

Dossier nouveautés



LES MARQUES FRANÇAISES
EN FORME OLYMPIQUE! P.14

2024-2028
Le calendrier
de tous les
modèles à venir

Essais XXL P.22



Plus sexy, plus techno et pas (beaucoup) plus chères...

La gamme Dacia sur le grill

Actualité P.6

Incroyable mais vrai
Les plus belles prises
des forces de l'ordre



Spécial occasions récentes Les prix baissent!



Ex-fan des 70's

Idoles d'hier... stars
d'aujourd'hui



Mazda MX-5 P.34



Mini Cooper C P.36

Enquête P.12

Conducteurs sans assurance, la pluie de PV n'a rien changé



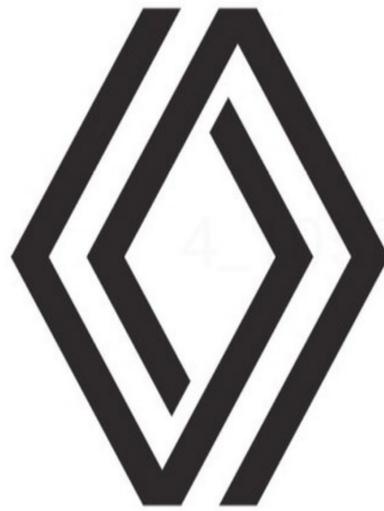
Sport



LE GUIDE F1 P.52
INDISPENSABLE
pour suivre la fin de saison

4_105393139

4_105393139



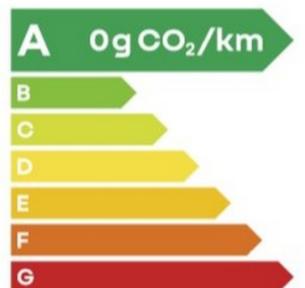
4_105393139

4_105393139

RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

assemblée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
chargeur bidirectionnel
openR link avec Google intégré⁽²⁾
reno, l'avatar officiel Renault
200 combinaisons de personnalisation

découvrir



4_105393139



commandes ouvertes
véhicule disponible à l'essai en concession à l'automne

(1) selon données wltp. (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. consommations min/max (kwh/100km)*: 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52kwh. émissions co₂ (g/km)*: 0. *selon norme wltp.

renault.fr

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

SKODA

Nouveau Škoda Kodiaq Plus de place pour l'aventure



À partir de

499 €/mois⁽¹⁾

✓ Sans apport

LLD 37 mois



**Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.**

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

Modèle présenté: Kodiaq 1.5 TSI 150 ch Hybrid DSG7 à **795 €**/mois sur 37 mois avec options, sans apport, remise de **4000 €** déduite.

Offre valable jusqu'au 31/08/2024. (1) Kodiaq Selection 7 Places 1.5 TSI Hybrid 150ch DSG en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 37 loyers de 499 €, remise de 4 000 € déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200 € - Siège social: Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig: 1819 - Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQMUG9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise: 451 618 904 - Administration et adresse postale: 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

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



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

ACTU

- 6 **L'événement** Les plus belles prises des forces de l'ordre
- 8 **Le courrier**
- 10 **La photo** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **Les nouveautés** Ce que nous réservent les constructeurs français
- 18 **Les voitures** de la semaine : MG dévoile son nouvel EHS

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Dossier** Toute la gamme Dacia à l'essai
- 30 **Panoramique** Le Renault Symbioz E-Tech full hybrid de 145 ch
- 34 **Essai** La Mazda MX-5 RF 2.0 de 184 ch
- 36 **Testée au quotidien** La Mini Cooper C
- 38 **On a tout essayé!** L'Audi ABT XGT 5.2 V10 de 640 ch

GUIDE PRATIQUE

- 41 **Les coachs Auto Plus** Bien choisir sa batterie : nos conseils
- 42 **Acheter une voiture d'occasion** Modèles récents : les prix baissent!
- 47 **Ça vous est arrivé**
- 48 **Les stars de l'occasion** Une Peugeot RCZ à moins de 17 000 €

MAGAZINE

- 50 **Les BD de l'été**
- 52 **Le sport** Formule 1 : le point à mi-saison et les perspectives de la rentrée
- 56 **Auto Plus Classiques** La Renault 5 LS (1974)
- 60 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humeur

Libération de Paris : après les perturbations des JO, retour à la normale



Page 18



Page 30



Page 48



Page 52

Edito



Mathieu Chevalier, rédacteur en chef adjoint

Quand la route prend la parole

Que ce soit celle de Madison, de Memphis, de Gérard de Palmas, de Jack Kerouac ou encore la vôtre, la route est pour beaucoup synonyme d'évasion. Au cœur de cette période estivale, c'est souvent elle qui vous permet de rejoindre votre lieu de vacances, comme 76% des Français (étude réalisée par l'Ifof pour l'automobile club Roole). C'est à cette route que la Sécurité routière a décidé de donner la parole dans sa dernière campagne qui, pour une fois, ne stigmatise pas, ne choque pas, ne culpabilise pas mais n'en manque pas pour autant sa cible.

Dans ce nouveau spot, la route est personnalisée et elle raconte, à travers la voix d'Audrey Fleurot, des tranches de vie de vous, de nous, d'eux, de tous ceux pour qui un départ en voiture a, un jour, été une promesse d'ailleurs. Le jeune Léo qui quitte ses parents et prend son indépendance; Julie et ses amies qui vont danser jusqu'au bout de la nuit; Jeanne et Capucine qui décident de se baigner plutôt que de se rendre à leur séminaire d'entreprise... Autant d'exemples qui résonnent, d'une manière ou d'une autre, en chacun de nous. Même le slogan sonne juste "La route nous rend plus libre, à nous de la rendre plus sûre", et donne envie de prendre la route de manière responsable.

Cette campagne est une occasion supplémentaire de rappeler aux conducteurs les moins scrupuleux que le respect des règles est la clé de la sécurité sur la route, ce "réseau social" qui n'a rien de virtuel. Selon l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR), le non-respect du code de la route par l'un des protagonistes est relevé dans 92% des accidents mortels. Et lorsque l'on voit les chiffres du nombre d'automobilistes qui roulent sans assurance – plus de 680 000 véhicules – ou sans permis – 350 000 conducteurs – (voir p. 12), on se dit que... la route est encore longue! Et que penser des plus belles prises des forces de l'ordre (voir p. 6)? Conduite en état d'ivresse ou sous stupéfiants, vitesse inadaptée, véhicule en surcharge... là encore, les exemples cités font écho au vécu de chacun d'entre nous. On a tous été témoins de comportements inadaptés, voire clairement dangereux, qui fort heureusement ne se finissent pas toujours mal. Espérons que la période des JO, pendant laquelle les valeurs de fair-play et de respect – des règles comme des autres – ont été tant appréciées, laissera quelques traces une fois que le supporter redeviendra conducteur.

Mathieu

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.



Pendant qu'une partie des Français lézardait au soleil, policiers et gendarmes restaient sur le front. A leur tableau de chasse estival, quelques trophées qu'ils ne se sont pas privés de partager.

Les plus belles des forces de

Les rois du "plus c'est gros, plus ça passe"



↳ Pas simple de choisir lorsqu'il s'agit de faire les valises. Visiblement, les occupants de cette Lexus ES ont préféré... tout emporter. Arrêtée par la gendarmerie du Rhône, la berline s'est avérée peser 2 400 kg pour un poids maximal autorisé en charge de 2 150 kg. En prime, les trois enfants qui étaient assis à l'arrière n'étaient pas attachés!

GENDARMERIE DE FLANDRES INTERIEURE



↑ Les vacances, c'est assurément le bon moment pour se remettre au sport et au bricolage, en tout cas pour le propriétaire de ce Peugeot 807.

