ^e ex ae	Renault Arkana Mild Hybrid EDC (140 ch)	6s6
8 ^e	Audi Q3 35 TFSI S tronic 7 (150 ch)	6s8
8 ^e ex ae	Hyundai Tucson 1.6 T-GDi DCT7 (150 ch)	6s8
10 ^e	Kia XCeed 1.6 GDi PHEV (141 ch)	6s9
10 ^e ex ae	Peugeot 3008 Hybride e-DCS6 (136 ch)	6s9
10 ^e ex ae	Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	6s9
13 ^e	Jeep Compass e-Hybrid (130 ch)	7s2
13 ^e ex ae	Kia Niro Hybride (141 ch)	7s2
15 ^e	Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid TCT (130 ch)	7s3
16 ^e	Opel Grandland 1.2 Turbo BVA (130 ch)	7s6
17 ^e	Mazda CX-30 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch)	7s8
17 ^e ex ae	Renault Arkana E-Tech full hybrid (145 ch)	7s8
17 ^e ex ae	Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	7s8
20 ^e	Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	8s6

▶ Pas trop lourd et doté d'un ensemble moteur-boîte vif, le Seat Ateca 1.5 TSI 150 DSG7 affiche les meilleures reprises de notre classement.



Peugeot 3008

Hybrid e-DCS6 GT⁽¹⁾ - 136 ch
42 990 € / 42 300 €*

Citroën C5 Aircross

Hybride e-DCS6 Max - 136 ch
41 450 € / 38 400 €*

N. SOLER

LA STAR DE PEUGEOT DÉBARQUE EN HYBRIDE 136 CH

Le nouveau 3008 face

Cher, trop lourd, pas si endurant que cela, la nouvelle génération du 3008 n'a pas su retrouver sa place de référence parmi les SUV compacts dans sa version "E-3008", 100 % électrique. Mais le Peugeot arrive désormais en version hybride de 136 ch. Allégé de près de 600 kg, équipé d'un moteur réputé sobre, il est bien mieux préparé pour ce second round. Attention, la concurrence ne s'est pas endormie !

Un faux départ pour le nouveau Peugeot 3008 ? Présenté d'abord dans sa version électrique, le SUV star du Lion n'a, jusque-là, pas retrouvé sa position de leader du segment. Si ses qualités sont indéniables (confort, intérieur high-tech...), ses défauts le sont tout autant : peu réjouissant à conduire car trop lourd, pénalisé par des tarifs trop élevés...

R O M E



Mini Countryman

C170 Classic ⁽²⁾ - 170 ch

42270 € / 42670 €*

Renault Austral

mild hybrid Techno Esprit Alpine ⁽³⁾ - 160 ch

40200 € / 37200 €*

Volkswagen Tiguan

1.5 eTSI DSG7 R-Line- 150 ch

48950 € / 46200 €*

ce à ses rivaux

On attendait donc avec impatience cette version hybride 48 V de 136 ch. Elle reprend le moteur déjà vu depuis quelques mois un peu partout chez Peugeot. Sur le papier, l'ensemble est prometteur : un moteur sobre et éprouvé, 600 kg de moins... Mais, surprise, dans cette finition GT, le 3008 est aussi cher que l'électrique, bonus déduit. Une belle épine dans le pied. Pour

autant, il n'affiche pas le prix le plus élevé de notre sélection.

Références affûtées

Sur le plan du tarif, la palme revient au Tiguan, décidément très ambitieux. Récemment renouvelé, il avance de sérieux arguments à l'intérieur. Tout comme le Mini Countryman, qui reprend la base du BMW X1, avec un charme "so british" en plus, et un tarif

moins élevé. Et puis, il reste les habitués du genre : le C5 Aircross avec son confort incomparable et ses aspects pratiques, qui partage sa base avec l'ancien 3008, et l'Austral, au sommet de sa forme grâce à un moteur de 160 ch plus agréable que son hybride de 200 ch. Bref, même en l'absence du Hyundai Tucson et du Nissan Qashqai en cours de renouvellement, le 3008 a fort à faire. ■

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : au jeu des remises, le 3008, récent, part perdant avec 2 % seulement. Le Mini fait pire avec... rien ! Les autres proposent mieux : 9 % pour le Tiguan et le Citroën, 10 % pour l'Austral. Attention au malus, qui grimpe jusqu'à 1 629 € pour le Tiguan et à 983 € pour l'Austral.

L'équipement : les finitions plutôt haut de gamme de nos modèles d'essai leur offrent un équipement assez riche de série. Aides à la conduite, phares à leds, grands écrans, jantes de 17 à 20"...



PEUGEOT 3008

Le nouveau 3008 n'a pas la verve en virage de l'ancienne génération, mais se révèle nettement plus agile en hybride qu'en électrique.

PHOTOS : N. SOLER

CONDUITE Un régime et des progrès !

Privé des lourdes batteries de la version électrique, le 3008 s'allège d'environ 600 kg. Les progrès dynamiques qui en découlent sont évidents ! Plus agile et plaisant, sans sacrifier le confort, il réalise une belle synthèse, mais pêche un peu côté moteur.

1^{er} - Mini Countryman

En reprenant la base technique du BMW X1, le Mini Countryman s'est assuré de disposer d'un excellent châssis. Précis et volontaire en virage, il ne ternit pas son blason, bien que l'on puisse demander un comportement un peu plus joueur. Son moteur est, lui aussi, au niveau : l'ensemble micro-hybride de 170 ch est à la fois performant et doux.

2^e - Renault Austral

Même privé, comme ici, des roues arrière directrices, l'Austral conserve un comportement plaisant en courbe. Son ensemble moteur-boîte est le meilleur de la gamme : avec un bloc de 160 ch silencieux et docile, alors que la boîte à variateur s'avère douce, sans trop faire mouliner la mécanique en cas de forte sollicitation. Cela au prix de relances un peu moyennes, toutefois, mais rien de dramatique cependant.

3^e - Volkswagen Tiguan

Grand et lourd, le Tiguan sait, en revanche, se montrer très rassurant sur route sinueuse, même si le dynamisme n'est pas son meilleur argument. L'eTSI de 150 ch emmène bien l'ensemble, servi par une boîte à double embrayage discrète et rapide. La direction, plus lourde que chez ses rivaux, peut fatiguer en ville.

4^e - Peugeot 3008

Malgré de nets progrès face à la version électrique, on ne retrouve pas le comportement ludique de l'ancien 3008. Le Peugeot n'est donc pas la plus fine lame de ce comparatif, même s'il s'avère assez équilibré, et très doux à l'usage. Bon point aussi pour les performances en freinage. Le moteur hybride est souple en ville, mais un peu à la traîne côté performances.

5^e - Citroën C5 Aircross

Sans surprise pour une Citroën, le C5 Aircross mise tout sur le confort, au prix d'un comportement un peu pataud en virage. On apprécie l'apport du système hybride 48 V en ville, où les rares phases en 100% électrique sont plaisantes. Mais l'ensemble est parfois bruyant, et ce C5 Aircross est le moins performant du groupe. ■

MINI COUNTRYMAN



Une vraie Mini, ce grand Countryman ? Son train avant est accrocheur, et son moteur performant. Merci à la plate-forme très réussie du BMW X1 !

RENAULT AUSTRAL



Le moteur 160 ch, doux et silencieux, s'allie très bien à la boîte à variateur, qui ne le fait pas trop mouliner, et peut simuler des passages de rapports. Agréable !

VOLKSWAGEN TIGUAN



Rigoureux, le comportement du Tiguan n'est pas aussi plaisant que celui de certains rivaux. Bon point cependant pour l'ensemble moteur-boîte de 150 ch.

CITROËN C5 AIRCROSS



Avec son amortissement souple, le C5 Aircross est sujet au roulis en virage, ce qui pénalise l'agrément. Et son système hybride est parfois bruyant.

À LA LOUPE	Mini Countryman	Renault Austral	Volkswagen Tiguan	Peugeot 3008	Citroën C5 Aircross
Agrément de la boîte auto.	■	■	■	■	■
Précision de la direction	■	■	■	■	■
Agrément du moteur	■	■	■	■	■
Capacités de relance	■	■	■	■	■
Facilité à manœuvrer	■	■	■	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1 ^{er} Mini Countryman	2 ^e Renault Austral	3 ^e Volkswagen Tiguan	4 ^e Peugeot 3008	5 ^e Citroën C5 Aircross
Comportement/freinage	16	16	15	15	13
Agrément/performances	15	14	14	12	12
Total	31/200	30/200	29/200	27/200	25/200



PEUGEOT 3008

Les occupants des places avant sont choyés à bord du 3008, avec un ensemble original et réussi. C'est moins le cas derrière...

PHOTOS: N. SOLER

VIE À BORD Plein les yeux... Et c'est tout ?

Avec sa planche de bord futuriste et sa finition de très bon niveau, le 3008 épate à l'avant... Mais un peu moins à l'arrière, avec des cotes qui restent tout juste dans la moyenne du segment.

1^{er} - Volkswagen Tiguan

Avec son intérieur vaste et très bien fini, le Tiguan se montre particulièrement accueillant. Aux places arrière, on apprécie le large espace pour les jambes, et la banquette coulissante de série. Les interfaces ont beaucoup progressé, avec un écran géant finalement assez facile à appréhender, et d'une belle définition. Le Tiguan est, en outre, silencieux en mouvement, cependant, son amortissement pourrait être plus prévenant.

2^e - Renault Austral

On ne présente plus la planche de bord de l'Austral, que l'on retrouve aussi dans de nombreux autres modèles de la gamme. Mais elle fait toujours son effet : les écrans sont parfaitement intuitifs et réactifs, alors que le niveau de finition est au niveau des meilleurs standards du genre. A l'arrière, l'espace est généreux. Dommage, l'Austral reste un peu trop ferme côté suspension, et laisse passer des bruits d'air sur autoroute.

3^e - Peugeot 3008

Avec son très grand écran panoramique (21"/53 cm) qui semble flotter au-dessus d'un tableau de bord en tissu, le 3008 reste un spécialiste de l'effet "waouh". L'ensemble est assemblé avec soin. Mais les écrans sont fouillis et peu pratiques (réglages de clim' compliqués), tandis que les places arrière sont justes correctes et ne coulissent pas contrairement à celles de la concurrence.

4^e - Citroën C5 Aircross

Le C5 Aircross reste un digne héritier des monospaces, avec trois sièges individuels à l'arrière. Pratique pour voyager en famille ! Dommage que les cotes ne soient pas plus généreuses. Le C5 Aircross est, par ailleurs, le plus confortable du lot, mais aussi le moins bien fini...

5^e - Mini Countryman

A l'intérieur, le Countryman est peut-être le plus original de la bande, avec son grand écran central rond. Il paye son comportement agile par un amortissement ferme. Et son coffre est relativement petit (460 dm³ mesurés). De quoi faire regretter l'absence de série de la banquette coulissante (dans un pack à... 3 750 €!), d'autant qu'il y a la place, vu l'espace aux jambes disponible. ■

VOLKSWAGEN TIGUAN



Le Tiguan a le sens de l'accueil devant comme derrière. Il affiche les meilleures cotes de la catégorie ! Et le coffre n'est pas en reste : 590 dm³.

RENAULT AUSTRAL



L'Austral ne rend pas grand-chose au Tiguan ! Sauf que la banquette coulissante est en option (400 €). Mais on y est très bien installé.

PEUGEOT 3008



Malgré son gabarit en hausse, le 3008 ne progresse que très peu au chapitre de l'habitabilité arrière, où il reste moyen. Mais la finition est d'un bon niveau.

CITROËN C5 AIRCROSS



Les trois sièges indépendants du Citroën sont parfaits pour les familles. Hélas, même avec la banquette reculée, l'espace aux jambes est médiocre.

MINI COUNTRYMAN



La présentation du Mini est très originale, et la qualité est au rendez-vous. La place aux jambes aussi ! Dommage que l'amortissement soit ferme.

À LA LOUPE	Volkswagen Tiguan	Renault Austral	Peugeot 3008	Citroën C5 Aircross	Mini Countryman
Qualité des matériaux	■	■	■	■	■
Simplicité des commandes	■	■	■	■	■
Accès à bord	■	■	■	■	■
Commodité de chargement	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1 ^{er} Volkswagen Tiguan	2 ^e Renault Austral	3 ^e Peugeot 3008	4 ^e Citroën C5 Aircross	5 ^e Mini Countryman
Confort/insonorisation	16	14	15	17	14
Habitabilité/coffre	19	14	13	11	10
Aspects pratiques	15	15	12	16	13
Présentation/finition	17	16	17	12	17
Total	67/200	59/200	57/200	56/200	54/200

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

1. Banquette avancée/reculée. N° 1869 - 28.06.2024



PEUGEOT 3008

Avec 6,5 l/100 km en moyenne, le 3008 est le plus sobre du lot. Pas de quoi excuser un tarif aussi élevé que celui de la version électrique !

PHOTOS: N. SOLER

BUDGET L'essence au prix de l'électrique

Un modèle électrique au prix d'un essence, une promesse qui laisse rêveur... Mais Peugeot la fait à l'envers: ce 3008 hybride en finition GT est aussi cher que son pendant électrique, bonus déduit! Heureusement, sa consommation et sa dotation sont compétitives.

1^{er} - Citroën C5 Aircross

Assorti d'une belle remise de 8% et d'un tout petit malus de 240 €, le C5 Aircross marque des points côté tarif. Il est, en plus, bien équipé (aides complètes, banquette modulable, sièges AV chauffants...) et plutôt sobre. Une belle proposition.

2^e - Renault Austral

Le moins cher de la bande, c'est lui! En finition Techno Esprit Alpine, la plus élevée disponible avec ce moteur, son tarif catalogue est déjà très compétitif. Mais une belle remise de 10% peut en plus se négocier. De quoi compenser son appétit et son malus un peu élevés (7,6 l/100 km, 983 €).

3^e - Peugeot 3008

Le 3008 est bien équipé (caméra 360°, hayon motorisé, phares à leds matriciels...), et c'est le plus sobre ici (6,5 l/100 km) grâce à son bloc hybride 48 V aussi modéré en ville que sur autoroute. De quoi retrouver des couleurs, malgré un tarif élevé.

4^e - Mini Countryman

Le Countryman est plutôt sobre malgré ses généreux 170 ch, mais c'est son rapport prix/équipement qui le pénalise. Malgré un tarif élevé, pas de phares auto. ou de régulateur adaptatif. Et les "petites" jantes de 17" contrastent sur un modèle aussi looké.

5^e - Volkswagen Tiguan

Pas de surprise: quand on est 3 500 € plus cher que l'avant-dernier de cette catégorie, ça ne pardonne pas. En réservant l'eTSI de 150 ch aux finitions les plus hautes, Volkswagen n'aide pas son Tiguan, et l'équipement riche ne suffit pas à compenser. Autre grief: une consommation élevée.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétro int. jour/nuit auto. (sauf Countryman), etc.

Agrément: • Accès mains libres (sauf Countryman) • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. bizona • Compteurs numériques • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen, etc.

LES DIFFÉRENCES	Citroën C5 Aircross	Renault Austral	Peugeot 3008	Mini Countryman	Volkswagen Tiguan
Banquette coulissante	Série	Série	Indisponible	3 750 € ⁽¹⁾	Série
Conduite semi-autonome	870 € ⁽¹⁾	Indisponible	1 230 € ⁽¹⁾	7 580 € ⁽¹⁾	980 €
Hayon motorisé	870 € ⁽¹⁾	400 €	Série	Série	Série
Sièges AV chauffants	Série	800 € ⁽¹⁾	2 750 € ⁽¹⁾	1 260 € ⁽¹⁾	535 € ⁽¹⁾
Surveillance angles morts	Série	400 € ⁽¹⁾	1 230 € ⁽¹⁾	Série	Série
Toit panoramique	1 350 €	Indisponible	1 230 €	5 410 € ⁽¹⁾	1 350 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1 ^{er} Citroën C5 Aircross	2 ^e Renault Austral	3 ^e Peugeot 3008	4 ^e Mini Countryman	5 ^e Volkswagen Tiguan
Equipements de sécurité	14	13	13	13	15
Dotation de série/garantie	16	17	17	14	17
Consommation	16	13	17	16	13
Prix	14	15	9	9	4
Total	60/200	58/200	56/200	52/200	49/200

1. Inclus dans un pack.

CITROËN C5 AIRCROSS



Pas cher et peu gourmand, ce C5 Aircross! En approchant de sa fin de carrière, il profite aussi d'une belle remise, et fait le plein d'équipements. Bien vu.

RENAULT AUSTRAL



La dotation de série de l'Austral est au niveau: une flopée de technos qui font souvent référence, comme ces écrans très fluides. Et c'est le moins coûteux ici.

PEUGEOT 3008



Certes onéreux et privé d'une belle remise, le 3008 est flatteur à l'intérieur. Présentation léchée, et équipement complet sont au programme.

MINI COUNTRYMAN



Cher et pas particulièrement bien équipé de série, le nouveau Countryman n'épargne pas le porte-monnaie. C'est son principal défaut.

VOLKSWAGEN TIGUAN



Avec un tarif XXL, il ferme logiquement la marche. Mais on en a pour son argent: assistance au stationnement, présentation sport soignée, écran géant...

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

Le classement final

■ Pourtant mieux parti en hybride qu'en électrique, le nouveau 3008 se heurte à une concurrence trop affûtée. L'Austral réussit la meilleure synthèse, tout en étant le moins cher. Le Tiguan, tout juste renouvelé, entre réellement dans le monde du premium (pas de déception à bord), mais à quel prix ! Même le C5 Aircross, moins cher, plus confortable et plus pratique, dame le pion de son cousin. La soupe à la grimace ? S'il n'a plus la verve du précédent opus, ce 3008 reste un SUV convaincant : les scores finaux sont serrés.