GENDARMERIE DU RHÔNE



GENDARMERIE NATIONALE

↑ Les professionnels de l'automobile et de la route ne sont pas forcément non plus irréprochables. Ainsi, ce ferrailleur a réussi à empiler une Fiat Tipo et deux Renault Clio sur son utilitaire "léger". Une prouesse peu appréciée par les gendarmes de la Marne, qui



GENDARMERIE DU RHÔNE

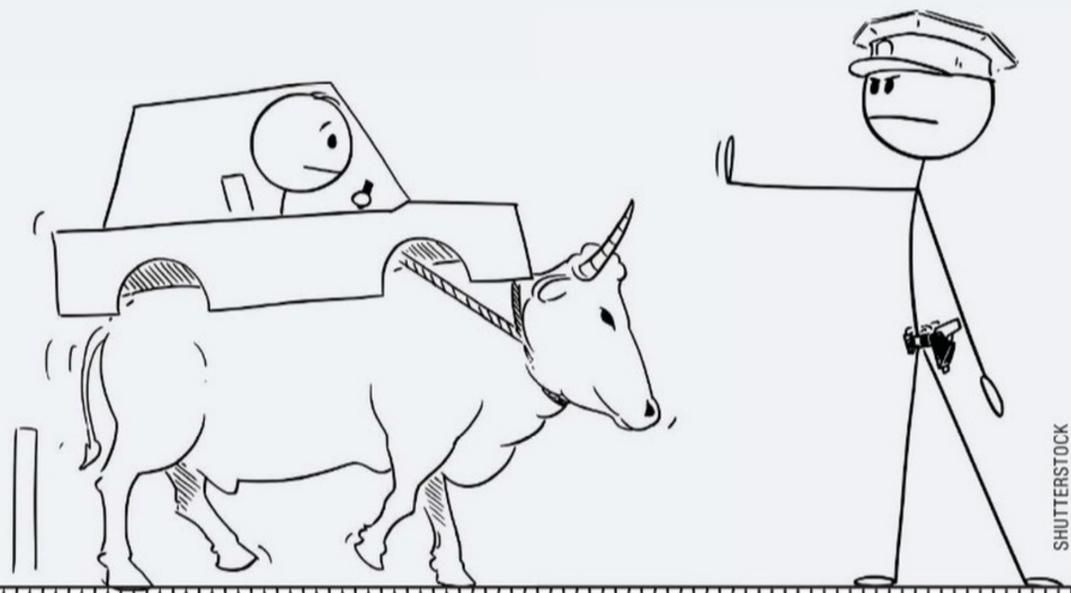
lui ont "collé" la bagatelle de cinq contredanses. Un peu plus au sud, leurs collègues du Rhône ont contraint des routiers qui transportaient des grumes à en laisser quelques-unes sur le bord de la route, pour cause de surcharge. Mais le record de l'excès pondéral revient au



GENDARMERIE DU RHÔNE

conducteur de cet utilitaire, également repéré par les gendarmes du Rhône. Alors que son véhicule affichait un poids total autorisé en charge (PTAC) de 3,5 tonnes, cet attelage dépassait les... 6,5 tonnes! C'est ce qu'on appelle avoir les yeux plus gros que le ventre.

Les prises de l'ordre



Les "plus rapides que l'éclair"



↑ Pendant la période olympique, les records de vitesse n'ont cessé de tomber. Malheureusement pour les excités de la pédale de droite, les pandores veillaient. Une médaille de bronze, donc, pour le conducteur de cette Megane, flashé en

Haute-Vienne à 173 km/h au lieu de 110. Il est légèrement devancé par le propriétaire d'une Skoda Superb, qui roulait à 195 km/h sur un axe limité à 110. Ce dernier remporte également la palme de la mauvaise foi, puisqu'il aurait indiqué aux gendarmes de Feurs (Loire)



qui l'ont arrêté que, s'il roulait aussi vite, c'était dans le but de dégraisser le filtre à particules. Enfin, le Léon Marchand des départementales a été intercepté à Deaux, dans le Gard. Vitesse relevée par le radar : 167 km/h sur la D131 limitée à... 80 km/h.

Un produit dérivé inédit



← T-shirts, mugs, affiches... Les constructeurs automobiles ne manquent pas d'imagination lorsqu'il s'agit de proposer des produits dérivés ornés de leur logo. Mais chez Cupra, on fait dans l'inédit avec ces paquets contenant de la... cocaïne. Récemment retrouvés sur une plage de Floride, suite au passage de la tempête Debby, ils n'ont, évidemment, rien à voir avec le constructeur espagnol.

A l'étranger, on se la fait belle...

→ Les voitures d'exception, c'est une habitude pour la police de Dubaï. La recrue de l'été 2024 s'appelle Tesla Cybertruck. Ce monstrueux pick-up électrique rejoint une écurie comptant déjà des Ferrari, Lamborghini... De quoi donner des idées à d'autres cités prisées des ultra-riches. Ainsi, la police de Miami Beach (Floride) vient de s'offrir la première Rolls-Royce de patrouille au monde. La facture d'achat, aux environs de 250 000 \$ (230 000 €) est, paraît-il, restée en travers de la gorge de certains habitants de la ville.



← La maréchaussée turque a, pour sa part, trouvé une manière beaucoup plus économique de se doter de voitures de sport et de luxe. Elle a repeint à ses couleurs une douzaine de bolides (Audi, Bentley, Porsche...) saisis à des trafiquants de drogue.



↑ La police australienne pourrait bientôt se targuer de posséder le véhicule de patrouille le plus original (et le plus polyvalent) du monde. Mi-voiture, mi-hélicoptère, le Pegasus Classe E (sans lien avec la Mercedes du même nom) promet, dans les airs, une autonomie de 482 km et une vitesse maxi de 160 km/h (120 km/h en roulant). Pour faire le plein, il suffit de s'arrêter (se poser ?) dans n'importe quelle station-service. Seul hic, pour pouvoir l'utiliser, il faut un permis de conduire et une licence de pilote d'hélicoptère.



LES ÉCRANS DÉTOURNENT L'ATTENTION

N. SOLER

Systèmes multimédias

Ergonomie = sécurité

Afin d'améliorer la sûreté de nos autos, les aides à la conduite et équipements de sécurité sont toujours plus nombreux. Alors, pourquoi certains constructeurs s'entêtent-ils à positionner l'écran tactile, qui, la plupart du temps, est un passage obligé pour piloter les fonctions de confort, sur la partie inférieure de la planche de bord? Pour les manipuler, il faut généralement quitter la route des yeux.

Balpuj321, par e-mail

Stéphane Dupré. Si l'implantation de ces écrans semble parfois dénuée de bon sens, c'est qu'aucune norme ne fixe de cadre en la matière.

Les choses pourraient toutefois évoluer. Tout d'abord parce que plusieurs constructeurs, dont Volkswagen, vont, sous la pression de leurs clients, revenir à des commandes physiques pour régler certaines fonctions (climatisation, volume de la radio...). Ensuite, parce que Euro NCAP prévoit d'intégrer, dès 2026, l'ergonomie des planches de bord dans les critères d'attribution des étoiles. En 2022, des tests effectués par nos confrères suédois de *Vi Bilägare* avaient démontré que manipuler des écrans prenait plus de temps qu'utiliser des commandes physiques. Sachant que la solution idéale reste la commande vocale... à condition qu'elle soit efficace.

Achat à l'aveugle

Une belle arnaque que ce péage à flux libre (voir Auto Plus n° 1870). On ne sait pas quand cela commence et quand cela se termine, et on ne sait pas non plus combien ça va coûter.

Nicolas K., Saint-Gratien (95)

François Tarrain. Comme pour les autoroutes dotées de barrières de péage, le début et la fin des zones payantes des autoroutes à flux libre sont signalés par des panneaux (voir ci-dessous). Quant au montant à régler, il n'est pas non plus connu à l'avance sur les axes "avec ticket". Mais il reste consultable sur le site de l'exploitant. Rappelons que le site Peage-flux-libre.gouv.fr donne toutes les informations utiles.



K. BEYONDAS / MAXPPP

Vu dans votre n° 1874, page 38: 0 € de malus pour la BMW X5 xDrive50e (hybride rechargeable, 489 ch, 2495 kg). Et page 39: 190 € de malus pour la Kia Picanto 1.2 DPI (100 % thermique, 79 ch, 1 016 kg). N'y aurait-il pas quelque chose qui cloche dans notre fiscalité?

Yves C., par e-mail

Prévention douce

Je suis automobiliste et cycliste. Souvent, à vélo, je n'entends pas les voitures arriver derrière moi. Et c'est encore pire lorsqu'il s'agit d'une hybride ou d'une électrique! Il faudrait doter les autos d'un "avertisseur de courtoisie" pour que leur conducteur prévienne les utilisateurs de deux-roues de leur arrivée. En ville, les bus et les tramways sont déjà équipés de cet outil fort sécurisant.

Raymond P., Méribel-les-Allues (73)

Un bloc en plus?

Renault a-t-il prévu d'installer, sous le capot de la Clio restylée, le 1.3 TCe que propose déjà le nouveau Dacia Duster?

Hervé P., Annecy (74)

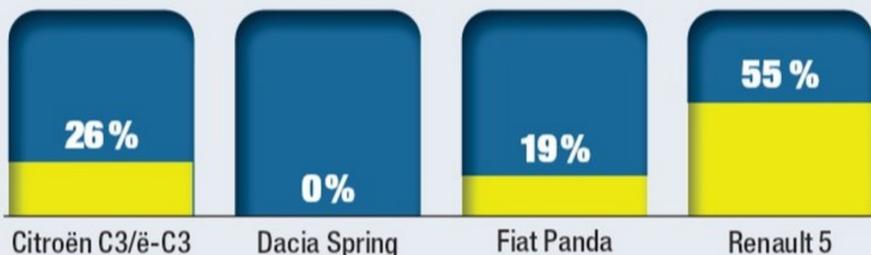
Julien Sarboraria. La Clio avait inscrit ce moteur quatre cylindres à son tarif, dans sa variante de 130 puis de 140 ch... mais il a été supprimé lors du restylage de 2023. Selon le Losange, il ne se justifiait plus (comprenez: la demande n'était pas assez forte) face au E-Tech full hybrid à la puissance supérieure (145 ch) et à l'appétit moindre, surtout en ville.



Y. LEFEBVRE

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Quelle nouveauté avez-vous le plus hâte de découvrir "en vrai" à la rentrée?



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

- Qui choisit la bande-son sur la route des vacances?
- Le conducteur
 - C'est chacun son tour
 - Une playlist commune
 - La radio

Pascale Gétin. Séduisante, votre idée est déjà en partie mise en œuvre. Jusque dans les années 1990, certaines marques japonaises équipaient ainsi leurs modèles d'un Klaxon à "deux niveaux", dont le plus faible permettait de ne pas surprendre cyclistes et piétons. Quant aux voitures électriques, elles sont, depuis 2019, obligatoirement dotées d'un bruiteur qui agit jusqu'à 30 km/h. Le hic, c'est que ce dernier n'est pas forcément audible au sein du trafic et qu'il n'est pas toujours identifiable comme annonçant une auto. Ainsi, les défuntes Autolib' émettaient une sorte de sifflement d'oiseau.



Y. LEFEBVRE

Nissan ARIYA 100% électrique Defy Ordinary*



À partir de

329€/mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 7500€

*Défiez l'ordinaire.

(1) Pour un Nissan ARIYA ENGAGE 63kWh neuf en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km, 1^{er} loyer de 7 500€ et 36 loyers de 329€. **Modèle présenté** : Nissan ARIYA ADVANCE 63 kWh neuf avec options jantes 20" et peinture perlée biton, 1^{er} loyer de 7 500€ et 36 loyers de **406€**. Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres en cours, valable jusqu'au 31/08/2024, sous réserve d'acceptation par Diac, **dans la limite des stocks disponibles**, chez les Concessionnaires Nissan participants. NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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

4_105598189

Un avion très rock'n roule !

Transformer le jet privé d'Elvis Presley en camping-car*, c'est le pari fou – et imprévu – relevé par le youtubeur James Web. Imprévu, car avant de se lancer dans ce chantier, il a tenté de faire revoler le Lockheed JetStar L-1329 de 1962. Sans succès, malgré les 234 000 \$ investis pour acheter l'épave (photo ci-contre) et les 200 000 \$ de remise en état. Qu'importe, l'avion deviendra finalement un camping-car. La carlingue a été fixée et reliée à un châssis de "RV" (recreational vehicle) et "the King of the road" peut déjà prendre la route. Sur un air de *Tutti Frutti*, fatalement.

*A voir sur la chaîne YouTube "Jimmys World".



PHOTOS : THERREALJIMMYSWORLD / INSTAGRAM MECUM, AUCTIONS



Vos images

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



Voilà probablement le plus écolo des portiques de lavage automatique de France ! Constaté à Gardanne (13).

Par Robert Zampolezi



Encore plus vert, la 2CV (vraiment) zéro émission composée à 100 % de bambous. Vu dans le parc... André Citroën (Paris).