	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e				
	Renault Austral mild hybrid Techno Esprit Alpine - 160 ch 40200 € / 37200 €		Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI DSG7 R-Line 150 ch 48950 € / 46200 €		Citroën C5 Aircross Hybride e-DCS6 Max 136 ch 41450 € / 38400 €		Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 GT 136 ch 42990 € / 42300 €		Mini Countryman C170 Classic 170 ch 42270 € / 42670 €
	L'Austral ne remporte aucune victoire d'étape dans ce comparatif, mais gagne le match par son homogénéité, avec une flopée de deuxièmes places ! Il ne commet aucune erreur. Moins cher que ses rivaux, très logeable, bien équipé, soigneusement fini et plaisant à conduire, difficile de le prendre en défaut. On pourrait juste regretter un confort un peu trop ferme et un rapport conso/performance moyen.	Quel dommage que le Tiguan soit si cher, et surtout qu'il cache son moteur de 150 ch derrière une finition R-Line très coûteuse. Car, à part cela, le Tiguan est plus que convaincant. On se laisse en particulier séduire par son sens de l'accueil royal : habitabilité et coffre énormes, finition de haut niveau, conduite douce, écran central géant, dotation complète... Voilà un beau compagnon du quotidien, seul ou en famille.	Fidèle à sa réputation, le C5 Aircross est toujours le SUV le plus confortable de sa catégorie, alors que ses aspects pratiques hérités des monospaces raviront les familles. Mieux : il est bien placé côté tarif, équipements, et consommation. Que lui manque-t-il pour bousculer les références ? Un meilleur standing à l'intérieur, un comportement moins pataud, et un peu plus d'espace pour les jambes à l'arrière.	Petite déconvenue pour le nouveau 3008. Si les progrès par rapport à l'électrique sont indéniables en matière de conduite, certains défauts sont toujours présents. A commencer par un tarif élevé comparé à ses compatriotes, et une habitabilité médiocre à l'arrière. Mais sa présentation futuriste et sa bonne finition méritent qu'on s'intéresse à lui, tout comme la douceur de sa conduite, et la sobriété de cette version hybride 48 V.	Sans aucun doute, le Countryman est le plus sympa du groupe à conduire. Il est, en outre, performant et sobre, alors que son original intérieur ne manque pas de charme. Autant de belles qualités qui ont leur pendant de défauts, malheureusement. A commencer par un amortissement bien plus ferme que celui de ses concurrents. Mais c'est surtout son rapport prix/équipement qui le pénalise ici.				

PHOTOS : N. SOLER

NOS MESURES	Renault Austral	Volkswagen Tiguan	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Mini Countryman
Vitesse maxi	178 km/h	194 km/h	190 km/h	195 km/h	206 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s ■	31s6 ■	32s5 ■	32s1 ■	30s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8 ■	6s9 ■	6s6 ■	6s9 ■	5s5 ■
Consommation moyenne	7,6 l/100 km ■	7,8 l/100 km ■	6,7 l/100 km ■	6,5 l/100 km ■	6,9 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	7,3/7,7/7,8 l/100 km	7,6/7,4/8,5 l/100 km	6,4/7,2/6,5 l/100 km	6,2/6,6/6,8 l/100 km	6,7/6,6/7,5 l/100 km
Autonomie	723 km ■	705 km ■	791 km ■	846 km ■	782 km ■
Poids	1535 kg ■	1639 kg ■	1544 kg ■	1589 kg ■	1615 kg ■
Diamètre de braquage	11,7 m ■	11,4 m ■	11,1 m ■	10,9 m ■	11,6 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ■	64 m ■	65 m ■	63 m ■	67 m ■
Volume de coffre ⁽¹⁾	530/655 dm ³ ■	590/730 dm ³ ■	460/522 dm ³ ■	520 dm ³ ■	460/565 dm ³ ■



PHOTOS : N. SOLER

LA TECHNIQUE	Renault Austral	Volkswagen Tiguan	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Mini Countryman
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Micro-hybride, 12 V	Micro-hybride, 48 V	Hybride, 48 V	Hybride, 48 V	Micro-hybride, 48 V
Cylindrée	1333 cm ³	1498 cm ³	1199 cm ³	1199 cm ³	1499 cm ³
Puissance fiscale	8 CV	8 CV	7 CV	7 CV	8 CV
Puissance maxi	160 ch à 5250 tr/mn	150 ch à 5000 tr/mn	136 ch à 5500 tr/mn	136 ch à 5500 tr/mn	170 ch à 4700 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1800 tr/mn	250 Nm à 1500 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	280 Nm à 1500 tr/mn
CO ₂ /Malus	140 g/km/+ 983 €	146 g/km/+ 1629 €	127 g/km/+ 240 €	123 g/km/+ 170 €	133 g/km/+ 400 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., à variation continue	Auto., 7 vitesses	Auto., 6 vitesses	Auto., 6 vitesses	Auto., 7 vitesses
Pneus	235/45 R20	255/45 R19	225/55 R18	225/55 R19	205/65 R7
Réservoir	55 litres	55 litres	53 litres	55 litres	54 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,51 x 1,83 x 1,62	4,54 x 1,86 x 1,66	4,50 x 1,84 x 1,69	4,55 x 1,90 x 1,65	4,45 x 1,85 x 1,67
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)



LES NOTES DU	Renault Austral	Volkswagen Tiguan	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Mini Countryman
La conduite (sur 40)	30	29	25	27	31
La vie à bord (sur 80)	59	67	56	57	54
Le budget (sur 80)	58	49	60	56	52
	1 ^{er} 147/200	2 ^e 145/200	3 ^e 141/200	4 ^e 140/200	5 ^e 137/200

1. Banquette reculée/avancée.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

N° 1869 - 28.06.2024



HYBRIDE

Lancia Ypsilon

1.2 Hybrid LX - 100 ch

27500 € / 27500 €*


PREMIER TEST DE LA NOUVELLE YPSILON

Le grand retour de Lancia !

Après huit ans d'absence chez nous, le constructeur italien revient avec l'Ypsilon. Cousine de la Peugeot 208, cette citadine est proposée en 100 % électrique (156 ch) et en hybride de 100 ch, celle de notre essai.

Marque italienne emblématique, Lancia a marqué les esprits par la sportivité de modèles iconiques: Delta HF, Stratos, 037... Au moment de se relancer avec la toute nouvelle Ypsilon, ce n'est par un hasard si le constructeur annonce d'ores et déjà une version "Rally 4 HF" de sa citadine. De celle-ci découlera, en mai 2025, une "bom-

binette" 100 % électrique de 240 ch baptisé HF. Le ton est donné! En attendant, la gamme "normale" – davantage orientée confort – propose une version électrique de 156 ch et une hybride 48 V de 100 ch. C'est cette dernière que nous avons pu tester ici. Au niveau du style, l'autre cheval de bataille de la marque, on remarque d'emblée les lignes clivantes de cette ci-

tadine. L'arrière, spectaculaire, la distingue de ses rivales grâce à ses deux gros feux ronds placés aux extrémités! Baptisés "Stratos" par le constructeur, ils constituent un clin d'œil à la célèbre sportive italienne des années 1970, qui portait ce nom.

Intérieur élégant, mais...

Il n'y a en revanche aucune référence au passé ou au sport dans l'habitacle. Si le luxe est poussé à l'extrême sur le niveau supérieur Edizione Cassina (à partir de 28000 €), le milieu de gamme LX affiche l'élégance si chère à Lancia. Cependant, lors de notre essai, nous avons pu découvrir que tout n'y était pas irréprochable. Ainsi, certains plastiques des habillages de porte et de la console centrale sont durs, voire rêches quand on passe le doigt dessus, et n'atteignent pas le niveau d'excellence sur lequel communique la marque. L'ergonomie, elle, est plus réjouissante. La position de conduite

naturelle permet de rapidement trouver ses repères. Et contrairement à sa cousine la Peugeot 208, tous les gabarits bénéficient ici d'une vision entière du bloc d'instrumentation, quelle que soit la position du volant et du siège. Tous deux se règlent ici manuellement (les réglages électriques des sièges avant sont de série en Edizione Cassina). Le niveau LX dispose d'une dotation déjà riche (voir encadré "L'équipement"), mais pour bénéficier des systèmes les plus aboutis, comme la conduite semi-autonome, il faut puiser dans le catalogue des options, encore en cours de validation. Le nouveau système SALA (Sound Air Light Augmentation) y figurera: une interface virtuelle qui personnalise et permet un accès direct aux réglages de l'audio, de la clim' et de l'éclairage sans avoir à passer en revue tous les menus. Pour le reste, c'est du déjà-vu. L'Ypsilon reprend le châssis et le moteur Hybrid 100 ch (seul

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: il est trop tôt pour négocier une remise (commercialisation à la rentrée). Les prix sont élevés, mais aucun malus à déplorer ici.

L'entretien: tous les deux ans ou tous les 25000 km.

L'équipement: l'essentiel est là (clim' auto., écran tactile avec Mirror Screen, caméra de recul, jantes alliage, régulateur de vitesse adaptatif, etc.). Mais à ce tarif, difficile d'accepter l'absence en série de l'accès mains libres et de la conduite semi-autonome (niveau 2).



Domage que cette citadine ne soit pas plus agile, même si les voies, plus larges de 24 mm que celles d'une Peugeot 208, optimisent la stabilité en virage.



Nombre de places : 5

Plus que l'espace disponible, moyen, on apprécie le confort et le bon maintien de la banquette, à la garniture épaisse et souple.



Volume : 352 dm³

La capacité de chargement se situe dans la moyenne de la catégorie. Bien conçu, ce coffre est facile à charger.



La boîte ronde intègre un assistant virtuel qui personnalise les réglages (clim', radio...) pour un accès direct.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Banquette 2/3 -1/3 • Caméra de recul et aide au stationnement AV/AR • Chargeur de portable par induction • Clim' auto. • Compteurs numériques • Ecran central 10,25"/26 cm avec Apple CarPlay et Android Auto. • Prises USB à l'arrière • Jantes alliage 17" • Rétroviseurs réglables et rabattables électriquement • Sièges en velours • Vitres AR surteintées.



PHOTOS : LUCE MARTINI / LANCIA

L'arrière ne manque pas de caractère. Les gros feux ronds "Stratos" (à leds) font référence à la célèbre sportive éponyme. Un modèle iconique chez Lancia, apparu au début des années 1970.

bloc thermique de la gamme pour le moment) de ses cousines Opel Corsa et Peugeot 208. Mais grâce à un réglage spécifique des trains roulants (voies élargies de

24 mm par rapport à celles de la 208) et des suspensions, la voiture gagne en précision et en stabilité dans les virages. Domage, l'amortissement manque de dou-

ceur, tout comme la boîte auto. à faible allure. De petits à-coups se ressentent. Rien de rédhibitoire cependant, tant cette citadine se montre rassurante et facile à

conduire. Bonus, la sobriété de cette motorisation : l'ordinateur de bord indiquait 5 l/100 km tout rond au terme de notre essai. ■

SUITE PAGE 32

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	190 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s3
Consommation cycle mixte	4,6 l/100 km
Poids	1 282 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	100 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO ₂ /Malus	103 g/km / 0 €
Moteur thermique	3 cylindres en ligne, 12S + turbo
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	100 ch
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents, 48 V
Puissance maxi	28 ch
Couple maxi	55 Nm
Batterie	0,89 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 6 vitesses
Pneus	205/45 R17
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,76 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Lancia Ypsilon Hybrid LX (27 500 €*, 100 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines essence ou hybride à boîte automatique d'environ 100 ch, qui compte notamment :

Audi A1 Sportback 25 TFSI S tronic Adv. (27 200 €*, 95 ch),
Opel Corsa Hybrid 100 GS auto. (23 900 €*, 100 ch),
Peugeot 208 Hybrid 100 e-DCS6 Allure (24 400 €*, 100 ch),
Toyota Yaris 1.5 Hybrid Design (23 950 €*, 116 ch),
Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG7 Style (23 800 €*, 95 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



L'ergonomie judicieuse offre une parfaite visibilité sur l'ensemble de l'écran numérique (10,25"/26 cm) du bloc d'instrumentation.

Et l'on dispose, au centre, d'un écran tactile de même taille. En plus d'être élégant, le revêtement en velours (série) des sièges contribue au bon maintien dans les virages, les vêtements ne glissant pas dessus.

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

AIDES À LA CONDUITE



Lancia n'a pas encore publié la liste des équipements en option et leur prix. Seule certitude, le freinage d'urgence autonome, l'alerte active de franchissement

involontaire de ligne et la lecture des panneaux associée au régulateur/limiteur de vitesse, obligatoires à partir du 7 juillet prochain, sont de série dès l'entrée de gamme. La LX y ajoute le régulateur adaptatif. La conduite semi-autonome avec maintien dans la voie (niveau 2) apparaît sur le haut de gamme Edizione Cassina.

Freinage automatique	Série
Alerte de changement involontaire de voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



L'Ypsilon reprend le même système d'infodivertissement que ses rivales du groupe Stellantis. La présentation moderne séduit, mais un petit temps d'adaptation est nécessaire avant une parfaite maîtrise des nombreux menus.

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

BIEN VU

Élégant et agréable au toucher grâce à sa grande douceur, le revêtement en velours des sièges est de série sur LX.

RATÉ

Les passagers arrière ne disposent pas d'une poignée de maintien. Alors que le conducteur, lui, en a une. Surprenant!

**FINITION****CHAUFFAGE/CLIM'**

La clim' auto. monozone équipe de série l'Ypsilon en entrée de gamme. Des boutons permettent un accès direct sans passer par l'écran.

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

SYSTÈME AUDIO

Même sans hi-fi, la qualité du son est correcte. L'insonorisation de l'habitacle a été soignée. On est bien isolé des bruits extérieurs.

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

RANGEMENT

Les espaces de rangement sont nombreux. Beaucoup se montrent faciles d'accès, comme la petite tablette en demi-cercle, très design. Mais elle n'est pas assez profonde et n'a pas de revêtement antidérapant pour retenir les objets dans les virages.

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

Le verdict**Auto Plus****Intéressant**

L'Ypsilon affiche un style haut en couleur. Elle dispose d'équipements modernes, et tient très bien la route avec ses voies élargies. Mais elle peut progresser en confort et en finition. En outre, en l'absence de remise, son tarif reste élevé.

LES PLUS
Style original
Tenue de route
Équipements à la pointe

LES MOINS
Prix
Confort ferme
Qualité de certains matériaux



ESSENCE

Suzuki Swift

1.2 Hybrid SHVS BVM5 Pack - 82 ch

21 090 € / 19 890 €*


LA NOUVELLE SUZUKI SWIFT AFFRONTÉ LA RENAULT CLIO

Un Petit Poucet bien armé

Petite, légère et simple, la Suzuki Swift s'est toujours posée en alternative raisonnable et pragmatique face aux citadines de référence. Mais cette position est de plus en plus difficile à tenir en 2024. Peut-elle encore l'emporter contre une Clio très aboutie ?

La Suzuki Swift repose depuis maintenant quatre générations sur une même recette : la simplicité avant tout, et un gabarit réduit. Voilà qui l'amène en 2024 à proposer un cocktail devenu très rare : un moteur atmosphérique, des dimensions très compactes pour une citadine et un poids contenu sous la tonne. Sur le papier, c'est elle qui a tout bon. Consommations

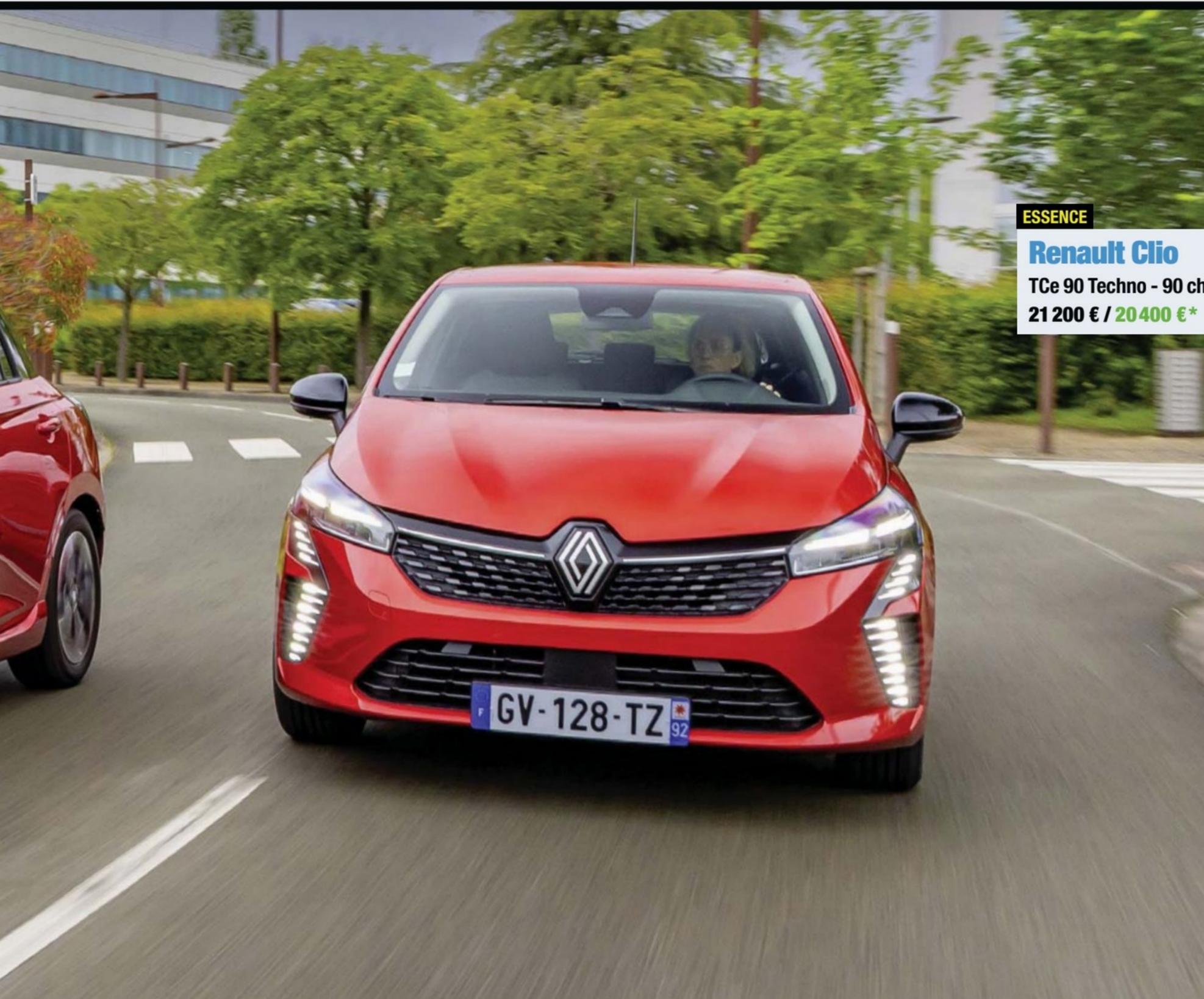
basses, maniabilité et équipement pourtant complet. Mais il y a un "hic". Avec la multiplication des normes et des équipements de sécurité devenus obligatoires, ses prix ont gonflé, et elle a perdu l'un de ses arguments. La preuve ici, avec une version haut de gamme qui n'est qu'à 500 €* de sa rivale du jour, la Renault Clio. Une Dacia Sandero, elle, est très loin : comptez environ 4000 €* de

moins pour un modèle aux prestations comparables. L'approche ultra-rationnelle de la japonaise suffira-t-elle à donner le change face à une Clio très en forme depuis son restylage ?

La sobriété avant tout

L'un des plus grands atouts de la Swift reste sans aucun doute son couple moteur-boîte. Ce nouveau trois cylindres micro-hybride n'affiche certes que 82 ch comme le quatre cylindres qu'il remplace, mais il se montre largement suffisant face aux 940 kg mesurés par nos soins de la petite Suzuki. Preuve que la logique du "downsizing" (réduction de la cylindrée et ajout d'un turbo) ne porte pas toujours ses fruits :

ce bloc 1,2 litre atmosphérique s'offre l'un des plus beaux records de sobriété de notre base de mesures, toutes catégories confondues : 4,9 l/100 km en moyenne. Impressionnant ! Très doux, il ne subit aucun temps de réponse, contrairement à la plupart des moteurs turbo. Le tout est très bien servi par une boîte manuelle plaisante à utiliser, grâce à des débrayements courts et à des verrouillages francs mais fluides. La Clio, elle, fait confiance à un bloc 1 litre turbo de 90 ch ici. Son couple important et disponible très bas, et la présence d'une boîte à 6 rapports, certes moins plaisante que celle de la Swift, lui permettent de dominer sa rivale sur le plan



ESSENCE

Renault Clio

TCe 90 Techno - 90 ch

21 200 € / 20 400 €*

PHOTOS: A. SAUNIER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: la Swift bénéficie d'une offre de lancement qui réduit son prix catalogue de 1 200 €, et elle ne pâtit d'aucun malus. Comptez 4 % de remise et 50 € de malus pour la Clio.

L'entretien: pour les deux, la révision est prévue tous les ans (ou 30 000 km pour la Clio, 20 000 km pour la Suzuki).

L'équipement: les deux sont plutôt bien équipées en regard de leurs prix contenus. La Swift va un peu plus loin: conduite semi-autonome, sièges chauffants... Mais elle fait aussi l'impasse sur les compteurs numériques ou les vitres des passagers à impulsion.



Alors que son poids plume pourrait lui autoriser une relative souplesse, la Swift est trop ferme. Usant sur les longs trajets. Et ses distances d'arrêt déçoivent.

des relances. Mais c'est aussi au prix de consommations bien plus élevées: 6 l/100 km en moyenne selon notre labo. La Swift pêche, en revanche, par un amortissement mal calibré. Trop ferme, il est inconfortable



La Clio est toujours l'une des références du segment côté compromis confort/dynamisme, grâce à un amortissement très bien dosé et à une direction précise.

en ville: un comble pour une si petite citadine. Et il ne s'assouplit pas vraiment à plus haute vitesse, la Suzuki pouvant parfois balloter ses occupants sur les imperfections de la chaussée. Une erreur face à la Clio

qui, elle, offre l'un des meilleurs compromis confort/dynamisme du marché, avec une suspension particulièrement prévenante. Couplée à une direction précise et à une insonorisation bien plus poussée, c'est elle >>>



Suzuki Swift

Egayée par les couleurs de différents matériaux, la présentation de la Swift reste assez basique, composée de plastiques rigides, brillants, et souvent creux. Une ambiance très low cost qui ne fait pas le poids face à la Clio. L'écran central (9"/22,9 cm) est plutôt réactif, mais ses interfaces ont un look déjà très daté. Pas d'instrumentation numérique, mais un ordinateur de bord complet. Irritant : désactiver les "bips" de certaines aides à chaque démarrage est trop complexe.



Renault Clio

Pas d'effet "waouh" à bord de cette Clio, mais son intérieur reste très cossu. Les matériaux sont de qualité et bien assemblés. L'écran, ici dans sa petite version (7"/17,8 cm), de série sur la finition de milieu de gamme, ne bénéficie pas des interfaces modernes des membres plus récents de la gamme Renault. Mais l'ensemble fonctionne bien. Même chose pour le petit combiné d'instrumentation numérique, lisible et complet. L'ergonomie est bien pensée.

» qui remporte le match en matière de confort. On attendait un peu mieux de la Suzuki et de son poids plume. Certes, son petit gabarit l'avantage en ville et lors des manœuvres. Il devrait aussi la pénaliser sur le plan de la vie à bord... Or ce n'est pas le cas ! Les places arrière sont plus logeables que celles de la Clio, malgré les près de 20 cm rendus en longueur

extérieure. Un tour de magie ? Non : il a été décidé de rogner sur le coffre, qui fait ici figure de mauvais élève. Un compromis qui peut se justifier pour un usage citadin. De plus, la Swift est très bien équipée dans cette version haut de gamme, avec aucune option au catalogue. On retrouve notamment la conduite semi-autonome, étonnante sur une voiture à boîte manuelle

de ce niveau de gamme, mais aussi la climatisation automatique ou des sièges avant chauffants. Néanmoins, l'absence de vitres à impulsion pour les passagers, d'essuie-glaces automatiques ou de bloc d'instruments numériques sont de curieux oublis. Cependant, la Clio est loin d'être pingre et n'a pas de vraies lacunes dans cette version Techno de milieu de gamme.

La Renault marque aussi de très gros points en ce qui concerne la qualité de finition, un atout, y compris face à ses rivales habituelles comme la Peugeot 208.

Entre deux mondes

A contrario, la Swift déçoit : il est très difficile de trouver autre chose que des plastiques rigides et brillants à son bord. Malgré un petit



Nombre de places : 5



Volume : 295 dm³



3

1. Pour une si petite citadine, les dimensions à l'arrière sont étonnantes. Deux adultes y voyagent sans souci. 2. L'espace gagné aux places arrière est perdu côté coffre : il est petit. 3. Verrouillages précis, embrayage léger : la boîte de la Swift est un régal à l'usage. Mais à 5 rapports seulement.



Nombre de places : 5



Volume : 370 dm³



3

1. Les cotes offertes par la Clio sont correctes, et on est bien installé à l'arrière. 2. Le coffre est l'un de ses points forts. Elle domine sa rivale. 3. Sans être particulièrement mauvaise, la boîte de vitesses de la Renault est moins agréable à l'usage : débattements plus longs, manque de fluidité...

effort pour égayer la présentation grâce à des inserts de couleur claire, l'ensemble fait "cheap". Or si cela pouvait se comprendre sur les précédentes générations (la Swift était une citadine très pragmatique et raisonnable, concurrente de la Dacia Sandero, par exemple), ses tarifs la placent aujourd'hui face à des adversaires généralistes bien plus cossues comme

cette Clio. Certes, son style original, son format de poche et ses consommations ultra-réduites restent des arguments forts, d'autant qu'elle est très bien équipée et parfaitement logeable. Mais, au quotidien comme en voyage, le confort de la Clio et sa qualité perçue bien supérieure en font une alliée bien plus agréable, alors que 500 €* seulement la séparent de la Swift.



NOS MESURES	Suzuki Swift	Renault Clio
Vitesse maxi	162 km/h	174 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s2	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	13s/20s2	8s8/12s/19s6
Consommation moyenne	4,9 l/100 km	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/5,2/4,9 l/100 km	5,7/6,1/6,3 l/100 km
Poids	940 kg	1 103 kg
Diamètre de braquage	10,6 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	73 m	68 m

LA TECHNIQUE	Suzuki Swift	Renault Clio
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + électr.	3 cyl. en ligne, 12S + turbo
Cylindrée	1 197 cm ³	999 cm ³
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Puissance maxi	82 ch à 5 700 tr/mn	90 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	112 Nm à 4 500 tr/mn	160 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	99 g/km/0 €	118 g/km/+ 50 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	185/55 R16	195/55 R16
Réservoir	37 litres	42 litres
Dim. L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50	4,05 x 1,80 x 1,44
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Alerte trafic en marche arrière • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds jour/nuit auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : • Aide au stationnement AR avec caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile (9" sur Swift, 7" sur Clio) avec GPS et Mirror Screen • Jantes alliage 16".

EN OPTION	Suzuki Swift	Renault Clio
Conduite semi-autonome	Série	Indisponible
Compteurs numériques	Indisponible	Série
Pleins phares auto.	Série	600 € ⁽¹⁾
Surveillance des angles morts	Série	600 € ⁽¹⁾

1. Pack Driving & Safety avec, notamment, un régulateur adaptatif.

LES NOTES DU	Suzuki Swift	Renault Clio
Comportement routier	13	15
Equipements de sécurité	17	14
Agrément/performances	15	16
Confort/insonorisation	10	16
Equipements de confort/garantie	17	15
Habitabilité/coffre	9	11
Aspects pratiques	13	13
Présentation/ finition	8	16
Consommation	18	14
Prix	11	10
	2^e 131/200	1^{er} 140/200

Le verdict Auto Plus

Victoire : Renault Clio

Economique à l'usage, très bien équipée, petite donc à l'aise en ville, la Swift reste une voiture étonnante au quotidien. Mais ses tarifs ne sont plus assez attractifs pour compenser une finition peu raffinée, un coffre riquiqui et un confort trop sommaire. Pour environ 500 € de plus, la Clio est bien plus cossue, confortable et polyvalente.



HYBRIDE ESSENCE

Skoda Octavia Combi

1.5 TSI Hybrid DSG7 Selection - 150 ch

35 610 € / 30 300 €*



LA SKODA OCTAVIA SE RELANCE, EN BERLINE COMME EN BREAK

Avec armes et bagages

Réputée pour ses capacités d'accueil, la familiale tchèque s'offre un restylage, avec de nouveaux équipements et des mécaniques peaufinées, tout en conservant ce pragmatisme qui fait sa force.

L'Octavia conserve une certaine cote d'amour dans le créneau aujourd'hui déserté des berlines familiales. Meilleure vente de la firme tchèque en Europe, elle est la troisième Skoda la plus diffusée chez nous, derrière la citadine Fabia et le petit SUV Kamiq. Son espace de vie géant contenu dans une longueur raisonnable de 4,70 m et son

rapport prix/prestations compétitif expliquent son succès. Apparue en 2020, la quatrième génération s'offre un restylage de mi-carrière qui profite aussi à la carrosserie Combi, vendue de 1 100 à 1 270 € de plus que la berline, selon les versions. Il faut un œil averti pour remarquer des boucliers subtilement revus et une nouvelle signature lumineuse, bien plus visible

sur les feux Matrix facturés en supplément. La porte s'ouvre sur un habitacle toujours aussi accueillant. A l'exception d'une place arrière centrale très ferme pour l'occupant occasionnel du milieu, l'Octavia Combi reste l'un des breaks familiaux les plus agréables à vivre. Les deux autres passagers arrière sont traités comme des coqs en pâte, et le coffre de 640 litres (653 dm³ selon nos mesures réalisées avant restylage) engloutit bien volontiers un excédent de bagages, sans déperdition d'espace grâce à ses formes carrées. Enfin, les petites attentions typiquement Skoda, comme le parapluie niché dans la porte ou la raclette antigivre, s'apprécient toujours autant au quotidien. Le restylage y ajoute des garnissages intérieurs inédits, un nouvel écran tactile de 12,9"/32,8 cm, à l'utilisation plutôt intuitive, tandis que la marque annonce l'intégration prochaine de ChatGPT dans l'interface.

L'Octavia recentre son offre moteurs, avec un diesel (2.0 TDI de 150 ch) et le 1.5 TSI décliné en deux niveaux de puissance: 116 ch avec boîte manuelle (en remplacement de l'ancien trois cylindres de 110 ch) et 150 ch avec la boîte auto. DSG7, ici à l'essai.

Un bloc essence ultra-sobre

Optimisée par rapport à celle que l'on connaissait avant le restylage, cette motorisation peut toujours désactiver automatiquement deux cylindres sur quatre et profite d'une hybridation légère. Ainsi, au cours de notre essai, nous avons relevé 4,9 l/100 km sur route et autoroute. Si cette valeur se confirmait, difficile alors de justifier l'intérêt du diesel, vendu entre 1 940 et 1 950 € plus cher. D'autant plus que ce bloc se montre disponible à bas régime, silencieux et assez performant pour affronter de longs trajets avec armes et bagages. Seule ombre au tableau, la boîte manque de

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: on peut négocier environ 15 % de remise sur la gamme Octavia. Notre version TSI 150 Hybrid parvient à échapper au malus en finition Selection, chaussée de jantes 17".

L'entretien: il est préconisé tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement: la finition Selection intègre l'essentiel des aides à la conduite, mais oblige à passer par d'onéreux packs d'options pour un GPS (2 420 €) ou l'accès et l'ouverture de coffre mains libres (1 000 €).

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	226 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s6
Consommation cycle mixte	5,1 l/100 km
Poids	1 432 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16 S
Hybridation	Micro-hybride, 48 V
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	115 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	205/55 R17
Réservoir	45 litres
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,83 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 150 Hybrid DSG7 Selection (30 300 €* , 150 ch) est évaluée parmi les breaks familiaux essence à boîte auto. d'environ 150 ch, qui comprend : Audi A4 Avant 35 TFSI Business Executive (49 100 €* , 150 ch), BMW 318i Touring (49 400 €* , 156 ch), Citroën C5 X You 1.2 PureTech EAT8 (38 600 €* , 130 ch), Volkswagen Passat 1.5 eTSI (41 400 €* , 150 ch).

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



L'Octavia Combi s'en tient à 4,70 m de long. Avec le 1.5 TSI 150 Hybrid, elle propose deux finitions : Selection ou Sportline (à 6 340 € de plus).



Malgré ses dimensions relativement compactes dans la catégorie, l'Octavia Combi conserve une habitabilité dans la bonne moyenne et un espace confortable aux jambes.

Nombre de places : 5



Le coffre demeure géant, mais le double plancher n'est disponible que dans un pack d'options à 410 €.



Principale nouveauté (facturée 1 600 € sur Selection), les phares adaptatifs Matrix vont de pair avec une nouvelle signature lumineuse.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags (7) • Alerte anticollision • Freinage d'urgence automatique • Phares à leds • Phares et essuie-glaces automatiques • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : • Aide au stationnement AR • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Connexion Apple CarPlay et Android Auto • Caméra de recul • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 12,9"/32,8 cm • Instrumentation numérique 10,2"/25,9" • Jantes alliages 17".

En option Sécurité : • Pack Visibilité Plus avec phares full led Matrix (1 600 €) • Roue de secours temporaire (160 €).

Agrément : • Pack Navigation GPS avec conduite semi-autonome (2 420 €) • Peinture métallisée (650 €) • Toit ouvrant panoramique (1 230 €).



Les jantes de 18" optionnelles pénalisent un peu le confort et entraînent un petit malus de 75 €. Alors autant conserver la monte 17" de série, même si le style s'en ressent.

réactivité et de rapidité, même si le mode manuel permet, au besoin, de reprendre la main. En dépit d'un frein moteur assez marqué au lever de pied dû à l'hybridation légère, l'Octa-

via Combi conserve une belle douceur de conduite et un bon confort, malgré quelques trépidations amplifiées par les roues de 18". L'amortissement piloté optionnel arrange en outre un

peu les choses. Silencieux, sûr et agréable, ce break devient un excellent voyageur au long cours. Il propose en option une conduite semi-autonome plutôt efficace, et bientôt un stationne-

ment automatisé avec télécommande. Autant de technologies qui font monter l'addition, mais la concurrence demeure plus élitiste encore.

SUITE PAGE 40



POSTE DE CONDUITE



Bien qu'un peu haute pour un break, la position de conduite s'adapte aisément aux différents gabarits grâce à une multitude de réglages. Les

sièges avant électriques sont facturés 1 200 € avec le garnissage classique ou 3 930 € avec l'option cuir (noir ou cognac). Notre version dotée de l'ambiance Lounge Selection, vendue 1 720 €, n'y a en revanche pas droit.

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

AIDES À LA CONDUITE



profiter d'un système actif et d'une conduite semi-autonome plutôt efficace, malgré l'obligation de reprendre la main lors des changements de file. Les créneaux automatisés via une télécommande avec le Park Assist seront proposés un peu plus tard en option.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	2 420 €
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	320 €
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Intégrée dans l'option groupée GPS, l'écran tactile de 12,9"/32,8 cm offre une très belle définition et affiche une image de la caméra de recul aussi lisible que précise. Il reprend une interface à la réactivité satisfaisante et au fonctionnement plutôt intuitif.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série
Prix de l'option GPS	2 420 €

BIEN VU



Une touche sur le volant permet de supprimer immédiatement l'aide active au maintien dans la voie et l'alerte de vitesse.