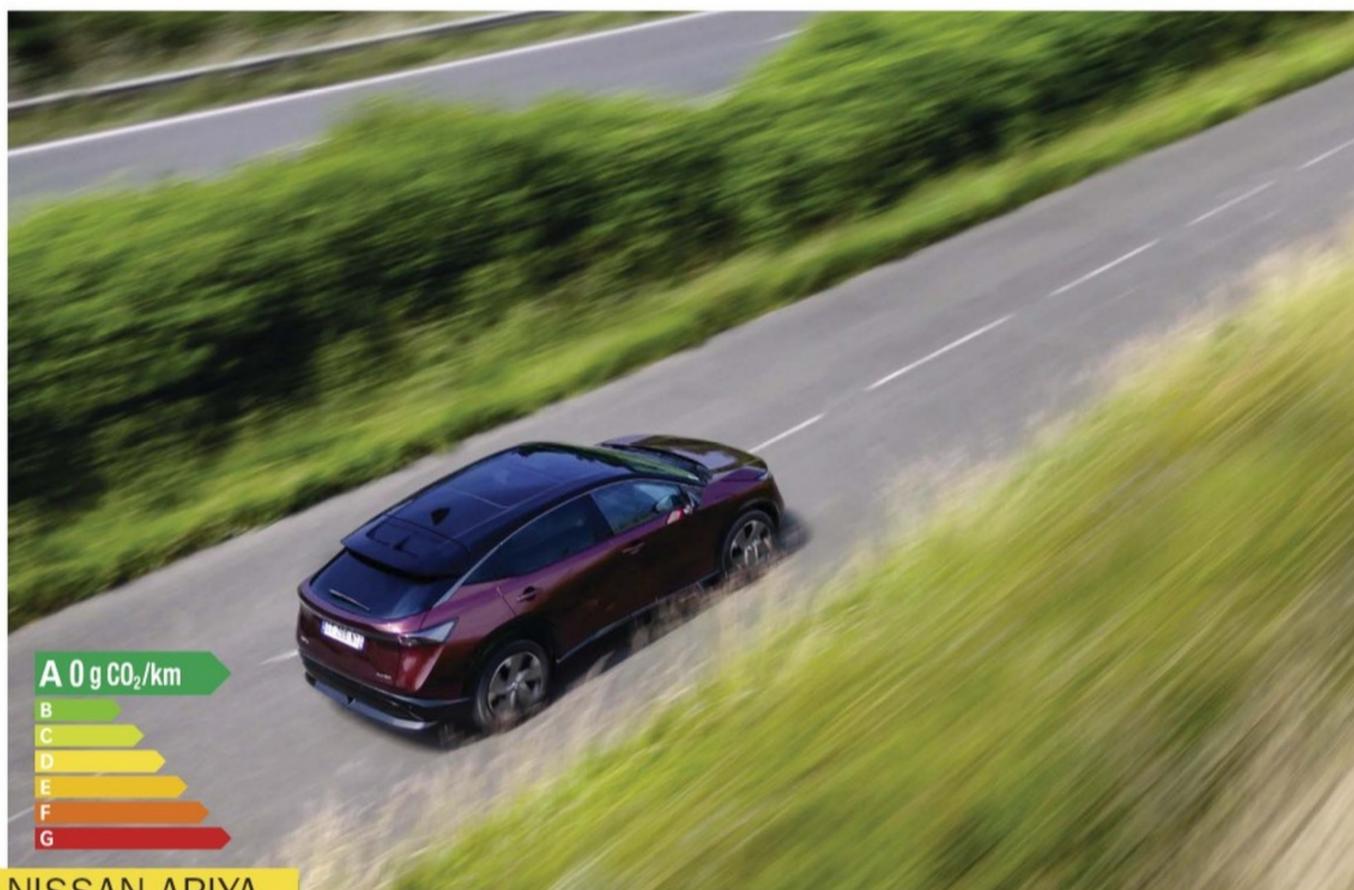
Par Francis Grognet



Etait-il bien nécessaire de truffer de plombs cette pauvre Citroën Traction qui repose en paix dans la forêt, à Graissessac (34) ?

Par S. Volaire

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



NISSAN ARIYA

Nissan ARIYA 100 % électrique : roulez librement avec style en crossover électrique

Premier crossover 100% électrique de la marque, le Nissan ARIYA est le compagnon idéal des voyages en famille, et affiche des tarifs plus compétitifs que jamais.

Un design irrésistible

Le Nissan ARIYA est un modèle unique : il se démarque par un design aérodynamique et futuriste, d'inspiration japonaise. L'intérieur spacieux, unique sur le marché, a été conçu pour être efficace et confortable, comme un élégant salon roulant. Son design minimaliste et son habitabilité unique ont récemment été récompensés par le premier prix du meilleur intérieur des eTrophées 2024 de l'AMAM⁽²⁾.

Le premier crossover coupé 100 % électrique de Nissan

Récemment distingué avec la meilleure autonomie sur autoroute (380 km) selon les mesures du Labo Auto Plus, le Nissan ARIYA dispose d'une gamme particulièrement complète, avec quatre

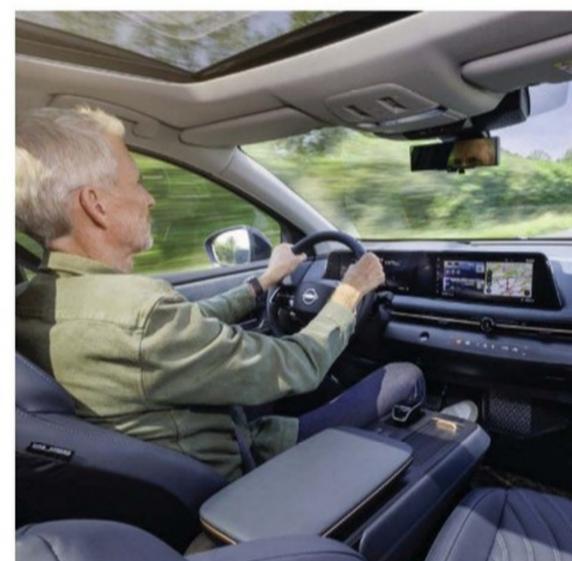
finitions, quatre motorisations électriques de 218 à 394 ch, ainsi que deux niveaux de batterie de 63 et 87 kWh, offrant jusqu'à 536 km d'autonomie. Une version ARIYA NISMO viendra également compléter le catalogue, avec un style sportif et un système de transmission intégrale e-4ORCE optimisé pour les performances.

Ce crossover électrique bénéficie d'excellentes performances de recharge et peut récupérer jusqu'à 350 km d'autonomie en 30 min, avec un chargeur rapide de 130 kW. L'ARIYA bénéficie, dans sa version 4 roues motrices, de l'inedite technologie de transmission intégrale électrique e-4ORCE, qui offre confort et sérénité totale, quel que soit l'état de la route. Depuis ce printemps, ses tarifs sont plus

compétitifs que jamais, en s'affichant à partir de 39 300 €, et accompagnés d'une remise de 2 000 €⁽¹⁾. L'ARIYA a aussi été pensé pour les professionnels, et bénéficie de nombreux avantages, comme l'amortissement du prix du véhicule (jusqu'à 30 000 €) et de 100 % de sa batterie.

À ce niveau de prix, le Nissan ARIYA dispose de nombreux équipements qui vous facilitent la vie au quotidien. Il embarque de série le système ProPILOT Assist, les services connectés, les systèmes de sécurité, la pompe à chaleur, rare sur le segment, le préconditionnement de la batterie, deux câbles de recharge, ou encore un double écran de 12,3".

(1) Tarif TTC en vigueur au 15 mai 2024
(2) Association des médias auto et moto



L'avis de Denis Brogniart

En tant que fan de technologies et amoureux de voyages, le Nissan ARIYA m'a séduit avec son confort et son silence impérial à bord : la conduite est plus détendue, grâce à sa motorisation fluide et une batterie dotée d'une grande autonomie pour les longs trajets. C'est un crossover familial incontournable, avec ses technologies intelligentes qui facilitent la vie quotidienne.

UN NISSAN ARIYA À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE

- 1 L'ARIYA est un concentré de technologies innovantes, comme le système ProPILOT Assist avec Navi-link, une aide à la conduite qui offre une conduite plus douce sur les grands axes.
- 2 Le Nissan Safety Shield est un ensemble de systèmes de sécurité qui comprend une vision panoramique à 360°, une alerte de collisions frontales, ou encore le freinage d'urgence intelligent.
- 3 L'application NissanConnect permet de contrôler sa voiture à distance, de vérifier l'état de la batterie ou de régler la climatisation depuis son salon, avant même de monter à bord de la voiture.

Modèle présenté : version spécifique



J.-C. MILHET / HANS LUCAS / AFP

CONDUITE SANS ASSURANCE

Depuis que les forces de l'ordre peuvent consulter le fichier des véhicules assurés (FVA) lors d'un contrôle, les délits ont explosé de 320 %!

L'échec des PV "soldés"

Depuis 2018, la conduite sans assurance peut faire l'objet d'une amende forfaitaire délictuelle (AFD) : en réglant rapidement, la "douloureuse" est minorée. Une dissuasion par l'argent qui n'a pas payé...