RATÉ



Certes, le passager du milieu est rarement bien traité sur une familiale, mais le défaut est vraiment flagrant ici.



FINITION



Mis à part la baguette plastique un peu clinquante qui traverse la planche de bord, la finition de l'Octavia restylée reste exemplaire. Les matériaux sont valorisants, et les assemblages, irréprochables. Le garnissage de l'habitacle dépend de l'ambiance intérieure choisie.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Le menu clim' du bandeau central permet d'accéder aux réglages sur l'écran tactile. Mais les aérateurs sont toujours implantés trop bas.

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

SYSTÈME AUDIO

Le système audio comprenant 8 HP offre une qualité sonore satisfaisante, même en haussant le volume. Les basses sont assez marquées.

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

RANGEMENT



L'Octavia fourmille de rangements et d'aspects pratiques disséminés partout dans l'habitacle. Le range-smartphone intégré aux poches aumônières est bien pensé.



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

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

De l'espace à bord dans un gabarit raisonnable, des tarifs encore compétitifs et des consommations prometteuses : la Skoda Octavia Combi n'oublie rien, dans une catégorie de plus en plus clairsemée. Un break familial pragmatique de référence !

LES PLUS
Habitabilité/volume
Habitacle astucieux
Consommation

LES MOINS
Boîte peu réactive
Place arrière centrale exiguë

PHOTOS : F. GROUT



Le nouveau Toyota C-HR

HYBRIDE

1.8 Hybride

Design

140 ch - 5,8 l/100 km

36900 € / 34400 €*



PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Toyota C-HR à trois propriétaires de véhicules équivalents. Olivier, Delphine et Christian nous livrent leurs impressions.

OLIVIER Ingénieur d'affaires, La Norville (91)



Il possède un **Toyota C-HR**
1.8 Hybride Design
35200 € - 122 ch - 6,1 l/100 km

Ce nouveau C-HR corrige les défauts du précédent

Le design

L'esprit d'origine est là, mais le C-HR se modernise et gagne en standing. En particulier au niveau des phares, plus élégants. L'arrière est la partie qui se différencie le plus: la lunette s'allonge sacrément, et la ligne de feux modifie pas mal l'effet de style. Ce nouveau C-HR réussit clairement sa mue!



La vie à bord

Là aussi, l'évolution lui fait du bien. Je parle évidemment de l'écran multimédia, bien plus grand et moderne, mais aussi de l'agencement des commandes, plus logique. Je note aussi l'effort réalisé sur les matières utilisées. En revanche, l'espace à l'arrière reste trop juste en "mode famille". Je note toutefois que le vitrage augmenté réduit un peu la sensation d'enfermement. Je finis par une autre note positive pour le coffre, assez logeable.

Au volant

La qualité d'image de la caméra de recul méritait d'évoluer... Je remarque tout de suite que le moteur s'emballé moins. Ça rend ce C-HR plus reposant. Côté pêche, à la vue du compteur de vitesse, je m'aperçois qu'il "avance" un peu mieux. J'ai donc moins la sensation d'un veau qui braille... Et avec un châssis plus vif, l'évolution sur la route est réelle.

DELPHINE Chef de produit, Paris (75)



Elle possède un **Hyundai Kona**
Hybride Creative
36150 € - 141 ch - 5,4 l/100 km

Le look sympa du C-HR rogne trop sur l'aspect pratique

Le design

La ligne sportive, façon coupé, de ce C-HR est réussie. Le détail des poignées de porte affleurantes est sympa. Ses phares et l'arche contournant la calandre signent l'originalité de l'avant. L'effet proéminent des feux arrière me convainc moins, mais je reste sur une impression globalement positive.

La vie à bord

Seuil haut, moindre volume et absence de rangements latéraux font perdre, à mes yeux, des points au coffre du C-HR. L'espace aux places arrière est aussi trop exigü, et la visibilité vers l'extérieur, limitée. J'apprécie le style sportif de la planche de bord, mais je me sens trop engoncée, à cause de l'imposante console centrale. Celle-ci a cependant l'avantage d'intégrer un grand rangement caché sous l'accoudoir.



Au volant

La ligne basse du C-HR ne dégrade pas tant que cela la rétrovision. On est bien calé dans les sièges, tandis que la suspension me semble plus conciliante que celle du Kona. En revanche, je remarque le côté sonore du moteur thermique. Cela dit, j'apprécie sa souplesse. Notez, par ailleurs, que l'intervention des aides à la conduite fait preuve de plus de finesse ici que dans mon Kona.

CHRISTIAN Directeur d'agence, Wissous (91)



Il possède un **Renault Arkana**
1.6 E-Tech full hybrid Evolution
33500 € - 145 ch - 6,3 l/100 km

Le fonctionnement de ce C-HR hybride est déroutant

Le design

J'apprécie son style futuriste. Le dessin des phares, saillant, est cohérent avec les lignes sculptées de la carrosserie. Ça donne du muscle à ce C-HR. Mais sans être rédhitoire, l'aspect hypertrophié de l'arrière, typique de Toyota, me convainc moins.

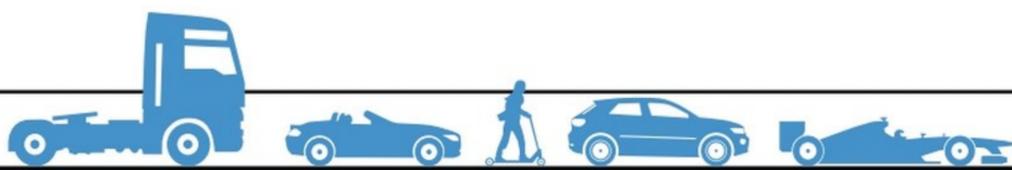
La vie à bord

L'effet enveloppant du poste de conduite et l'ergonomie du siège sont agréables. Le grand écran tactile au format 16/9 est aussi de belle facture, comme la texture des matières. Ce C-HR n'oublie pas non plus de proposer des zones de rangement. En revanche, à l'arrière, je me sens enfermé. Et l'unique port USB pourrait, lui, être une source de conflit entre mes enfants... Quant au coffre, son volume se montre bien insuffisant pour mon utilisation familiale.

Au volant

J'entends un bruit de roulement prononcé, et le moteur thermique semble crier sa douleur à l'accélération, sans qu'un passage de vitesse ne vienne le soulager! Ça me laisse l'impression qu'il peine à la tâche, alors qu'il avance plutôt correctement. Cette sensation est déroutante. Dans ces conditions, son comportement routier agréable et sa bonne sobriété passent au second plan...





Dacia Jogger Le Jogger se la joue camping-car

Hybrid Expression Pack Sleep (5 pl.) - 140 ch - 26 690 €⁽¹⁾ / 26 400 €*⁽¹⁾

Un Jogger en mode campeur



PHOTOS: A. SAUNIER

Depuis la fin des confinements, la "van life" (les vacances en camionnette aménagée, alternative branchée aux "vrais" camping-cars) a le vent en poupe. Problème: les tarifs des vans et de leurs aménagements ont suivi la tendance. Dacia a vu la brèche et tente de s'y engouffrer avec le pack Sleep. Cet équipement, fabriqué par Dacia et estampillé de son logo, est proposé en accessoire que l'on peut acquérir dès l'achat de la voiture. Il est alors facturé 1 490 €. Notons qu'il sera aussi disponible pour le nouveau Duster et que si vous possédez déjà un Jogger, vous pouvez acheter le pack Sleep en concession pour 1 995 € (1 650 € pour le "sommier" et 345 € pour le matelas adapté). Une aubaine face à des vans aménagés qui peuvent dépasser les 40 000 €, même en occasion... Comment le constructeur est-il parvenu à couper l'herbe sous le pied de spécialistes très établis? En appliquant la méthode habituelle de la marque: aller à l'essentiel. Le pack Sleep est une caisse en bois qui s'installe facilement dans le coffre. Dépliée, elle sert de sommier pour un matelas fabriqué sur mesure. Grâce au gabarit allongé du Jogger, le lit ainsi formé fait 190 cm de long et 130 cm à son point

le plus large, entre les deux portes arrière. De quoi dormir à deux sans problème, y compris pour les grands formats. Pour les accessoires de camping? A vous de jouer: il n'y a ici ni réchaud ni aucun autre équipement de ce type. Il s'agit en fait plus d'une alternative à la tente que d'un vrai van aménagé. En revanche, la caisse, qu'elle soit en position lit ou repliée, offre selon Dacia 220 dm³ de volume de chargement, aisément accessible. Suffisant pour une paire de duvets, des chaises pliables et quelques sacs... Mais pas question d'y loger une famille, le lit n'accueillant de toute façon que deux personnes, qui pourront, en voyage, caser le reste de leurs affaires au second rang.

Du Dacia dans le texte

La mise en place du sommier se fait très simplement, en quelques minutes, sans avoir besoin d'aide. Les longerons en bois se déplient sans effort, et se calent une fois la banquette rabattue et les deux sièges avant avancés au maximum. Il suffit ensuite de poser le matelas. On y est à l'aise grâce à la mousse de belle densité de la literie et à la hauteur sous plafond, qui est raisonnable. Le plafonnier peut alors servir de liseuse



Le pack Sleep est en fait une caisse en bois d'environ 50 kg. Simplement sanglée dans le coffre, elle s'installe et se désinstalle facilement, à deux. Notez les poignées sur les côtés: pratique!



La "boîte" s'ouvre sur une malle de 220 dm³ annoncés, que le sommier soit déplié ou pas. La tablette supporte 15 kg maximum.



Au volant, la présence du kit ne se ressent pas du tout. Le poids supplémentaire (50 kg) est négligeable, et aucun grincement n'est à déplorer. Le pack Sleep est compatible avec tous les Jogger.



Grâce aux dimensions de ce Dacia, on peut y dormir confortablement à deux (largeur variant de 100 à 130 cm). Le matelas est suffisamment dense et moelleux, et l'espace sous plafond, appréciable. On peut accéder aux poignées de portes arrière pour sortir.

En famille : la tente à la rescousse

Si le pack Sleep n'offre que deux places dans son couchage, Dacia commercialise aussi une tente qui s'adapte au Jogger. Elle se fixe au hayon et devient donc le prolongement de la "chambre" de la voiture. Idéal pour deux à trois enfants, l'espace habitable mesurant 220 x 210 cm. Comptez 400 € pour la tente. Mais il faudra y ajouter un coffre de toit pour loger les affaires ne rentrant pas dans le petit espace de rangement du pack Sleep. Le constructeur propose plusieurs modèles en accessoire dès 280 € (coffre de 400 litres), ceux fabriqués par les tiers sont également compatibles. De plus, le Jogger intègre de série des barres de toit dès le deuxième niveau de finition. Autre accessoire pratique en camping : un adaptateur 220 V, facturé 170 €.



L. LACEV/DACIA

et les appuie-tête avant, de dossier, de plus, les prises de 12 V restent accessibles. Bien vu ! Seul grief, les stores occultants opaques sont vendus séparément pour 200 €, alors que dormir dans le noir et préserver son intimité ne semble pas optionnel. Le matin, pour les manipulations depuis l'arrière du coffre, le vaste hayon protège du soleil ou de la pluie, tandis que le "couverture" de la boîte se déplie et forme une petite table. Domage, elle ne supporte que 15 kg : on serait pourtant bien tenté de s'asseoir dessus pour prendre son café...

Mais dans l'ensemble, ce pack Sleep se montre très convaincant, d'autant qu'il coûte moins cher que la plupart des tentes de toit proposées par des équipementiers comme Thule, tout en offrant le confort de dormir entre quatre parois rigides. Et le montage et démontage du

kit sont bien pensés : la caisse, qui pèse 50 kg, est simplement sanglée aux anneaux existants du coffre. Elle peut ainsi se déployer en cinq minutes à deux, sans prise de tête, et se stocker dans un garage le reste du temps. Notez qu'elle est aussi compatible avec le Jogger sept places, même s'il faut dans ce cas enlever le troisième rang avant l'installation. Et pour partir en famille, Dacia propose une grande tente adaptée au Jogger (voir encadré), tandis que la garde au sol légèrement surélevée de ce break lui permet d'affronter quelques chemins pour atteindre le lieu de bivouac idéal. D'ailleurs, au volant, on ne remarque pas du tout la présence de la caisse en bois : aucun craquement n'est audible, et son poids n'a aucun impact sur le comportement. Vivement les vacances !

Clément Raoul-Réa



NOS MESURES (2)



Vitesse maxi	154 km/h
Accélération 1 000 D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Poids	1 408 kg
Diamètre de braquage	11,7 m
Consommation cycle mixte	6,4 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	140 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO ₂ /Malus	108 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 Nm (+ 50 Nm)
Batterie	1,2 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto. multimode
Pneus	205/60 R16
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68
Durée de garantie	3 ans (100 000 km)

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !



DIX SITES À L'ÉPREUVE

RETRACER L'HISTORIQUE
D'UN VÉHICULE
D'OCCASION

Vous souhaitez tout savoir sur la voiture que vous convoitez ? Une multitude de sites vous proposent d'obtenir un CV complet en quelques clics. Mais que valent-ils vraiment ? *Auto Plus* les a testés pour vous.

Par J. Palaz

L'achat d'une occasion est un long chemin de croix... D'abord, il vous faudra trouver le bon véhicule, puis vous accorder sur le prix avec le vendeur. Mais pour éviter les mauvaises surprises, il est vivement conseillé de connaître son historique avant de signer le chèque. Un service gratuit, disponible sur le site officiel HistoVec, mais facturé par d'autres. Reste à savoir si ces derniers apportent des informations supplémentaires qui justifient le surcoût.

Contrairement à HistoVec ou Autoviza, qui impliquent l'accord du propriétaire pour récupérer le rapport d'historique, la majorité des sites (CarVertical, Carhisto, Autorigin, MecaVin et Vin Info) payants ne nécessitent que l'immatriculation du véhicule. Une donnée facile à se procurer lors d'une première rencontre avec le propriétaire, voire grâce aux photos de l'annonce si les plaques ne sont pas floutées. Et pour les plus agueris, une photo du code Vin inscrit sur le véhicule et dont l'emplacement pourra être préalablement révélé par une simple recherche internet, suffit à collecter les infos (Automoli et AutoDNA). Dans ce cas, il est tentant de payer entre 10 et 20 €, pour lever un loup à l'insu d'un éventuel cachottier.

Des manqués impardonnables

Pour mettre à l'épreuve les sites du comparatif, deux autos ont été sélection-

nées. La première est une Peugeot 207 diesel immatriculée à la rentrée 2006 dans un pays étranger et importée en France un an et deux mois après. Or, pas moins de quatre sites payants (Carhisto, Automoli, AutoDNA et Vin Info) sont passés à côté d'un renseignement capital de l'historique du véhicule. A noter que le site Autorigin fait part d'une forte probabilité d'importation. Une information qui met la puce à l'oreille, mais manque de précision.

Les fausses pistes

A l'inverse, le même site Autorigin alerte sur "une possibilité que le véhicule ait été importé" au sujet de notre second modèle cobaye, une Mercedes 300 SE, mise en circulation en octobre 1991, et qui n'a jamais quitté le territoire français. Dans ce cas, le futur acheteur pourrait penser que des éléments lui sont cachés et renoncer à son achat, à tort. A trop se méfier...

Kilométrage : le grand vide

Donnée clé, l'indication du kilométrage réel de la voiture permettra de déceler un compteur trafiqué pour la vente. Une information dont l'inscription sur le rapport apparaît comme une évidence, à l'heure de l'exploitation permanente des datas. Et pourtant. Seuls HistoVec et Autoviza sont capables de donner des chiffres cohérents. Pour les autres, c'est le zéro pointé. ■

Face à HistoVec, service officiel et gratuit mis à disposition par le ministère de l'Intérieur, neuf sites payants ont été passés au crible. En guise de cobayes, deux véhicules au passé plus ou moins trouble ont été sélectionnés :

- Une Mercedes 300 SE (type W126) mise en circulation le 23 octobre 1991 et ayant eu de nombreux propriétaires. Elle compte aujourd'hui à peine 147 000 km.
- Une Peugeot 207 1.4 HDi mise en circulation le 14 septembre 2006 dans un pays européen inconnu et importée en France un an après. Son compteur affiche plus de 325 000 km.

Pour les départager, nous avons évalué les points suivants.

- Infos véhicule : ici, il s'agit de vérifier si les sites permettent de faire remonter des données telles que le nombre de places, la cylindrée, le type de carburant, la couleur de la carrosserie ou encore la puissance fiscale (note sur 20, coef. 1).
- Infos propriétaire : la date à laquelle le dernier titulaire a fait la carte grise et le nombre de propriétaires que l'auto a eu tout au long de sa vie sont notées (note sur 20, coef. 1).
- Historique : pour étoffer le CV du véhicule, la date de première immatriculation, le pays d'origine, le kilométrage et le nombre de CT passés doivent être fournis (note sur 20, coef. 1).
- Situation administrative : véhicule volé, gagé, saisi... font partie des doutes qu'il faut absolument lever. Par ailleurs, des informations sur la carte grise (volée, dupliquée ou déclarée perdue) sont un vrai plus (note sur 20, coef. 1).
- Prix : il départage les ex æquo en points.

Nos spécialistes



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



SHUTTERSTOCK

	Nom	Prix / rapport	Infos véhicule	Infos propriétaire	Historique	Situation administrative		
Ref	HistoVec	gratuit	16,5	19	16	20	●●●●●●	Gratuit, complet et fiable ! Si vous parvenez à convaincre le vendeur, tous les doutes seront levés. Il ne manque que des infos sur les dommages pour atteindre la perfection.
1^{er}	Autoviza	15 €	17	15,8	14,5	20	●●●●●●	Ici aussi, c'est au vendeur de bien vouloir faire un rapport et donc payer un service. Mais les infos sont complètes d'autant que celles d'HistoVec sont en partie intégrées.
2	Autorigin	20 €	14,5	10	7,5	10	●●●●●●	L'historique des deux véhicules est très incomplet : pas de CT ni de kilométrage. L'édition du certificat de non-gage est proposée, mais n'est possible que pour la 207.
3	MecaVin	8 €	10	0	6	13,3	●●●●●●	Aucune information pour la Mercedes, car les véhicules avant 2001 sont exclus. Pour la 207, il s'agit du seul site à cibler un pays d'origine (la Belgique en l'occurrence).
4	AutoDNA	19 €	5,5	2	7	10	●●●●●●	Le rapport en anglais ne facilite pas la lecture. Le kilométrage qui résulte d'une extrapolation peut prêter à confusion, et la 207 n'a pas été identifiée comme un véhicule importé.
5	CarVertical	22 €	6,5	1,3	5,5	11,7	●●●●●●	Ici, vous achetez du vent : 2 pages présentant la Mercedes W124 (un autre modèle donc) en 1990 et 4 pages d'équipements (en roumain !) de la 207, à laquelle un autre moteur est attribué...
6	Carhisto	3,33 €*	6,5	0	4	10	●●●●●●	Un site qui porte très mal son nom, puisqu'il est incapable de déceler un véhicule importé. Et bien d'autres infos d'ailleurs. De surcroît, télécharger le rapport en PDF est impossible.
7	Vin Info	11 €	1	0	3	10	●●●●●●	Aucune donnée pertinente pour l'un comme l'autre des deux véhicules. Et là aussi, la Peugeot 207 n'est pas enregistrée comme véhicule importé. Passez votre chemin.
8	Automoli	12 €	1	0	3	10	●●●●●●	Automoli semble avoir le même logiciel d'édition que Vin Info. Les rapports se ressemblent en tout point. Malheureusement, il n'y a pas que sur la forme que la copie est conforme.
9	Histo Auto	22 €	1	0	0	0	●●●●●●	L'énigme... Le site propose plusieurs formules et en misant sur la plus chère, aucune donnée n'est fournie. Bug du site ou défaut d'explications ? Peu importe, le résultat est le même : vide...

* Abonnement à 49,99 € pour 15 rapports valable pendant 1 mois

Comment retracer l'historique sans payer

Vous l'aurez compris, les sites payants laissent à désirer. Mais si vous disposez du VIN du véhicule et en arborant votre plus beau sourire, vous pourrez parfois obtenir des informations auprès du concessionnaire.

À PAS FEUTRÉS...

D'une manière générale, un curieux qui vient s'enquérir d'informations de ce type auprès d'un concessionnaire représente une perte de temps. Aussi, mieux vaut éviter les heures de pointe et ne pas demander, à brûle-pourpoint, l'historique du véhicule. Pour ne pas vous faire recalier, affinez vos questions sur le moteur, la finition (en incluant les éventuelles options) ou encore les intervalles d'entretien et, si besoin, renseignez-vous auprès de plusieurs concessions.

LES MARQUES QUI CENTRALISENT LES INFOS...

Bonne nouvelle, chez Renault et certains constructeurs allemands, les passages au garage sont enregistrés sur un serveur commun qui aide à retracer l'historique du véhicule, notamment côté entretien. S'il est rare que votre interlocuteur vous imprime un rapport exhaustif, il pourra sans trop d'effort vous donner, par oral, les dates de révisions notées par le réseau.

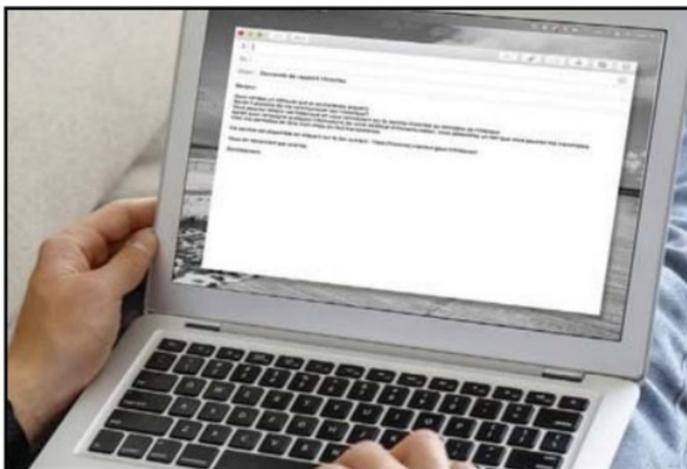
... ET LES AUTRES

Chez Peugeot et Citroën, notamment, les opérations d'entretien ou de réparation qui ont été réglées par les propriétaires successifs ne sont enregistrées que dans le garage qui a opéré. Difficile, donc, d'obtenir un entretien complet. En revanche, tout ce qui n'a pas été facturé (rappels, révisions sous garantie) est connu de tout le réseau.

HISTOVEC: SIMPLE, GRATUIT, FIABLE ET COMPLET

Quoi de plus officiel qu'un rapport avec en-tête Marianne et estampillé par le ministère de l'Intérieur ? Gratuit, il s'avère aussi le plus fiable et le plus complet de tous. Néanmoins, il faudra s'entendre avec le vendeur pour que ce dernier veuille bien donner quelques informations personnelles pour éditer le précieux document.

VOUS ÊTES L'ACHETEUR



✓ Rendez-vous sur la page: [Histovec.interieur.gouv.fr](https://histovec.interieur.gouv.fr)

Sélectionnez la rubrique "Acheteur", puis cliquez sur le lien "Demander le rapport au vendeur". Un e-mail rédigé sera alors ouvert dans votre messagerie.

✓ Prenez la température

Un conseil, mieux vaut prévenir le vendeur avant d'entamer la démarche, afin de ne pas le surprendre. Vous pourrez ainsi vous faire une idée sur sa volonté de jouer la transparence. En cas de refus, le doute est permis...

VOUS ÊTES LE VENDEUR



✓ Renseignez les infos

Toujours sur le site [Histovec.interieur.gouv.fr](https://histovec.interieur.gouv.fr), sélectionnez la rubrique "Propriétaire". Là, plusieurs formats d'immatriculation vous sont proposés. Sélectionnez celui qui correspond à votre véhicule parmi les trois proposés. Ensuite, il vous reste à renseigner le(s) nom(s) et prénom(s) qui figurent sur la carte grise, le numéro d'immatriculation ainsi que le numéro, de formule.

✓ Editez le rapport

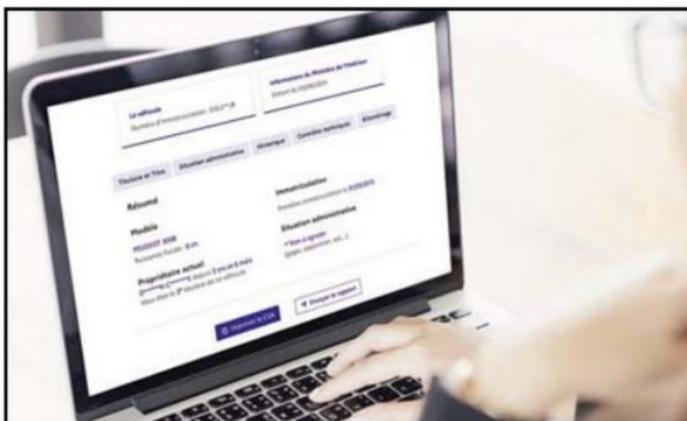
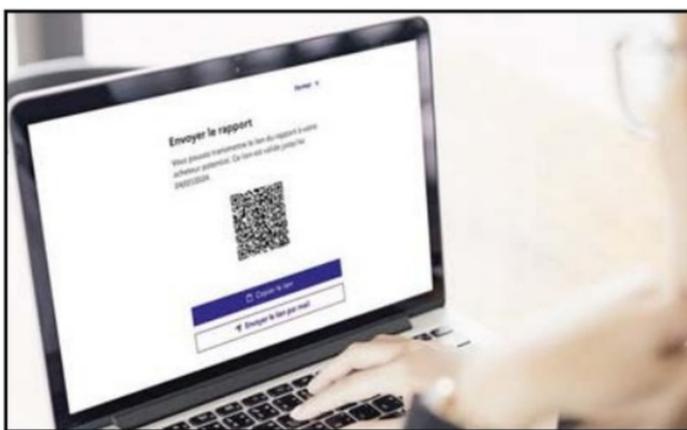
Une fois la demande validée, le CSA (certificat de situation administrative) est immédiatement disponible. Les multiples informations sont alors lisibles par le propriétaire et classées sous différents onglets (Synthèse, Véhicule, Titulaire et titre, Situation administrative, Historique contrôle technique et kilométrage). Il se peut que le titulaire de la carte grise ne connaisse pas le passé de son véhicule. Dans ce cas, mieux vaut procéder à la lecture complète du rapport avant de l'envoyer.

✓ Transmettez à l'acquéreur

Le rapport peut être imprimé ou envoyé par e-mail, là encore d'un simple "clic" au potentiel acquéreur. Dans ce cas, un lien ou un flashcode sont automatiquement glissés dans le corps du message.

✓ Anonymat assuré

A juste raison, la transmission de données n'est jamais rassurante. Mais n'ayez crainte, les informations personnelles telles que les nom et prénom du propriétaire, ainsi que l'immatriculation du véhicule sont partiellement masquées et rendues inexploitable à toute fin malveillante.



PHOTOS: SHUTTERSTOCK, P. L. CHAMPEAUX

NEW

ULTRAC PRO
ULTRAC PRO



L'ALLIANCE ULTIME DE
PUISSANCE
ET D'ÉLÉGANCE

DÉCOUVRE PLUS



VREDESTEIN
PNEUS

NOMMÉ AU
PRIX
DES LECTEURS

Auto
Plus

2024
SUV

Ça vous est arrivé

Mercedes GLC

Patrick Raguideau est extrêmement déçu de la désinvolture avec laquelle Mercedes traite son dossier. Il considère que, dans son cas, la notion de "marque premium" est totalement galvaudée.



JACK VARLET / ANDIA

1 779 € pour un réservoir d'AdBlue HS à 113 000 km !

Qu'est-ce qui définit une marque premium ? Bien que nous sortions à peine des épreuves du baccalauréat, cette question n'est pas celle d'un sujet de philosophie, mais bien celle qui interroge Patrick Riguideau, de Joncherey (90), depuis plusieurs semaines. Au printemps 2018, ce lecteur pensait pourtant qu'en recevant les clés de son Mercedes GLC 250 d, il pénétrait dans le monde du premium automobile. Une notion qui, pour lui, rime avec qualité, fiabilité

et service. Pourtant, six ans plus tard, il estime que les deux derniers points du "contrat" ne sont pas remplis. Tout débute en février dernier avec, comme souvent, l'apparition d'un message au tableau de bord.

Chez Mercedes aussi...

Comme le lui demande sa voiture, Patrick fait alors le plein d'AdBlue. Néanmoins, 23 litres plus tard, l'alerte est toujours là et le GLC indique qu'il refusera bientôt de démarrer. La seule solution consiste alors à confier la

voiture à un concessionnaire de la marque à l'étoile. Celui identifie sans peine la panne et son remède : il "suffit" de remplacer le réservoir du liquide dépolluant. Une opération alors chiffrée à 2 176 €. Son GLC n'ayant que 113 000 km, Patrick considère que ce problème est précoce et il décide donc de demander la prise en charge des réparations. En réponse, il n'obtiendra qu'un rabais équivalent à 18 % et un refus total de Mercedes de revoir cette offre à la hausse.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Nos pages sont très souvent l'occasion de traiter des dossiers similaires à celui de Patrick et de son GLC. Et le fait que ce soit aujourd'hui un constructeur aussi prestigieux que Mercedes ne change rien aux conclusions de nos experts. En l'occurrence, un réservoir d'AdBlue est censé avoir une durée de vie de 250 000 km. Ainsi, en tenant compte du kilométrage déjà parcouru par le SUV de notre lecteur, mais également qu'il vient de souffler sa sixième bougie, Mercedes doit assumer 50 % de la note.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Audi Q3

Festival d'alertes

A la suite de l'allumage intempestif de nombreux voyants et de messages au tableau de bord de mon Q3 35 TDI 150 de 2020 (47 200 km), mon garage Audi a changé le capteur de régime. La marque doit-elle prendre en charge les 523 € ?

Guy Lacombe, 15000 Aurillac

NOTRE CONSEIL Absolument, puisque ni l'âge, ni le kilométrage de votre Q3 ne permettent l'application d'un taux de vétusté. Mettez en demeure la filiale française du constructeur de vous rétrocéder le montant payé en envoyant un recommandé avec AR (modèle dans notre n° 1849) au service relations clientèle.

Citroën C5 Aircross

Coup de chaud

Bien qu'il n'ait que 71 200 km, mon C5 Aircross 1.5 BlueHDi 130 de 2020 a déjà été victime d'une panne de capteur de température des gaz d'échappement. Citroën doit-il me rembourser les 353 € réglés pour cette opération ?

Géraldine Lefranc, 78270 Chaufour-lès-Bonnières

NOTRE CONSEIL Si votre C5 Aircross n'a pas encore atteint le kilométrage qui pourrait justifier cette défaillance, il a toutefois dépassé le seuil qui permettrait à Citroën de vous rembourser 100 % de la facture. Dans votre cas, votre C5 Aircross n'ayant pas encore 5 ans, la marque doit vous reverser 60 % du coût des réparations.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 70 % de la boîte de vitesses

Chantal Clerget, de Ventiseri (20), est dépitée lorsque, en mars dernier, elle nous contacte.

Fidèle à Peugeot, elle roule dans une 208 1.2 PureTech 100 de 2020 qui n'a que 58 600 km. Son concessionnaire vient alors de lui annoncer que la boîte de vitesses manuelle de son auto était à remplacer et que, sur le devis de 3 614 €, la marque n'en prenait que 25 % à sa charge. Mais il aura suffi que nous nous occupions de ce dossier pour que le Lion revienne sa position et concède finalement un rabais de 70 % à Chantal.



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

PARTICIPE AU
PRIX
DES LECTEURS

KUMHO
TIRE

Auto
Plus

2024

ECSTA

HS52 

**Pneu fiable et sûr pour
une conduite confortable en été**



ADAC

ADAC Online 02/2024
Test de 16 pneus été

KUMHO
Ecsta HS52

Dimension 215/55 R17 98 W
Label de pneu C/A/72

Test



bien (2.3)

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



BIEN CHOISIR UNE...

Citroën C4 "3" (2020-...) à moins de 16 000 €

Avec ce troisième opus mélangeant les genres, la C4 joue la carte de l'originalité quitte à être clivante. Il en découle des prix attrayants en occasion. Voyons les versions à privilégier pour réaliser une bonne affaire.

Une chose est sûre, la dernière C4 ne ressemble à aucune autre berline compacte. Calquant les codes esthétiques d'un SUV, elle adopte un profil de coupé "haut sur pattes". Si on salue l'apport de protections de carrosserie, l'accès à bord impose, ici, de la souplesse! En cause, les seuils de porte qui sont trop proéminents. La ligne de toit basse ne joue pas non plus en faveur de la sensation d'espace à bord. De surcroît, le volume de chargement figure dans la moyenne basse du segment, malgré un coffre

qui semble haut visuellement. Une impression due au béquet qui surplombe la lunette arrière, mais qui hélas complique la rétrovision (et on ne parle pas de l'absence d'essuie-glace sur la lunette arrière). Heureusement, une caméra de recul vient à la rescousse dès les niveaux Feel Pack et Feel Business. Ses dernières intègrent également un affichage tête haute, fort bien venu pour suppléer l'écran du compteur de 5" (12,7 cm), soit la taille d'un smartphone... La C4 tente de se rattraper par son sens pratique: la console cen-

trale regorge de rangements et, là encore, à partir des finitions intermédiaires, un tiroir coulissant prend place au-dessus de la boîte à gants. Toujours face au passager, un original support amovible permet d'accueillir une tablette portable.

Tout en souplesse...

S'il est un domaine où la C4 fait référence, c'est sans conteste le confort. Particulièrement efficace, la suspension à butées hydrauliques avale littéralement le relief de la route! Les sièges "Advanced Comfort", larges et moelleux, dorlotent également les occupants. Néanmoins, cette douceur s'obtient au prix de mouvements de caisse prononcés qui déplairont aux amateurs de conduite! Côté qualité de construction, nous avons pu

constater sur des C4 affichant plus de 130 000 km au compteur un bel état de fraîcheur: le mobilier comme la sellerie vieillissent bien. En revanche, les moteurs ont un bilan de fiabilité moins flamboyant... En effet, les blocs 1.2 PureTech demandent toujours la plus grande attention en ce qui concerne leur courroie de distribution (voir encadré ci-contre), tandis que du côté des 1.5 BlueHDi, la chaîne reliant les deux arbres à cames a pu causer de graves soucis. Enfin, notez que la boîte automatique à huit rapports est associée aux blocs développant un minimum de 130 ch. Ces versions sont accessibles dans la limite du budget fixé, à l'exception de la très rare déclinaison PureTech de 155 ch.

Par Guillaume Jean

Les matériaux manquent de cachet, mais vieillissent bien. On n'en dira pas autant de l'écran du compteur désuet, ni du système multimédia lent à s'exécuter.



Nombre de places: 5



Volume: 380 dm³

La sellerie moelleuse fait regretter l'habitabilité très moyenne, notamment au niveau de la largeur aux coudes. Une forme carrée, un plancher amovible mais une faible capacité: le coffre déçoit pour une berline de 4,36 m.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ Sans démeriter côté dotation, une Live paraît trop désuète. Outre un équipement plus généreux, la Feel, chaussée de roues en 18" (enjoleurs), fait meilleure impression. Les Feel Pack et Feel Business ajoutent le GPS et des éléments de confort de conduite. La finition Shine donne accès au pack Drive Assist (régulateur de vitesse adaptatif, aide au stationnement, surveillance d'angles morts), la Shine Pack ajoutant les sièges chauffants et un système hi-fi optimisé.