Depuis six ans, trois premières infractions ont été concernées par les AFD : la conduite sans assurance, celle sans permis et celle avec un per-

mis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule utilisé. Le "succès" est au rendez-vous : le nombre d'AFD a sensiblement progressé, atteignant 127 397 PV

pour défaut d'assurance en 2022, soit 62 % des 206 190 délits. Même tendance pour la conduite sans (le bon) permis, avec 24 858 PV en 2022 (soit 27 % d'AFD). Mais pour ce qui est de lutter contre ces maux, c'est une autre histoire. Si le nombre de défauts de permis constaté ne s'est aggravé que d'un tiers depuis 2017, celui des délits de non-assurance a

explosé de 320 % grâce à l'essor des contrôles – manuels ou par caméras à lecture de plaques, voire par les flashes radars – rendus possibles grâce à la mise en place du fichier des véhicules assurés (FVA). Cette vague de PV a-t-elle provoqué en retour l'effet dissuasif recherché ? La réponse est non. Deux études consacrées au défaut d'assurance dans l'accidentalité viennent

CARBURANT

Après un mois de baisse, retour à une relative stabilité

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 14/08/2024.

Cours du baril de Brent: 73,45 € (- 0,59 €).

<p>GAZOLE 1,689€</p> <p>+ 2,6 cts en une semaine</p> <p>+ 16,9 cts en un an</p>	<p>SP95-E10 1,788€</p> <p>+ 2 cts en une semaine</p> <p>- 12,6 cts en un an</p>
<p>SP95 1,825€</p> <p>+ 1,3 ct en une semaine</p> <p>- 10,8 cts en un an</p>	<p>SP98 1,896€</p> <p>0 ct en une semaine</p> <p>- 8,7 cts en un an</p>
<p>E85 0,848€</p> <p>+ 3,7 cts en une semaine</p> <p>- 20 cts en un an</p>	<p>GPL 0,996€</p> <p>+ 1,5 ct en une semaine</p> <p>+ 0 ct en un an</p>

LA TENDANCE À COURT TERME: ↗ EN HAUSSE

ÉMISSIONS DE CO₂

Les amendes européennes illégales

Depuis 2021, la loi CAFE (Corporate Average Fuel Economy) impose aux constructeurs automobiles que la moyenne des rejets de CO₂ de leurs véhicules livrés dans l'Union européenne ne dépasse pas 95 g/km selon le cycle WLTP. Les groupes ne respectant pas cette limite se voient infliger une amende de 95 € par gramme de trop et par véhicule livré. Cette taxe pourrait toutefois s'avérer illégale selon les travaux de Martin Kment. Dans un récent rapport, ce juriste allemand démontre que si la Commission européenne est bien responsable de la mesure des rejets, elle ne peut prétendre se charger, faute du statut juridique adéquat, du paiement des amendes par les constructeurs. Un point que des parlementaires d'Outre-Rhin avaient déjà évoqué... dès 2008. Des conclusions qui pourraient amener les industriels frappés par ces taxes à exiger le remboursement des milliards d'euros versés.



DAIMLER AG

Pierre Audemar



Double nationalité. L'invasion des voitures électriques chinoises attendra encore un peu. Au 1^{er} semestre 2024, il n'y a que trois d'entre elles qui se classent dans le top 10 européen de la catégorie. Et seule une, la MG4, est une "vraie" chinoise, les deux autres étant la Tesla Model 3 et le Volvo EX30. **Stellantis.** Au sein du tentaculaire groupe franco-italo-américain, c'est désormais Fiat qui est

Amende forfaitaire délictuelle (AFD) : justice expéditive

En matière de délit routier, on dit que la sanction, pour être dissuasive, doit intervenir au plus vite après l'infraction. La "loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle" promulguée en 2016 a ainsi voulu simplifier la procédure en créant l'AFD. Il s'agit d'une sanction pénale sans procès. Avec l'idée de se calquer sur la contravention classique: une punition standardisée en contrepartie d'une amende forfaitaire au montant incitatif, et même soldée si le coupable passe illico à la caisse (la première fois seulement). **Montant d'une AFD:** 750 € (assurance) ou 800 € (permis), au lieu respectivement de 3750 € maximum ou 15000 €, et sans suspension de permis ou peine de prison.

d'être publiées, et montrent que la situation continue de se dégrader...

Des véhicules non assurés toujours plus nombreux

L'étude de l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière* (ONISR) estime, à partir du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels, à 684 536 ceux circulant sans assurance en 2022. Et la tendance est mauvaise: si la proportion de ces véhicules impliqués dans tant de drames a peu augmenté dans les années 2010, elle est ensuite passée au-delà de 4% à partir de 2020 et jusqu'à atteindre 5,2% en 2023. Plus du double en dix ans! Une dégradation que la verbalisation de masse n'a pas empêchée. La

seconde étude a été menée par le baromètre annuel du Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), qui indemnise les victimes de conducteurs non assurés. Son bilan 2023 fait état de 160 tués pris en charge (+ 2% en un an) et 7 687 blessés (- 9,7%). Une baisse que le FGAO attribue avant tout au recul de 8,3% de l'accidentalité corporelle entre 2019 et 2023. D'ailleurs, les indemnités versées continuent de flamber, atteignant 137,4 millions d'euros en 2023 (+ 28%). Pire, ce sont les non-assurés qui accumulent les délits, comme ces 47% de 18-24 ans également positifs à l'alcool et/ou aux stupéfiants! Ou ces 7% de conducteurs "indiqués comme ayant commis un délit de fuite après

* La non-assurance dans les accidents de la route en France en 2022.

l'accident". Bon à savoir, sur ces 7% de fuyards, seuls 1% d'entre eux ne sont pas retrouvés.

Quant au nombre de personnes roulant sans détenir le bon permis ou qui ne l'ont pas ou plus, l'ONISR l'estime à 580 000. Leur proportion varie en fonction du type de véhicule, à raison de 350 000 conducteurs sans permis d'une voiture de tourisme, 130 000 d'un utilitaire et 100 000 d'un deux-roues motorisé

L'AFD vivement critiquée

L'avalanche de PV ne dissuade apparemment pas de rouler sans assurance, puisque toujours plus de conducteurs concernés sont impliqués dans les accidents... Cela n'a pas empêché l'AFD de faire des petits, puisqu'elle porte désormais sur une centaine de motifs (la plupart non routiers), alors qu'elle a été remise en cause par la défenseure des droits, Claire Hédon. En 2023, elle recommandait d'y mettre un terme, déplorant que l'AFD "porte une atteinte grave au droit au recours de la personne poursuivie, restreint l'accès au service public de la justice, comporte le risque de développer des pratiques discriminatoires". Mais elle a reçu une fin de non-recevoir des ministères de la Justice et de l'Intérieur.

Pascal Charles

Chiffres clés

684 536 véhicules motorisés circuleraient sans assurance, selon l'ONISR, dont 522 868 voitures (1,35% du parc).

33% des automobilistes non assurés impliqués dans un accident (entre 2018 et 2022) n'avaient pas de permis valide.

320%, c'est l'explosion du délit de non-assurance qui est devenu, depuis 2021, le plus réprimé.

31%, c'est la hausse des délits pour défaut de permis depuis 2017, soit 147 713 PV, dont 87 004 pour conduite sans permis.

7%, c'est le taux d'implication des non-assurés dans les accidents mortels (dont le conducteur). Plus les accidents sont graves, et plus les non-assurés sont concernés.

15 400 conducteurs font l'objet de poursuites par le FGAO, dont certains seront endettés à vie pour rembourser des centaines de milliers d'euros. A méditer!

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de voitures immatriculées au nom d'un mineur cette année ?

74



Depuis le 1^{er} janvier dernier, on peut obtenir son permis B, et donc faire immatriculer une voiture à son nom, dès 17 ans. 74 mineurs sont ainsi devenus, en date du 31 juillet, primo-accédants. Leurs modèles de prédilection sont les Renault Clio, Citroën C3 et Peugeot 208. Mais un chanceux a pu s'offrir une Chevrolet Corvette! Ils habitent majoritairement dans les Bouches-du-Rhône (13), le Var (83) et la Marne (51).



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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Contrôle aux jumelles - Alpes-Maritimes (06)

Contrôle aux jumelles - Alpes-Maritimes (06)

RD241, gros contrôle de vitesse après le Burger King de Villeneuve-Loubet Marina dans la petite zone limitée à 50 km/h au niveau de St-Maclou, juste avant le rond-point en direction de l'A8. 43°38'15.6"N 7°08'03.7"E

RD166, la gendarmerie a sorti les jumelles, avant le rond-point de Saint-Samson-sur-Rance dans le sens Pleslin-Trigavou vers Dinan. Les contrevenants sont interceptés juste à droite. Vitesse limitée à 70 km/h. 48°29'22"N 2°02'31"W

Bernard T.



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

le label n° 1. En effet, la marque italienne a vendu, sur les six premiers mois de 2024, 660 200 véhicules dans le monde. Elle est leader en Italie, bien sûr, mais aussi en Algérie (avec 68,3% de part de marché !), au Brésil et en Turquie, et devance ainsi Peugeot et Jeep.

PLAQUE: LA SÉRIE DU MOMENT

F GY-123-TQ



2024
2028

Ce que nous les constructeurs

En dépit d'un marché européen en perte de vitesse et face à la concurrence croissante des marques chinoises, les constructeurs français poursuivent leur offensive. Lancements imminents, restylages, renouvellements, projets secrets... Découvrez les nouveautés des quatre prochaines années.

Nos marques tricolores ont des nouveautés plein les cartons. Parmi celles-ci, une en particulier s'annonce déjà comme un succès commercial: la Renault 5 E-Tech. Il aura fallu attendre près de quatre ans pour la voir enfin circuler sur nos routes à la rentrée, dans ses déclinaisons haut de gamme (à partir de 33 490 €, hors bonus). La version "abordable", promise à moins de 25 000 € par Luca de Meo, patron de Renault, ne sera pas disponible avant l'année prochaine. D'ici là, Alpine aura lancé sa bombinette A290, dérivée de la R5, mais avec un look plus sportif et des moteurs électriques plus musclés (180 ou 220 ch pour l'instant). Assez pour justifier ses tarifs élevés (à partir de 38 700 €)? Verdict en novembre lors des premiers essais. Chez Citroën, la rentrée sera marquée par l'arrivée de la C3, un modèle qui devrait attirer les clients grâce à ses prix compétitifs: 14 990 € en essence, 23 300 € en électrique (avant bonus). Quelques semaines plus tard, la marque enchaînera avec le nouveau C3 Aircross. Proposé en cinq ou sept places, avec un large choix de moteurs (essence, hybride et électrique), ce SUV familial affiche aussi des tarifs

agressifs: 19 400 € en entrée de gamme, soit 5 000 € de moins que l'ancien modèle! Pour Peugeot, l'automne sera marqué par le lancement du nouveau 5008 et de la version électrique de la 408. La DS 4 électrique, initialement attendue cet été, sortira finalement en fin d'année. Avec 156 ch et 416 km, elle sera plus puissante et offrira une meilleure autonomie que sa cousine, la Peugeot E-308.

Beaucoup de SUV en 2025

La surprise chez DS (la première depuis 2021!) est attendue au printemps 2025. Ce sera la DS 8 (le nom n'est pas officiel), une berline surélevée 100% électrique, typée fastback, qui se distinguera par une calandre illuminée. A la même période, Citroën renouvellera son C5 Aircross (design inspiré de la nouvelle C3, sortie de versions électriques). De son côté, Renault lancera la R4 E-Tech, un petit SUV électrique (4,14 m) dont la silhouette évoquera la fameuse "Quatrellé". A l'automne, Alpine présentera l'A390, son premier SUV électrique, avec l'objectif de faire enfin plus de volume. Ce modèle, qui partagera sa plateforme avec le Renault Scenic E-Tech, aura un tempérament plus sportif (réglages de >>>



Renault 5 E-Tech

C'est la grande star de la rentrée: la nouvelle R5 débarque en septembre dans le réseau de la marque. Au début, seules les versions haut de gamme seront disponibles. Pour le modèle à 25 000 €, il faudra encore patienter un peu...



Citroën C3 Aircross

Le C3 Aircross s'est métamorphosé, tout en réduisant ses prix. Son grand format (4,39 m, soit + 23 cm) lui permet de proposer jusqu'à 7 places. Côté moteurs, il laisse le choix entre essence, hybride 48 V ou électrique.

	2024			
	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Alpine			A290	
Citroën	C3	C3 Aircross		
DS Automobiles			DS 4 électrique	
Peugeot	5008	E-408		
Renault	R5 E-Tech			Rafale 300 ch

Les réservent Directeurs français



La DS 8 sera la première nouveauté de la marque depuis 2021. Cette "cross-berline" électrique devrait séduire par son style et sa grande autonomie (700 km environ).



Une R5 peut en cacher une autre : cette version sportive en impose avec son look musclé et ses 220 ch, mais il faudra y mettre le prix : 38 700 € minimum !



Elle fera ses débuts au Mondial de l'auto à Paris (du 14 au 20 octobre) avant d'arriver dans les concessions au printemps 2025. Il s'agira en réalité d'un petit SUV électrique, basé sur la même plate-forme que la R5, avec davantage d'espace à bord et un coffre plus grand et plus fonctionnel.

2025											
Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
								A390			
C4/C4X ⁽¹⁾		C5 Aircross									
			DS8								
									308 ⁽¹⁾		
Megane E-Tech ⁽¹⁾		R4 E-Tech	Austral ⁽¹⁾		Espace ⁽¹⁾						

1. Modèle restylé.

Les nouveautés de la semaine



CONCEPT-CAR

Avec sa future Twingo, Renault souhaite revenir aux fondamentaux de la première génération. Elle utilisera en grande partie la plate-forme de la R5, mais sera équipée de batteries LFP pour réduire les coûts. Renault prévoit un prix de départ inférieur à 20 000 €.

Renault Twingo E-Tech

RENAULT DESIGN

» châssis spécifiques, moteurs plus puissants). Au cours de l'année, plusieurs modèles seront également restylés: les Citroën C4 et C4X, la Peugeot 308, ainsi que les Renault Megane E-Tech, Austral, et Espace (nouvelle face façon Rafale, finition Esprit Alpine pour la Megane...).

Et pour la suite ?

L'année 2026 marquera le renouvellement des sœurs ennemies, les Peugeot 208 et Renault Clio, ainsi que de leurs déclinaisons SUV, Peugeot 2008 et Renault Captur. On attend également le nouveau DS 7, mais aussi la Renault Twingo "4" dans une version 100% électrique, qui renouera avec l'esprit original du modèle des années 1990. La prochaine DS 3, sur laquelle travaille DS depuis quelques mois, retrouvera également ses racines. Plus compacte, plus féminine, elle redeviendra une petite citadine (mais surélevée) et inaugurerá le futur style "rétro design" de la marque. D'ici à 2028, on attend enfin l'Alpine A110, qui partagera sa nouvelle plate-forme avec le coupé A310, et une Citroën C4 inspirée de l'étonnant concept-car Oli, dévoilé en 2022.

R. DEMARETS



ILLUSTRATION Auto Plus

Citroën C5 Aircross

Le C5 Aircross exploitera la plate-forme du nouveau 3008, ce qui lui permettra de proposer des versions électriques. Plus grand (environ 4,60 m, soit 10 cm de plus), il devrait offrir davantage d'espace à bord. Côté design, il s'inspirera du style de son petit frère, le C3 Aircross.