LA DOTATION DE SÉRIE

- Live:** • ABS + AFU + ESP • Alerte de franchissement de ligne • Airbags front, lat. AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' manuelle • Lecture des panneaux • Phares auto. • Radio MP3 • Roues en 16" • Vitres et rétros électriques.
- Feel:** • Aide au parking AR • Clim' auto. • Ecran tactile 10" • Mirror Screen • Phares à leds • Roues 18" • Volant cuir.
- Feel Pack - Feel Business:** • Affichage tête haute • Caméra de recul • Jantes alu 18" (Pack) • Rétro int. jour/nuit auto. • Rétros rabat. électr. • Smart Pad support + tiroir.
- Shine:** • Clé mains libres • Drive Assist • Pack Style.
- Shine Pack:** • Chargeur à induction • Sièges chauffants • Système audio • Surtapis AV/AR.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence			Diesel	
	1.2 PureTech 100 ch	1.2 PureTech 130 ch	1.2 PureTech 130 ch EAT8	1.5 BlueHdi 110 ch	1.5 BlueHdi 130 ch EAT8
Vitesse maxi	177 km/h	190 km/h	193 km/h	183 km/h	187 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s8	31s8	32s2	33s	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s2/11s4/16s4	7s9/10s2/13s9	7s3 en Drive	8s2/11s9/18s	7s4 en Drive
Consommation moyenne	6 l/100 km	6,6 l/100 km	6,8 l/100 km	5 l/100 km	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/5,7/6,4 l/100 km	6,5/6,5/6,8 l/100 km	6,6/6,1/7,6 l/100 km	4,8/5/5,2 l/100 km	5,2/5,2/5,6 l/100 km
Poids	1 254 kg	1 274 kg	1 338 kg	1 325 kg	1 350 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	65 m	65 m	67 m	67 m
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 499 cm ³	1 499 cm ³
Puissance maxi	102 ch à 5 500 tr/mn	131 ch à 5 500 tr/mn	131 ch à 5 500 tr/mn	110 ch à 3 500 tr/mn	130 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	250 Nm à 1 750 tr/mn	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	122 g/km/1	120 g/km/1	130 g/km/1	113 g/km/2	119 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 8 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 8 rapports

■ Avec un budget de 16000 €, on trouve cinq motorisations pour la C4. Deux d'entre elles sont associées à la boîte automatique. **1.2 PureTech 100:** le poids contenu de la C4 aidant, ce bloc d'entrée de gamme offre déjà un tonus très honorable. Sa sobriété est encore plus remarquable. Cependant, les soucis de distribution du bloc PureTech imposent la vigilance! Réservé aux finitions Live et Feel, on le trouve dès 13500 € avec parfois moins de 50000 km! **1.2 PureTech 130:** la puissance majorée

n'est pas flagrante au volant. Toujours raisonnable, la conso augmente toutefois. Ce bloc se justifie donc en utilisation familiale ou pour accéder aux finitions supérieures. Le défaut de la courroie joue, là aussi, sur sa faible cote: une Feel Pack totalisant 80000 km s'affiche ainsi à 13500 €. **1.2 PureTech 130 EAT8:** la douce boîte automatique apporte un réel surplus d'agrément. Mais à quel prix! Le delta atteint 2000 € pour disposer de ses services... Et toujours avec une courroie fragile.

1.5 BlueHdi 110: indisponible en Shine Pack, ce diesel détient le titre de la frugalité. Bémol, la boîte longue impacte les relances sur le dernier rapport. Comptez 14000 € pour un exemplaire avec environ 100000 km. **1.5 BlueHdi 130 EAT8:** associé d'office à la boîte automatique, ce tandem permet de dérouler les kilomètres dans un confort exceptionnel. Le tout pour un faible coût, vu sa consommation sur autoroute. Les prix débutent autour de 14500 € pour un modèle totalisant, en moyenne, 130000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Bugs. Compteurs, multimédia et GPS demandent parfois une mise à jour (150 €). **Chaîne d'arbre à cames.** Des cas de bruits de claquements sur le 1.5 BlueHdi signalent qu'elle se détend. A faire contrôler avant la casse! Pour un modèle âgé de moins de 5 ans, ou 150000 km, le constructeur doit assumer seul la facture. **Distribution.** Les 1.2 PureTech emploient une courroie, immergée dans l'huile, qui s'effiloche. Pour réduire les risques, son changement (800 €) s'effectue tous les six ans ou 100000 km. En parallèle, un plan d'entretien sévéré impose une vidange tous les 15000 km ou un an, avec une huile 5W-30 (0W-30 auparavant). **Système d'AdBlue.** Fréquente sur l'ancien 1.6 BlueHdi, quelques 1.5 BlueHdi subissent encore une défaillance du réservoir ou de la pompe. Quelle que soit l'avarie, elle impose le changement du complet du système (de 1000 à 1500 €).

Nous vous conseillons

Une C4 1.5 BlueHdi 130 EAT8

On trouve cette version taillée pour la route et ultra-sobre à partir de 15500 € avec environ 90000 km. Il s'agit là d'une finition Feel Pack ou Feel Business, toutes deux bien dotées. Une Shine vous tente? Comptez alors 20000 km de plus au compteur.



A. SAUNIER

RADARS, STATIONNEMENTS,
FOURRIÈRE, PÉAGES...

Sur la route des vacances : gare aux pièges de l'été



Comme d'autres juilletistes, vous êtes peut-être déjà sur le pied de guerre, prêt à prendre la route avec la ferme intention de ranger au placard tous les soucis du quotidien. *"Vacances, j'oublie tout"*... sauf les forces de l'ordre, les radars et autres "sulfateuses" à FPS, qui, eux, ne sont pas en congé et vont tourner à plein régime.

On aimerait pouvoir fredonner *"Vacances, j'oublie tout, rien à faire du tout..."*, une chanson de 1982 qui résumait à elle seule la période d'insouciance qu'est l'été. Or, s'il est vrai qu'après ces derniers mois particulièrement chargés en émotions, la saison estivale se prête plus que jamais à fermer les écoutilles pour profiter de cette parenthèse bienvenue, il n'en reste pas moins que les temps ont changé. Sauf à se trouver au fin fond d'une région désertique, mieux vaut ne point trop se déconnecter de la réalité... et des applis telles que Coyote, Waze, PayByPhone, sous peine de le regretter. Car en mode vacances, loin de chez soi et de ses petites habitudes, il est facile d'oublier les fondamentaux et de tomber dans les nombreux pièges qui jalonnent les routes...

Piège n° 1 : des cabines radars là où on ne les attend pas

71% des Français ont choisi la voiture pour partir en vacances cette année (source: OpinionWay pour Point S). D'autres prendront le train ou l'avion et utiliseront vraisemblablement, dans de nombreux cas, une auto sur leur lieu de villégiature. Or, circuler sur des routes autres que

celles habituellement parcourues vous fait davantage courir le risque d'être "flashé". Et ne vous croyez pas à l'abri parce que vous êtes de ceux qui respectent scrupuleusement la loi. Car entre les limitations qui jouent les yoyos sur un même tronçon de voie, les radars autonomes (dits "de chantier") plantés – voire planqués – en ville (gare aux voies limitées à 30 km/h), en rase campagne, sur un spot de travaux ou sur un itinéraire sécurisé tel celui de 28 km sur l'île de Ré par exemple, et, enfin, les nationales où l'on ne sait plus si on doit rouler à 80 ou à 90 km/h, il y a de quoi devenir chèvre. Sur le littoral, c'est pire. Les cinémomètres ne cessent de s'y multiplier. Exemple, ces trois "tourelles" implantées ce mois-ci à Marseille (8^e arrondissement), dont deux près des plages du Prado (voir photo page ci-contre).

Piège n° 2 : les voitures radars quasi invisibles

Comme si la panoplie de pièges automatiques ne suffisait pas, vous pouvez être pris en flag – sans le savoir – par l'une des 400 voitures radars banalisées (Gatso Millia sur le PV). Pour la plupart privatisées, celles-ci arpentent le bitume de huit régions déjà⁽¹⁾, jour et nuit,

Vacances en Europe : prudence

Soyez attentif aux signalisations et aux limitations de vitesse. Ainsi :

- Gare aux centres-villes historiques italiens et espagnols, sous peine d'amendes élevées. Ces zones sont réservées aux véhicules autorisés identifiables par une vignette. Si vous louez une voiture sur place, ne comptez pas sur l'agence de location pour être informé de la réglementation du coin. Soyez certain en revanche qu'elle vous facturera des frais de gestion (de 20 à 50 €) en sus du règlement du PV.

- Interdiction de dépasser les 120 km/h (80 km/h si vous tractez une remorque ou une caravane) sur les autoroutes belges, espagnoles et portugaises. Il est aussi nécessaire d'acheter une vignette à l'entrée des autoroutes payantes autrichiennes et suisses (péages sans barrière), ou au préalable sur Automobile-club.org, sous peine, là aussi, d'amende.

- Sinon, pour toutes infos pratiques, consultez : Europe-consommateurs.eu, Touteurope.eu.

7 jours sur 7, avec une prédilection pour les voies limitées à 80 ou à 90 km/h. Capables de vous contrôler tout en roulant, mais aussi en étant stationnées sur le bas-côté, elles sont indétectables dans le flot de la circulation, a fortiori lorsqu'elles vous croisent sur une voie à double sens sans séparateur central. Leur flash à infrarouge est en outre invisible.

Piège n° 3 : le péage à flux libre

Déjà en service sur l'autoroute A4 en Moselle, sur une partie de l'A79 entre la Saône-et-Loire et l'Allier, et depuis le 19 juin dernier sur l'A14 qui relie Paris La Défense à Orgeval pour rejoindre l'A13 (autoroute de Normandie), le péage sans péage (sans barrière) va en surprendre plus d'un. Sachez que si vous n'avez pas de badge télépéage, vous disposez de 72 heures pour vous acquitter de la facture sur le site de l'opérateur concerné (Sanef pour l'4, l'A14 et, d'ici

à décembre, l'A13, APRR pour l'A79) ou auprès d'un bureau de tabac agréé Nirio. A défaut, vous recevrez un avis de paiement d'une indemnité forfaitaire de 90 €, minorée à 10 € si vous réglez dans les 15 jours (majorée à 375 € au-delà de deux mois), en sus du montant du prix du péage dû. Ça calme.

Piège n° 4 : les "sulfateuses à PV" même en bord de mer

Loin de chez soi, on peut vite perdre ses repères et oublier que les règles en matière de stationnement payant ne sont pas identiques partout. Pour rappel, le PV à 17 € en cas de non-paiement à l'horodateur a disparu en janvier 2018 pour laisser place à une nouvelle réglementation passée aux mains des collectivités locales et de sociétés privées. Depuis, chaque ville (600 au total)⁽²⁾ fait ce qu'elle veut : décide des zones réglementées, du montant de la redevance, du forfait de post-



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

stationnement (FPS), s'il peut être minoré en cas de paiement rapide ou pas, etc. Elles sont d'ailleurs toujours plus nombreuses à élargir leurs zones payantes, quand ce n'est pas le créneau horaire, souvent du lundi au samedi de 9h à 19h ou 20h. A Saint-Tropez (83), par exemple, il est de 8h à 1h du matin de mai à octobre (mais 24h/24 sur la place du XV^e-Corps); à Collioure (66), de 8h à minuit! Veillez donc à bien vous garer, à régler votre dîme et à penser à rallonger la sauce si nécessaire, même si vous êtes en train de vous dorser sur la plage ou à une terrasse de café. Sans compter que les voitures lapi (lecture automatisée des plaques d'immatriculation) se multiplient dans les grandes agglomérations et stations balnéaires, et qu'elles risquent de tourner "à donf". A raison de 25 à 35 € minimum le FPS, le budget vacances peut alors vite basculer dans le rouge. Autre claqué si vous souhaitez visiter Lyon (69) et que vous avez un SUV. Le stationnement payant au poids y est instauré depuis ce 11 juin, devançant ainsi Paris. Pour les véhicules thermiques de plus de 1 525 kg, les hybrides de plus de 1 900 kg et les électriques de plus de 2 100 kg, la première heure passe de 1 € à 3 € et le FPS de 35 ou 55 € à 80 €!

Piège n° 5 : la fourrière

Ecoper d'un FPS n'est pas ce qui peut arriver de pire. Si jamais, faute de place, vous stationniez votre véhicule sur un trottoir,

1. Normandie, Bretagne, mais aussi en Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, les Hauts-de-France, la Bourgogne-Franche-Comté et le Grand Est.
2. Détails sur Fps-stationnement.fr



Ouvrez l'œil, en particulier sur les voies du littoral, les "touvelles" poussent comme des champignons, comme ici à Marseille (8^e arr.) près des plages du Prado.

un passage piéton, une place réservée aux handicapés, aux convoyeurs de fonds, etc., vous pourriez le retrouver à la fourrière. Là, la note peut vite flamber. A Paris, elle sera de 179 € pour une voiture particulière récupérée le jour même (150 € l'enlèvement + 29 € de garde journalière); à Marseille, Lyon et Toulouse: de 137,65 € minimum (127,65 € + 10 €/jour); ailleurs, de 134,40 € (127,65 + 6,75 €/jour). Comptez en sus 7,60 € si elle a été immobilisée matériellement et + 35 € ou 135 € de PV selon que le stationnement était gênant ou très gênant.

Piège n° 6 : le "téléphone au volant"

Vous le savez, mais c'est mieux de le rappeler. A l'instar du reste de l'année, conduire avec le téléphone en main ou avec des écouteurs est strictement interdit. Outre que ce comportement est dangereux pour tous les usagers de la route, cette infraction, relevable à distance, est passible d'un PV de 135 € et susceptible d'entraîner une perte de trois points.

Piège n° 7 : la sono à fond

Heureux de se retrouver au soleil, cheveux au vent, en couple, en famille ou entre amis, on peut avoir envie de monter le son de son autoradio. Une mauvaise idée qui vous expose à 35 € d'amende si un agent passant par là estimait que votre comportement n'est pas respectueux (article R.412-6 du code de la route).

Par Pascale Gétin

VOS QUESTIONS

Loi Plaques d'immatriculation

"J'ai croisé des voitures avec des plaques vertes et des caractères orange, à quoi ça correspond?"

Anne S., 92140 Clamart

Pascale Gétin. Ce sont des plaques diplomatiques françaises, appelées également "plaques vertes". Les premiers chiffres de l'immatriculation, compris entre 1 et 199 pour les ambassades (les séries suivantes étant attribuées aux délégations auprès des organisations internationales, aux organisations internationales elles-mêmes*, aux consulats...), identifient le pays du propriétaire du véhicule: exemple 12 ou 212 pour la Belgique, 76 ou 276 pour le Maroc (photo), 40 et 94 (ou 240 et 294) pour l'Espagne et le Portugal**... Les lettres de couleur orange désignent le statut du diplomate: CD pour corps diplomatique comme ci-dessus, ou CMD pour chef de mission diplomatique ou ambassadeur. De couleur blanche, il s'agit d'un corps consulaire (CC) ou du personnel technique ou administratif non diplomatique (K). Elles sont suivies du numéro de série.



REPORTER AUTO PLUS

* Telles l'Unesco, l'ONU, etc. ** Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation, annexe VII, dans sa version modifiée de 2015.

Expertise Sous l'eau

"Une voiture électrique est-elle réparable après une immersion?"

Damien D., par e-mail

Antoine Jacquot. Les critères d'irréparabilité technique des véhicules viennent d'évoluer récemment afin de prendre en compte les nouvelles technologies embarquées et les nouveaux modes d'énergie. Un nouvel arrêté du 24 avril 2024, paru au Journal officiel le 26 mai dernier, dispose que dès lors que "les accumulateurs d'énergie ou tout système haute tension ont été immergés", le véhicule doit être déclaré "techniquement non réparable" (TNR). Cette classification prévoit qu'un tel véhicule ne peut être ni réparé ni revendu, et doit être obligatoirement détruit, tant administrativement que physiquement par un centre VHU (véhicules hors d'usage).



F. DUBRAYQUEST FRANCE/MAXPPP

Loi Consultation des points permis

"Un employeur pourrait désormais vérifier notre nombre de points. N'est-ce pas inquiétant comme procédé?"

Jean-Baptiste M., 63370 Lempdes

M^e Frank Samson. Un nouveau service sécurisé mis en ligne le 25 avril est en effet accessible aux employeurs, mais seules les entreprises de transport public routier de voyageurs ou de marchandises sont concernées*. Dans tous les cas, pas d'angoisse. Ce téléservice (Verif.permissedeconduire.gouv.fr) n'est pas là pour fliquer les employés, mais pour permettre aux patrons de vérifier la validité du permis de ceux qui, dans le cadre de leur fonction, ont l'obligation d'en détenir un, sous peine de licenciement. Une obligation qui doit être spécifiée dans le contrat de travail. Quand on sait qu'en cas d'accident impliquant un véhicule de société conduit par un collaborateur roulant sans permis, la responsabilité du chef d'entreprise peut être recherchée, cet outil apparaît comme légitime, d'autant que les seules données accessibles sont la catégorie et la validité du ou des permis.

* Article R.225-5-1 du code de la route.



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



FORMULE 1

“Champions” de père en fils

Hill, Villeneuve, Verstappen, Rosberg, Schumacher... Pourquoi tant de fils de pilotes de F1 le deviennent-ils à leur tour ? Les gènes ? Peut-être, mais pas que ! Biberonnés dans les paddocks, glissés dans un kart à 5 ans, formés par leur champion de père, favorisés par la fortune de celui-ci ou dopés par une envie de revanche, ils ont réussi à marcher dans les traces de leurs aînés, avec plus ou moins de succès. Histoires de familles.