	2026						
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet
Alpine							
Citroën							
DS Automobiles							
Peugeot							
Renault							

4_105393139

ILLUSTRATION Auto Plus



R. DEMARETS

Peugeot 2008

Le futur 2008 marquera une vraie rupture de style chez Peugeot. L'habitacle sera également repensé, avec l'introduction d'un volant... rectangulaire ! Il sera ensuite généralisé à l'ensemble des futurs modèles de la marque.

SCOOP



Renault Austral

L'Austral, mais aussi la Megane et l'Espace, bénéficieront d'un restylage en 2025. Le grand changement concernera l'avant, qui adoptera le design du Rafale. La finition Esprit Alpine sera enfin disponible sur la Megane.

ILLUSTRATION Auto Plus



R. DEMARETS

Alpine A310

A la différence des A290 et A390, l'A310 sera construite sur une plate-forme développée spécifiquement par Alpine (et également utilisée pour la future A110). Ce grand coupé électrique de près de 4,70 m viendra rivaliser avec l'Audi e-tron GT et la Porsche Taycan.

ILLUSTRATION Auto Plus



Alpine A390

Même Alpine se met aux SUV ! L'A390 reposera sur la base du Renault Scenic, mais il sera plus puissant, plus performant et plus agile. Ce modèle est crucial pour Alpine, car il doit lui permettre d'assurer de plus gros volumes de vente.

ILLUSTRATION Auto Plus



DS 7

Le DS 7 entame sa septième année de commercialisation, une éternité dans le monde automobile. La prochaine génération arrivera début 2026. Elle sera plus luxueuse et 100% électrique, à l'instar de tous les nouveaux modèles de DS.

					2027 / 2028			
Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre				
					Alpine	A110	A490	A310
					Citroën	C4		
					DS Automobiles			DS 3
	2008				Peugeot			308
	Captur	Twingo E-Tech			Renault	Megane E-Tech	Scenic E-Tech	



PHOTOS OFFICIELLES



Cette deuxième génération repose sur une plate-forme inédite et reçoit une motorisation hybride plus puissante.

PHOTOS: MG MOTOR

MG DÉVOILE SON NOUVEL EHS PLUG-IN

L'anti-Peugeot 3008

Design plus affirmé, motorisation hybride optimisée, autonomie électrique doublée... Avec le nouvel opus de l'EHS, MG veut donner la réplique au 3008.

MG Motor ne vend pas que des voitures électriques en Europe. Depuis trois ans, le chinois propose notamment un discret SUV compact hybride rechargeable: l'EHS. Celui-ci fait son retour aujourd'hui avec une génération profondément remaniée et mieux armée. A commencer par la partie technique, avec une motorisation dont la puissance maxi combinée bondit à 339 ch (258 ch auparavant). Dans le détail, le bloc électrique gagne 62 ch (184 ch), tandis que le mo-

teur 1.5 essence, dorénavant doté d'un turbo à géométrie variable, en perd 20 (142 ch). La marque promet ainsi un appétit (point faible du modèle actuel) plus raisonnable combiné à une autonomie en mode électrique doublée (jusqu'à 103 km), grâce à une plus grosse batterie (21,4 kWh contre 16,6 auparavant). Côté style, l'EHS ne fera pas tourner les têtes, même s'il gagne un peu en caractère: phares plus effilés, calandre proéminente façon MG3, bandeau lumineux à l'arrière... Et la présentation

En Bref

- Lancement:** novembre 2024
- L x l x h (en m):** 4,67 x 1,89 x 1,67
- Hybride rechargeable:** 339 ch (autonomie de 103 km)
- Tarifs:** à partir de 37 000 €*

*Estimation Auto Plus.

intérieure se veut plus moderne avec un double écran de 12,3"/31,2 cm. Bonne nouvelle: ces améliorations n'entraîneront qu'une hausse modérée des prix (d'environ 1 500 €). A 37 000 € selon nos estimations, le chinois sera bien placé face à un Peugeot 3008 PHEV (42 990 €).



L'allongement du gabarit (4,67 m, soit 5 cm de plus) profite davantage à l'habitabilité qu'au volume du coffre. En effet, ce dernier reste comparable à celui de l'ancien modèle (441 dm³ selon le constructeur).



PHOTOS: N. SOLER

Et aussi...

La future Twingo sera fabriquée en Slovence

La Twingo E-Tech électrique (c'est son nom officiel) ne sera pas produite en France. Renault a choisi l'usine de Novo Mesto, en Slovence (d'où sort déjà l'actuelle Twingo), pour fabriquer sa citadine à pile, annoncée à un prix inférieur à 20 000 €. Lancement prévu en 2026.



RENAULT

Corvette ZR1 : plus de 1 000 ch et un look bestial

La nouvelle Corvette ZR1 rejoint le cercle très fermé des supercars de plus de 1 000 ch. Son V8 de 5,5 litres, dérivé de celui de la Z06, a reçu quelques optimisations et le renfort d'une paire de turbos pour cracher 1 187 ch. Un record pour une voiture américaine. A titre de comparaison, la Corvette Z06 développe "seulement" 679 ch. Grâce à un gros travail sur l'aérodynamisme, la ZR1



CORVETTE

atteint près de 350 km/h en vitesse de pointe. La boîte à 8 rapports et double embrayage a été renforcée pour encaisser les 1 123 Nm de couple. Son prix aux Etats-Unis pourrait approcher les 150 000 \$ (environ 138 000 €). Reste à voir si elle sera homologuée pour une éventuelle importation sur le sol européen.

L'ALPINE A290 DÉVOILE SES TARIFS

Vendue au prix fort !

L'A290 est dans les starting-blocks. Alpine a ouvert les commandes de sa bombinette électrique, développée sur la base de la Renault 5 E-Tech. La marque ne fait pas de cadeau sur les prix. La version de base GT, certes déjà bien équipée (clim' auto., sièges AV chauffants, jantes de 19"...), coûte 38 700 € (hors bonus) avec le "petit" moteur de 180 ch. Pour celle de 220 ch, il faut passer à la finition GT Performance (Alpine Telemetrics, pneus sport), 3 000 € plus chère. La série spéciale "Première Edition", limitée à 1 955 unités, ajoute notamment la sellerie cuir et les étriers de frein bleus.



Finition	Electrique	
	180 ch	220 ch
GT	38 700 € ⁽¹⁾	—
GT Premium	41 900 € ⁽¹⁾	—
GT Performance	—	41 700 € ⁽¹⁾
GTS	—	44 700 € ⁽¹⁾
Première Edition	—	46 200 € ⁽¹⁾



ALPINE

1. Avant déduction du bonus écologique de 4 000 €.

On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen.

ID.3

100% électrique

À partir de 199 €/mois*

1^{er} loyer à partir de 5 000 €.



C'est pourtant facile de changer.



* ID.3 Pro Life Max neuve en Location Longue Durée pour 30000km maximum 1^{er} loyer de 10500€ ramené à 5000€ après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4000€ et de la prime à la conversion de 1500€ (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de 199€. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/08/2024 et 31/08/2024 et immatriculation avant le 31/03/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : ID.3 Pro S Life Max avec options. Location Longue Durée pour 30000km maximum, 1^{er} loyer de 10500€ ramené à **5 000 €** après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4000€ et de la prime à la conversion de 1500€ (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de **247 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/08/2024 et 31/08/2024 et immatriculation avant le 31/03/2025**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve

d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse -15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Offre sous conditions de reprise (conditions sur volkswagen.fr) et d'éligibilité à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur service-public.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18€ inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Véhicule de Remplacement inclus dans les loyers souscrit auprès de Europ Assistance France - SA au capital de 23601857€ - RCS Nanterre 451 366 405 - 1, promenade de la Bonnette - 92230 Gennevilliers. Entreprise régie par le code des assurances. Borne de recharge non commercialisée en France.