Jos et Max Verstappen

Si l'on vous dit Verstappen, c'est à Max que vous pensez. Normal ! Mais savez-vous que son père, Jos, a été lui aussi pilote de F1 ? Moins brillant que son fils, c'est néanmoins lui qui l'a entraîné, depuis son plus jeune âge et durant des années, sur les pistes de karting. Sûr que ses perfs d'aujourd'hui, Max les doit beaucoup à son papa.

Le père Verstappen aura été l'un des pilotes les plus spectaculaires de la Formule 1. Et, bien qu'il n'ait remporté aucune victoire en 107 Grands Prix, les passionnés se souviennent de sa fougue, et aussi d'un homme à qui il valait mieux ne pas marcher sur les pieds. Quant à son fils Max, triple champion du monde à tout juste 25 ans, certains lui prédisent l'avenir le plus glorieux de tous les temps. Né en 1972 aux Pays-Bas, Jos débute dans le karting à l'âge de 8 ans ! Première course, premier accident... premier hôpital ! Pas de quoi l'effrayer. Il s'accroche, se perfectionne, et rafle trois championnats nationaux, de 1983 à 1986. En 1989, il remporte même le championnat d'Europe. Ces excellents résultats lui permettent d'accéder à l'automobile. En 1992, il s'aligne en Formule Opel et, sans coup férir, remporte le championnat des Pays-Bas. La saison suivante, il est recruté par Dallara-Opel, une écurie de Formule 3, pour disputer le championnat d'Allemagne. Et ce qui devait arriver arriva ! Il devient champion d'Allemagne en

signant huit victoires, et monte sur la troisième marche du podium lors de la manche de Monaco du championnat de F3. Inutile de préciser qu'en cette fin d'année 1993, le nom de ce jeune Néerlandais de 21 ans est sur toutes les lèvres dans les paddocks de Formule 1. C'est Benetton F1 qui obtiendra sa signature. En 1994, Jos est associé dans cette équipe à trois autres pilotes, Michael Schumacher, Johnny Herbert et le Finlandais Jykri Järvilehto (dit JJ Lehto). Mais, Ô surprise, tandis que son parcours ne fut que victoires et titres depuis ses débuts en karting, il marque le pas lorsqu'il accède au plus haut niveau.

En 1994, Jos se sort d'un brasier infernal

Cette première saison, il abandonne sept fois, et Lehto et Herbert lui sont préférés lors de six Grands Prix. Il signe cependant deux podiums en fin de saison, en Hongrie et en Belgique, sans toutefois redorer son blason auprès de Flavio Briatore, le patron de Benetton. Au-delà de ces contre-perfor-

mances, 1994 aurait pu virer au drame pour Jos. D'abord au Brésil, où il est impliqué dans un accident entre trois voitures et part dans une impressionnante série de tonneaux. Heureusement, il s'en tire indemne. Ensuite, lors d'un ravitaillement au Grand Prix d'Allemagne, où sa machine s'embrase en un éclair. Le feu est gigantesque, plusieurs mécaniciens sont pris dans les flammes, mais Jos parvient miraculeusement à s'en extraire. L'image a fait le tour du monde et reste encore aujourd'hui l'une des plus effrayantes de l'histoire de la F1. En 1995, Verstappen est prêté par Benetton à la très modeste écurie Simtek. Il réussit néanmoins d'honorables performances, notamment aux essais, puisqu'il parvient à se qualifier pour cinq Grands Prix. Mais, sans budget, Simtek met la clé sous la porte en cours de saison, et Jos retourne à son poste d'essayeur chez Benetton. Arrive alors pour le Néerlandais une période de huit années de vaches maigres, lors desquelles la famille Verstappen va cependant avoir la joie de s'enrichir, en 1997, d'un petit blondinet aux

MOTORSPORT / PANORAMIC



Vous vous demandez de qui Max (photo de droite) tient son sens de l'attaque ? La réponse en image, avec Jos Verstappen, dans une Arrows (photo de gauche), lors du Grand Prix de F1 de Barcelone en 2001.



MOTORSPORT / PANORAMIC



DPPI



Champion de karting dans sa jeunesse, Jos Verstappen a toujours été le coach idéal pour le petit Max qui, toujours, a affiché un appétit de victoires incommensurable (ici en 2010).

yeux bleus. Il se prénomme Max, est né en Belgique, et possède la double nationalité belge et néerlandaise. Il choisira cette dernière un peu plus tard. Mais ça, c'est une autre histoire... Revenons à Jos!

Jos déréglaît volontairement le kart de Max

De 1996 à 2003, donc, il se disperse dans plusieurs écuries. Y vivant à chaque fois de décevantes expériences, il décide de mettre un terme à sa carrière fin 2003. D'autant que son petit Max, qui a pris ses premiers départs en karting à l'âge de 4 ans, requiert désormais toute son attention. Toutefois, cela n'empêchera pas Jos de s'engager en Endurance en 2008 et 2009, année où il est intégré à l'équipe officielle Aston Martin, aux 24 Heures du Mans, associé à deux pilotes anglais. Ils se classeront treizièmes. Mais le temps passe vite et le petit Max grandit. Jos l'accompagne et l'entraîne sans relâche sur tous les circuits. Ex-championne de karting, sa mère, Sophie Kumpen, est aussi de la partie. Max est on ne peut mieux entouré. Sa mère dira qu'il a conduit un kart avant de savoir lire, manifestant très tôt une irrépensible volonté de piloter. Il n'a pas 10 ans quand il gagne toutes les courses auxquelles il participe. Le propriétaire du circuit de Genk se souvient: *"Une année, sur 60 courses, il en a gagné 59! Il était tellement supérieur aux autres que son père déréglaît son kart pour voir si Max le remarquerait. Il ne lui fallait pas trois tours pour s'en apercevoir."* Les années suivantes, les seuls en mesure de contester sa suprématie, ont pour noms Charles Leclerc, Pierre Gasly, Esteban Ocon et Alexander Albon! Et si aujourd'hui, en Formule 1, ils sont tous respectueux les uns des autres, à cette époque, c'était plutôt la guerre des boutons. Toujours à couteaux



Grand Prix d'Allemagne 1994. Jos Verstappen est toujours sanglé dans sa Benetton F1, au cœur de l'enfer. Par miracle, il s'en sortira avec quelques brûlures superficielles.



A seulement 26 ans, "Mad Max" est le plus jeune triple champion du monde de l'histoire de la F1 (ici lors de son premier titre, en 2021). Battrait-il un jour tous les records? L'avenir nous le dira...



Abu Dhabi 2021, Jos félicite son fils qui remporte son premier titre de champion du monde.

tirés, les bagarres finissaient parfois dans les bacs à graviers, suivies d'invectives et de noms d'oiseaux. Chaque gamin était supporté par des adultes qui, eux-mêmes, se regardaient en chiens de faïence.

Max arrive en F1 puis passe son permis de conduire

Au fil du temps, Max s'impose comme le leader de cette incroyable génération. Après avoir remporté deux titres européens, il devient champion du monde 2013 dans la catégorie KZ1. Il n'a que 15 ans! En 2014,

il s'engage dans le championnat d'Europe de Formule 3, un championnat très relevé dans lequel il va défier de sérieux clients, à commencer par un jeune Français qu'il a souvent affronté sur les pistes de karting, Esteban Ocon. Très performant, celui-ci domine l'essentiel du championnat, qu'il remporte avec 67 points d'avance sur Max qui, lui, ne se classe que troisième. Pourtant, c'est bien Max qui intéresse les team managers de Formule 1. Dès 2015, il est engagé par Toro Rosso, et devient, à 17 ans et demi, sans permis de conduire, le plus jeune pilote de F1 de tous les temps. Lors de cette première saison, il réalise de prometteuses performances, engrange 49 points et termine à la douzième place du championnat, malgré plusieurs abandons sur casse mécanique. Trois jours après le Grand Prix du Japon, qu'il termine à la neuvième place, Max fête ses 18 ans... et passe son permis! Très satisfait de sa jeune recrue, Toro Rosso prolonge son contrat pour 2016. Après les quatre premiers Grands Prix de la saison, Red Bull Racing annonce son transfert. Dès son arrivée dans le top team anglo-autrichien, le Néerlandais remporte son premier Grand Prix, en Espagne, devenant à 18 ans et 7 mois le plus jeune vainqueur de l'histoire de la F1. Jusqu'à aujourd'hui, le prodige est resté fidèle à l'écurie Red Bull. De 2017 à 2020, il confirme toute l'étendue de son immense talent en signant pas moins de neuf victoires et en montant vingt-six fois sur le podium.

Une stratégie et un freinage d'anthologie

La suite est une domination sans partage, ponctuée de trois titres mondiaux consécutifs, en 2021, 2022 et 2023. Le plus mémorable d'entre eux reste le premier, quand, au départ du dernier Grand Prix de la saison, à Abu Dhabi, Verstappen et Lewis Hamilton affichent le même nombre de points. Tout va donc se jouer ici. L'enjeu est considérable, tant pour les pilotes que pour leurs écuries respectives, Red Bull et Mercedes. Hamilton prend un départ canon, mène toute la course et, à cinq tours de l'arrivée, un huitième titre mondial lui semble promis. Seulement voilà, c'était sans compter sur un banal incident de course: le Canadien Nicholas Latifi sort de la piste, ce qui entraîne illico l'intervention de la voiture de sécurité. Hamilton suit les ordres de son stand et reste sagement en piste. Verstappen, lui, en profite immédiatement pour chausser des gommes neuves et tendres. Grâce à cette stratégie, Max va fondre sur son adversaire et le doubler en toute fin de course, au prix d'un freinage d'anthologie admirablement filmé par toutes les télévisions. Non seulement Max vient de remporter sa première couronne, mais il met aussi un terme à la suprématie de Mercedes et de son pilote fétiche, septuple champion du monde. L'aboutissement d'années d'efforts. Cet investissement portera aussi ses fruits les deux années suivantes. Et c'est bien parti pour durer. ■



Moteur: V8 bloc fonte, 2 arbres à cames en tête, injection électronique
Cylindrée: 3 499 cm³
Puissance: 200 ch à 5 800 tr/mn
Vitesse maxi: 210 km/h
Production: 951 versions SEL (1971-1972) sur 21 853 berlines équipées du V8 3.5
Cote actuelle: autour de 24 000 €

Avec ses doubles phares superposés, augmentés ici, de longue portée additionnels, le faciès de cette somptueuse berline en impose. Sa calandre aussi haute que large exhibe ses chromes avec une classe très naturelle.



IL Y A 53 ANS, MERCEDES SORT LA 280 SEL 3.5

Magnificence à l'état pur

Quand Mercedes voit les choses en grand, au tournant des années 1970, le résultat est parfois mirifique. Exemple : cette longue berline à la présentation raffinée, au confort royal, et dotée d'un V8... appétissant.

Cinq mètres de long dans cette version à empattement étiré, une face sculpturale, des galbes somptueux et une débauche de chromes pour embellir les contours : cette Mercedes 280 SEL est parfaite. Elle exprime la quintessence du luxe tranquille, équilibré et sans ostentation. A la base, c'est une berline de la lignée née en 1965 (type W108), dans sa version longue (le "L" de SEL) permettant de gagner 10 cm pour les jambes à l'arrière. Et dans sa motorisation de pointe, à injection (le "E" de SEL)... avec une particularité : le "3.5" inscrit sur l'arrière droit signifie que le six cylindres 2,8 a cédé la place à un généreux V8 de 3,5 litres.

200 ch, carrément !

Une fois les présentations faites, place au luxe et au plaisir : 200 ch sous le capot ! Au début des seventies, pour une berline, c'est



Petits feux et doubles pare-chocs chromés : cette berline de standing dégage un parfum de luxe et de distinction, avec tous les attributs évidents des années 1960-1970. Sous le couvercle de malle, pas moins de 610 dm³ pour accueillir vos bagages.

unique. Ou presque, seules la Rolls-Royce Silver Shadow et de très décadentes américaines osent de telles puissances. Mais la Mercedes le fait avec grâce, et ce modèle n'est démesuré ni par le poids ni par la taille. Certes ses 1 585 kg ne sont pas négligeables, surtout à cette époque. Mais ils ne sont en rien comparables aux 2,1 tonnes de la Rolls, ni aux 2,3 tonnes de certains mastodontes d'outre-Atlantique.

De ce fait, les performances de ce merveilleux salon roulant drapé de cuir et serti de boiseries sont exceptionnelles ! Des accélérations franches, voire vigoureuses, et des reprises volontaires grâce au couple géné-

reux de 284 Nm (rarissime aussi alors sur une berline). Le tout au gré de l'enclenchement des quatre rapports, qui s'opère avec douceur et netteté grâce au levier central. Très rapidement, les vitesses atteintes vous subjuguent. Mais vous pouvez aussi progresser en souplesse sur un filet de gaz. Pour tempérer ces élans, quatre disques efficaces permettent des distances d'arrêt impressionnantes. Surprise : l'élasticité des suspensions fait fortement plonger la voiture vers l'avant lors des décélérations. Avantage de ces ressorts bienveillants, le confort est royal. Ajoutez une sellerie généreusement moelleuse qui donne l'impres-



La planche de bord possède tous les attributs de la perfection : élégance des contours, classicisme des cadrans ronds, noblesse de la façade en bois et fabrication irréprochable.



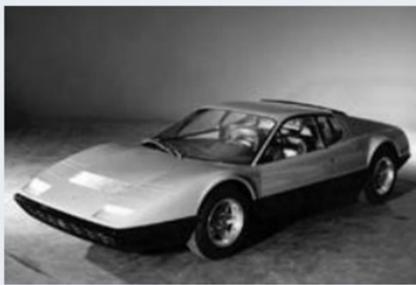
Avant-guerre, Mercedes avait produit des 8 cylindres en ligne, ce moteur est le premier V8 de la marque. Une mécanique noble et ambitieuse, archi-solide, très puissante et endurante... mais assoiffée chronique.



PHOTOS: N. SOLER

Cette SEL est une version longue de la W108, avec un empattement étiré de 10 cm. Seules les portières arrière témoignent de cet allongement qui bénéficie uniquement aux occupants de la banquette.

1971, cette année-là



FERRARI

Le Conseil municipal de Paris décide de modifier radicalement le quartier central des Halles, au cœur de l'approvisionnement alimentaire de la ville. Les pavillons métalliques créés par Baltard au XIX^e siècle seront démolis. Ferrari crée

une magnifique sportive: le coupé 365 GT4 BB, bientôt rebaptisé BB 512. Première voiture à moteur central arrière de la marque!

sion de vous bercer sur les inégalités de la chaussée, l'espace princier à l'arrière et le silence surprenant à bord.

Le cuir rouge de ce magnifique exemplaire de 1971 est d'origine: les acheteurs pouvaient alors s'offrir ce genre de folie sur des voitures par ailleurs sérieuses.

La cote de ces modèles s'est depuis longtemps envolée pour ce qui concerne les carrosseries coupé et cabriolet. Les berlines, quant à elles, valent de cinq à dix fois moins. Toutefois, elles sont désormais considérées comme de très belles voitures de collection, et leurs prix s'orientent nettement à la hausse. Logique...



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

À ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- Futur Renault 4L: la star du Mondial de Paris déjà dans **Auto Plus**.
- Nouveau Peugeot 5008: les premiers essais.
- Spécial occasion petits budgets: 3 000 € maxi!
- Comparatif: nouveaux modèles, quels progrès par rapport aux précédents?

En kiosque le vendredi 5 juin



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

Occasion, coaches: Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo: Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique: Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique: René Demarets

Rédaction: Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction: David Bouillaux (5582),

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

Coordination: Christophe Alba (5164)

Mesures: Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage: Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique: Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers:

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

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, Thierry

Réaumont, François Stagnaro

En maquette: Patrick Cœurui

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 Haïtaïan

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: Élodie Bretaudeau Fontailles (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: juin 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 sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème 2024

Depuis le 1^{er} janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO₂ homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

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

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

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Tonale			
1.5T Hybrid 130 Sprint	40500	+540	0%
1.5T Hybrid 160 Sprint	42500	nc	0%
1.5T Hybrid 160 Veloce	48000	+818	0%
PHEV 190 Sprint	49900	0	4%
PHEV 280 Sprint Q4	52800	0	4%
PHEV 280 Veloce Q4	58100	0	4%
1.6T Diesel 130 Sprint	41000	+1829	0%
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	56900	nc	nc
2.2 Diesel 160 Sprint	49400	nc	nc
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	54400	nc	nc
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59900	+1901	8%
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	62800	nc	2%
2.2 Diesel 160 Sprint	55100	nc	2%
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60450	+5729	2%
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	65800	nc	nc
ALPINE			
A110			
A110 GT	76000	+2918	0%
A110 S	77500	+3552	0%
A110 R Turini	108000	nc	nc
A110 R	112000	+3119	0%
ASTON MARTIN			
Vantage V8			
Vantage F1 Edition	179798	+60000	nc
Vantage V12	302017	+60000	nc
Vantage Roadster	182252	+60000	nc
DB12	228991	+60000	nc
DBS Superleggera	303629	+60000	nc
DBX 707	246555	+60000	nc
Valkyrie	2700000	+60000	nc
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Advanced	28700	+190	6%
30 TFSI Advanced	27700	+170	6%
30 TFSI S line	30700	+170	5%
35 TFSI S line S tronic	34400	+330	5%
35 TFSI Black Edition S tronic	35950	+330	nc
40 TFSI Black Edition S tronic	37650	+2049	nc
A1 Allstreet			
25 TFSI Advanced	26750	+280	3%
30 TFSI Advanced	27750	+260	3%
30 TFSI Avus	33200	+260	3%
35 TFSI Avus S tronic	36900	+540	3%
Q2			
30 TFSI Design	33300	+360	5%
35 TFSI Design	35300	+400	5%
35 TFSI Advanced	37800	+400	5%

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
BMW			
A4 Avant			
35 TFSI S-Line	48225	+1386	13%
40 TFSI Avus	55225	+1386	5%
40 TFSI Competition	57825	+1386	6%
RS 4	103300	+60000	0%
RS 4 Edition 25 Years	158000	+60000	nc
30 TDI S line	53125	+240	13%
35 TDI S line	54825	+310	13%
35 TDI Black Edition	56425	+310	nc
40 TDI Black Edition	59025	+818	nc
40 TDI Competition	61425	+1068	5%
S4 TDI	83000	+46879	6%
A5 Sportback			
35 TFSI S line	58010	+1172	14%
40 TFSI S line	59910	+1276	14%
40 TFSI Avus	61010	+1276	nc
RS 5	104500	+60000	5%
35 TDI S line	58410	+260	14%
40 TDI S line	61410	+898	14%
40 TDI Avus	62510	+898	nc
S5 TDI	86000	+38771	9%
Q5			
45 TFSI Design	62400	+51276	4%
45 TFSI S line	67300	+51276	5%
50 TFSI e S line	72400	0	9%
50 TFSI e Black Edition	73600	0	9%
55 TFSI e S line	78000	0	9%
55 TFSI e Black Edition	77200	0	9%
35 TDI Design	67100	+3926	4%
35 TDI S line	62000	+3926	5%
40 TDI S line	65000	+11159	5%
40 TDI Black Edition	66200	nc	nc
S05 TDI	86300	+60000	7%
Q5 Sportback			
45 TFSI Design	65600	+54662	3%
45 TFSI S line	70000	+54662	9%
50 TFSI e S line	75100	0	10%
50 TFSI e Black Edition	76300	0	10%
55 TFSI e S line	79900	0	10%
35 TDI Design	60300	+4459	3%
35 TDI S line	64700	+4459	9%
40 TDI S line	67700	+11459	9%
40 TDI Black Edition	68900	nc	nc
S05 TDI	89000	+60000	6%
Q6 e-tron (nouveau)			
Performance Design	77400	0	0%
Performance S-Line	81500	0	nc
Quattro S-Line	87550	0	nc
S06	99870	0	0%
A6			
45 TFSI S-Line	67100	+6018	7%
50 TFSI e S-Line	75100	0	11%
55 TFSI e Competition	78100	0	10%
35 TDI S line	61000	+2098	7%
40 TDI S line	64700	+2098	7%
40 TDI Advanced	65200	+2098	7%
45 TDI Advanced Quattro	72800	+9626	7%
45 TDI Avus Quattro	83500	+9626	7%
50 TDI Avus Quattro	88900	+12270	7%
S6	91400	+39185	7%
A6 Allroad			
40 TDI Advanced	77340	+6418	7%
45 TDI Advanced	82040	+21281	7%
45 TDI Avus	82340	+21281	7%
50 TDI Avus	86740	+22792	7%
55 TDI Avus	101060	+48093	7%
A7 Sportback (nouvelle)			
45 TFSI S line	77400	+6293	7%
RS Performance	154400	+60000	7%
50 TFSI e S line	86000	0	7%
55 TFSI e Competition	91600	0	7%
40 TDI S line	75300	+2648	7%
50 TDI S line Quattro	86700	+20336	7%
50 TDI Advanced Quattro	90700	+20336	7%
S7	106800	+48093	7%
e-Tron GT			
Quattro Design	108000	0	5%
RS	149400	0	8%
RS S Extended	161900	0	4%
Q7 (nouveau)			
S07	130500	+60000	0%
55 TFSI e S-Line	95400	0	6%
55 TFSI e Avus	108550	0	6%
60 TFSI e Competition	103400	0	6%
50 TDI S-Line	89500	+60000	0%
Q8 (nouveau)			
S08	135000	+60000	6%
55 TFSI e S-Line	105000	0	6%
55 TFSI e Avus	116000	0	6%
60 TFSI e Competition	113000	0	6%
Q8 e-Tron			
50 S-Line	88100	0	7%
55 S-Line	98800	0	7%
55 Avus	107300	0	5%
S	111100	0	8%
Q8 e-Tron Sportback			
50 S line	91700	0	11%
55 S line	101400	0	11%
55 Avus	109900	0	8%
S	113700	0	15%
BENTLEY			
Flying Spur V8			
Flying Spur Speed	212773	+60000	nc
Flying Spur Mulliner W12	280975	+60000	nc
Flying Super Hybrid	301412	+60000	nc
Continental GT V8	218128	0	nc
Continental GT S	228992	+60000	0%
Continental GT Speed	253650	+60000	nc
Continental GT Mulliner W12	282454	+60000	nc
Continental GTC	230168	+60000	nc
Continental GTC S	249681	+60000	nc
Continental GTC Speed	279673	+60000	nc
Continental GTC Mulliner W12	310889	+60000	nc
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60000	nc
Bentayga V8	187600	+60000	8%
Bentayga S V8	194300	0	22%
Bentayga Hybrid	116100	+53865	8%
212 773			
280 975			
301 412			
218 128			
228 992			
253 650			
282 454			
230 168			
249 681			
279 673			
310 889			
352 185			
187 600			
194 300			
116 100			
212 773			
280 975			
301 412			
218 128			
228 992			
253 650			
282 454			
230 168			
249 681			
279 673			
310 889			
352 185			
187 600			
194 300			
116 100			

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
BMW			
M135 xDrive			
120d	47200	nc	nc
120d M Sport Design	42800	nc	nc
X1			
sDrive18i	42600	+1276	2%
sDrive18i xLine	45250	+1276	0%
sDrive20i xLine	47250	+400	0%
sDrive20i M Sport	48500	+400	2%
xDrive23i M Sport	54100	+2179	2%
M35i xDrive	62000	+14424	nc
xDrive25e	54800	0	0%
xDrive25e xLine	57450	0	0%
xDrive30e xLine	60450	0	0%
xDrive30e M Sport	61700	0	0%
sDrive18d	46300	+330	2%
sDrive18d xLine	47950	+330	0%
xDrive23d xLine	54250	+1110	0%
xDrive23d M Sport	55500	+1110	2%
IX1			
eDrive20	46900	-4000	8%
xDrive30	57150	0	8%
xDrive30 xLine	59800	0	0%
X2 (nouveau)			
sDrive20i	46800	+1100	1%
M35i xDrive	64000	+14714	0%
sDrive18d	47300	+1150	1%
xDrive20d	50400	+1020	1%
xDrive20d M Sport	54400	+1020	nc
IX2 (nouveau)			
eDrive20	46900	-4000	0%
xDrive30	59150	0	0%
xDrive30 M Sport	63150	0	1%
Série 2 Active Tourer			
218i	37550	+983	5%
220i	39550	+330	5%
220i Luxury	41850	+330	2%
225e xDrive	49300	0	8%
225e xDrive Luxury	51600	0	8%
230e xDrive Luxury	54600	0	8%
230e xDrive M Sport	56450	0	8%
218d	40050	+210	5%
Série 2 Coupé			
218i	41450	+1629	6%
218i M Sport	45850	+1629	13%
220i M Sport	48850	+1386	13%
M240i	61850	+17597	2%
M2	81100	+60000	11%
220d	48350	+650	6%
Série 2 Gran Coupé			
218i	37300	+280	11%
220i Auto.	41600	+650	11%
220i M Sport Auto.	48400	+650	11%
M235i xDrive	59800	+5268	7%
216d Auto.	40450	+150	11%
218d	39800	+50	11%
218d M Sport	44600	+50	11%
220d M Sport Auto.	51300	+280	11%
220d Edition M Sport Pro Auto.	55000	+280	1%
Série 3 (nouvelle)			
318i	48700	+1504	nc
318i M Sport	53050	+1504	nc
320i M Sport xDrive	57550	+2726	nc
M340i xDrive	72500	+18497	nc
M3 Competition M xDrive	120000	+60000	nc
330e	61400	0	nc
330e M Sport	64450	0	nc
318d	50700	+280	nc
318d M Sport	55050	+280	nc
320d M Sport xDrive	60550	+1340	nc
M340d xDrive	72500	+555	

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Tavascan (nouveau)				
V	46990	0	nc	Elec
VZ	64930	0	nc	Elec
DACIA				
Spring				
45 Essential	18400	0	7%	Elec
65 Extreme	19900	0	0%	Elec
Sandero				
1.0 S Ce 65 Essential	11990	+100	3%	E
1.0 S Ce 65 Expression	13700	+100	1%	E
1.0 T Ce 90 Expression	15000	+50	1%	E
1.0 T Ce 90 Journey	16000	+75	nc	E
1.0 Eco-G 100 Journey	16750	0	nc	GPL
Sandero Stepway				
1.0 T Ce 90 Essential	15200	+230	0%	E
1.0 T Ce 90 Expression	16500	+230	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	3%	GPL
1.0 T Ce 110 Extreme	18250	+190	3%	E
1.0 T Ce 110 Extreme+	18950	+190	2%	E
Jogger				
1.0 T Ce 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 T Ce 110 Expression	20200	+330	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	26500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	3%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19990	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21800	+230	0%	GPL
1.3 T Ce 130 Extreme	24900	+190	0%	E
1.3 T Ce 130 Journey	24900	+190	0%	E
Hybrid 140 Extrême	28100	0	0%	FHEV
Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Opéra	41650	0	nc	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHDI 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	7%	PHEV
E-Tense 225 Opéra	56300	0	7%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille	38500	+740	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Performance Line	41400	+740	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	8%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	8%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	8%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	8%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	8%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHDI 130 Edition France	47350	+1276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76600	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	PHEV
FERRARI				
Roma	202187	+60000	nc	E
Portofino M	207424	+60000	nc	E
812 GTS	336299	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
SF90 Stradale	423514	+2918	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+2749	nc	PHEV
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13800	0	10%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15600	0	12%	E
500				
1.0 BSG 70	18700	0	10%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	12%	E
500e				
23,8 kWh	30400	-4000	6%	Elec
42 kWh	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	6%	Elec
Abarth	38900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh	33800	-4000	6%	Elec
42 kWh	37300	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	5%	Elec
600 (nouveau)				
e (RED)	35900	-4000	10%	Elec
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	nc	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30590	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hyb. 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	+28413	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	+28413	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	FHEV
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

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	69300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	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	61990	0	3%	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	2%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	2%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	2%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	3%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	67220	+35346	7%	E
Type RS	65800	+32935	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	nc	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54900	+2765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	3%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	17850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR	19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19950	nc	15%	E
1.0 T-GDI 90 N Line	20700	nc	15%	E
i20				
1.2 79 Intia	19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20800	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 Creative	23600	nc	5%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDI 100 Intia	22300	0	nc	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	24100	0	nc	E
Kona (nouveau)				
Hybrid 141 Intuitive	33400	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-4000	4%	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	12%	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	11%	Elec
N				
78000	0	0%	Elec	
Tucson				
1.6 T-GDI 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1901	5%	E
Hybrid 230 Intuitive	36550	+630	7%	FHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+630	7%	FHEV
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	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59500	0	nc	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	nc	PHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD	54900	+3720	0%	E85
P300e S R-Dynamic	63600	0	3%	PHEV
D200 MHEV S R-Dynamic AWD	58400	+10995	0%	D
XE				
P250 HSE R-Dynamic	62000	+14775	nc	E
D200 MHEV HSE R-Dynamic Auto.	60800	+1780	nc	D
XF				
D200 MHEV HSE R-Dynamic	70800	+3045	4%	D
XF Sportbrake				
D200 MHEV SE R-Dynamic	72400	+5581	nc	D
F-Type Coupé				
P300 R-Dynamic	72400	+60000	nc	E
P450 75	108200	+60000	nc	E
R75	135300	+60000	nc	E
F-Type Cabriolet				
P300 R-Dynamic	80000	+60000	nc	E
P450 75	113900	+60000	nc	E
R75	142900	+60000	nc	E
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	63800	+51629	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24300	+260	nc	E
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude	26300	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude	28300	0	nc	FHEV
Electrique 156 Longitude	38000	-4000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	31990	+210	nc	FHEV
4xe 190 Altitude	42400	0	nc	PHEV
4xe 240 Overland	43300	0	nc	PHEV
4xe 240 Trailhawk	45300	0	11%	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	38700	+170	5%	FHEV
4xe 190 Altitude	46750	0	9%	PHEV
4xe 240 Overland	47750	0	9%	PHEV
4xe 240 Summit	51250	0	9%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	0	2%	PHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	98500	0	2%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.2 DPI 63 Motion	15990	0	nc	E
1.2 DPI 63 Active	17090	0	nc	E
1.2 DPI 79 Active	17590	0	nc	E
1.2 DPI 79 GT-Line	18490	0	nc	E
Stonic				
1.0 T-GDI 100 Motion	22490	+190	10%	E
Ceed				
1.0 T-GDI 100 Motion	26150	+330	11%	E
1.5 T-GDI 140 Active	28450	+450	19%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	30650	+450	nc	E
Ceed SW				

Table listing car models and prices for Mercedes (suite), MG, MG3 (nouvelle), MG4, ZS, MINI, Hatch 3p (nouvelle), Cabrio, Countryman (nouveau), Mitsubishi, Space Star, Colt (nouvelle), ASX (nouveau), Eclipse Cross, Nissan, Juke (nouveau), Qashqai (nouveau), Ariya, X-Trail, Townstar Combi, Opel, Corsa (nouvelle), Crossland, Mokka, Astra, Astra Sports Tourer, Grandland.

Table listing car models and prices for Peugeot, Combo Life (nouveau), PEUGEOT 208 (nouvelle), 2008 (nouveau), 308, 308 SW, 508 (nouvelle), 508 SW (nouvelle), 718 Boxster, 718 Cayman, 718 Coupé (nouvelle), Taycan, Taycan Sport Turismo (nouvelle), Taycan Cross Turismo (nouvelle), Panamera (nouvelle), Macan, Macan électrique (nouveau), Cayenne (nouveau).

Table listing car models and prices for Renault, Cayenne Coupé (nouveau), Twingo, Clio, Captur (nouveau), Scénic E-Tech (nouveau), Arkana (nouveau), Espace, Kangoo, Rolls-Royce, Phantom, Cullinan, Cullinan Black Badge, SEAT, Ibiza, León Sportstourer, Ateca, Seres, Skoda, Fabia, Kamiq (nouveau), Scala (nouvelle), Karoq, Enyaq Coupé, Enyaq.

Table listing car models and prices for Smart, #1 (nouvelle), #3 (nouveau), Solterra (nouveau), Suzuki, Ignis, Swift (nouvelle), Vitara, Swace, S-Cross, Across, Tesla, Model 3 (nouvelle), Model Y, Model S, Model X, Toyota, Aygo X, Yaris, Corolla, Corolla Touring Sports, C-HR (nouveau), Prius (nouvelle), bZ4X, Camry, Mirai, Highlander, Land Cruiser (nouveau), GR Supra, Proace City Verso (nouveau), Volvo, EX30 (nouveau), Single Start, Single Extended Range Start, Single Extended Range Plus, Twin Performance Plus, Twin Performance Ultra, XC40, B3 Plus, B4 Plus, B4 Ultra, EX40 (nouveau), Single Essential, Single Extended Range Start, Single Extended Range Plus, Twin Performance Plus, Twin Performance Ultra, C40, Recharge 238 Plus, Recharge Extended Range 252 Plus, Recharge Extended Range 252 Ultimate, Recharge Twin 408 Ultimate, S60, B4 essence Plus Style Dark, Recharge T6 Ultimate Style Chrome, Polestar Engineered, V60, B4 Start, Hybride Recharge T6 Plus Style Dark AWD, XC60, T6 Start, T6 Ultimate Style Chrome, Polestar Engineered, XC90, Hybride Rechargeable T8 Start, EX90 (nouveau), Twin Ultra, Twin Performance Ultra.

Table listing car models and prices for Taigo, T-Roc, T-Roc Cabriolet, Golf 8 (nouvelle), ID.3, ID.4, ID.5, Passat (nouvelle), Arton, Arton Shooting Brake, ID.7 (nouvelle), Touareg (nouvelle), Volvo, EX30 (nouveau), Single Start, Single Extended Range Start, Single Extended Range Plus, Twin Performance Plus, Twin Performance Ultra, XC40, B3 Plus, B4 Plus, B4 Ultra, EX40 (nouveau), Single Essential, Single Extended Range Start, Single Extended Range Plus, Twin Performance Plus, Twin Performance Ultra, C40, Recharge 238 Plus, Recharge Extended Range 252 Plus, Recharge Extended Range 252 Ultimate, Recharge Twin 408 Ultimate, S60, B4 essence Plus Style Dark, Recharge T6 Ultimate Style Chrome, Polestar Engineered, V60, B4 Start, Hybride Recharge T6 Plus Style Dark AWD, XC60, T6 Start, T6 Ultimate Style Chrome, Polestar Engineered, XC90, Hybride Rechargeable T8 Start, EX90 (nouveau), Twin Ultra, Twin Performance Ultra.



Nous allons vous aider à prendre soin
de votre jouet, et plus encore ...

A partir de
16€
par an*

COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ JUSQU'À 30%

- VÉHICULES ANCIENS ET DE COLLECTION
- AUTOMOBILE DE PRESTIGE
- AUTOMOBILE MODERNE
- HABITATION PRINCIPALE ET SECONDAIRE
- ASSOCIATIONS DE COLLECTIONNEURS
- PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

 **04 94 09 79 70**
Prix d'un appel local

DEVIS GRATUIT ET ASSURANCE IMMÉDIATE 24H / 24 SUR MASCOTTE-ASSURANCES.FR **

18V ONE+

RYOBI

ENTRETIENEZ VOTRE VÉHICULE AVEC LA GAMME RYOBI® 18V ONE+™

GONFLER

VISSER

POLIR

Découvrez notre
gamme automobile en
scannant ce QR code



ET BIEN PLUS ENCORE...