Cycles mixtes ID.3 Pro S (kWh/100km) WLTP : 15,2. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 02/01/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

A 0 g CO₂/km



Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer

PROCHAIN ARRÊT: L'ÉTÉ!



VOTRE ABONNEMENT À

-45%

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1877

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1552744

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

FORMULE ANNUELLE **-45%**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **99 € seulement** au lieu de 182,91€*.
Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(1)

FORMULE MENSUELLE **-80%**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + **une montre en cadeau** + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **3 € seulement** le premier mois⁽¹⁾ puis 8 €/mois au lieu de 15,25€*. **Résiliable sans frais à tout moment.** (2)

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Date et signature
obligatoires

Le:

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/ap_1877 la boutique officielle d'Auto Plus

Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom d'Auto Plus à:
Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

Mme M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Email: Téléphone:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège 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 d'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) 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. (2) 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos COV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomags@eras.com 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 nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de la 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, de 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 cdp@erasworldmedia.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



Véhicules non contractuels



M. KLEIN

P. 22, DACIA : TOUTE LA GAMME À L'ESSAI. Moteurs, finitions, qualités routières, aspects pratiques, confort, équipement... Notre analyse détaillée et nos mesures concernant les **Spring, Sandero, Sandero Stepway, Jogger** et **Duster**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE: le **Renault Symbioz**, un tout nouveau SUV compact dans la gamme.

P. 34, ESSAI: la **Mazda MX-5** restylée.

P. 36, VIE QUOTIDIENNE: une semaine avec la **Mini Cooper C**.

◀ P. 38, ON A TOUT ESSAYÉ: l'**Audi R8 ABT XGT**.

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 Desmots



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

74 cm

de longueur maxi aux jambes



Renault Symbioz

N. SOLER

Le Symbioz remplace en quelque sorte la Megane thermique dans la gamme Renault, tout en y ajoutant un septième SUV. Moins encombrant que les Austral et Rafale, mais plus spacieux que le Captur, il serait le meilleur compromis entre dimensions extérieures et habitabilité. Mais qu'en est-il en réalité? Pour le savoir, nous avons comparé sa longueur aux jambes aux places arrière à celle des autres SUV compacts de 4,50 m maxi. Avec 74 cm lorsque sa banquette est reculée à fond, le Symbioz se classe légèrement en dessous de la moyenne, à la 13^e place, à égalité avec le Nissan Qashqai et le Toyota C-HR. Mais il reste loin du quart de tête: les Cupra Formentor, Hyundai Tucson, Kia Niro et Mini Countryman offrent en effet 5 précieux centimètres supplémentaires pour caser ses jambes, tout en restant sous la barre symbolique des 4,50 m de long. Aucun autre modèle français n'accède à ce top 20: le Citroën C3 Aircross, seul prétendant, n'affiche en effet que 68 cm de longueur d'assise aux places arrière. **Vincent Desmots**



Y. LEFEBVRE

TOP 20

Le Renault Symbioz face aux SUV compacts de 4,50 m maxi

Longueur aux jambes maximale à l'arrière (en cm)

1 ^{er}	Cupra Formentor	79
1 ^{er} ex aequo	Hyundai Tucson	79
1 ^{er} ex aequo	Kia Niro	79
1 ^{er} ex aequo	Mini Countryman	79
5 ^e	Mercedes GLA (hybride rechargeable) ⁽¹⁾	78
5 ^e ex aequo	Mitsubishi Eclipse Cross	78
7 ^e	Jeep Compass	77
7 ^e ex aequo	Seat Ateca	77
9 ^e	BMW X1 ⁽²⁾	76
9 ^e ex aequo	Skoda Karoq ⁽³⁾	76
9 ^e ex aequo	Suzuki S-Cross	76
12 ^e	Volvo XC40	75
13 ^e	Nissan Qashqai	74
13 ^e ex aequo	Renault Symbioz	74
13 ^e ex aequo	Toyota C-HR	74
16 ^e	Audi Q3	73
16 ^e ex aequo	Jaguar E-Pace	73
16 ^e ex aequo	Land Rover Range Rover Evoque	73
16 ^e ex aequo	Opel Grandland GSe ⁽⁴⁾	73
20 ^e	Lexus UX	72

◀ Avec les Hyundai Tucson, Kia Niro et Mini Countryman, le Cupra Formentor est le SUV (vraiment) compact qui offre la meilleure habitabilité.

1. Autres versions: 75 cm. 2. Version hybride rechargeable: 74 cm (pas de banquette coulissante). 3. Avec banquette coulissante: 72 cm. 4. Autres versions: 71 cm.



DACIA Toute



PHOTOS: N. SOLER



la gamme à l'essai



Le constructeur franco-roumain, qui a commencé à conquérir le marché mondial en 2004, est devenu au fil des ans un acteur incontournable du paysage automobile. Désormais, en plus d'un style très valorisant, ses modèles bénéficient de bases techniques et d'équipements modernes. Les tarifs, qui ont augmenté en conséquence, restent toutefois compétitifs.

Le temps des Dacia au style ultra-basique et qui réutilisent au maximum des pièces existantes est révolu. Dorénavant, l'ensemble de la gamme arbore un look soigné et valorisant. Et c'est encore plus vrai depuis l'arrivée de la nouvelle identité visuelle de la marque, appliquée simultanément à tous les modèles il y a deux ans : logo inédit, calandre restylée... Le tout dernier Duster, au look très affirmé, franchit encore une étape en la matière.

Mais ce qui a toujours fait la réputation et le succès de la marque, c'est sa capacité à proposer des modèles aboutis à prix abordable. Or, aujourd'hui, les prix plancher des premières Logan et Sandero ne sont plus qu'un lointain souvenir : le catalogue ne comporte plus aucun modèle à moins de 10000 €. L'actuelle Sandero débute à 11990€, et la Spring restylée donne accès à la mobilité électrique à partir de 18900 €. Pour une version correctement équipée, il faut déboursier un peu plus de 15000 € pour une Sandero et aux alentours de 22000 € pour le nouveau Duster. Une montée en gamme assumée par les dirigeants de Dacia, et justifiée en partie par des équipements modernes et des bases techniques dernier cri, y compris hybrides. Pour faire le point, nous avons passé en revue l'ensemble de la gamme, modèle par modèle.



Au sommaire

La Spring	p. 24
La Sandero	p. 25
La Sandero Stepway	p. 26
Le Jogger	p. 27
Le Duster	p. 28

La Spring



Electrique (moins) accessible

Longtemps, la Spring est restée sans conteste la voiture électrique la plus accessible du marché, avec des prix débutant sous les 13000 €, bonus déduit. Mais depuis son lancement en 2021, la situation a bien changé: fin du bonus pour les électriques fabriquées hors d'Europe et potentielle surtaxe européenne sur les modèles "made in China", équipements obligatoires plus nombreux et coûteux... Résultat: ses tarifs se sont envolés, jusqu'à 18900 € en entrée de gamme. Et la concurrence arrive avec, notamment, la nouvelle Citroën ë-C3. Pour y faire face, la Spring s'est récemment offert un très lourd restylage.

Plus polyvalente que jamais

Si son look se rapproche désormais de celui de son grand frère, le Duster, ce sont les changements à l'intérieur qui sont les plus marquants. La présentation est bien plus

moderne, avec des matériaux certes low cost, mais mieux assemblés et valorisants. Et le volant est réglable en hauteur. Et, sur la finition Extreme (ou via une option à 790 € en entrée de gamme), on peut profiter de l'écran central de 10,1"/25,7 cm du Duster, moderne et réactif. On se sent dans une vraie minicitadine, alors que la Spring évoquait davantage la grande "sans permis" à ses débuts. Le moteur de 45 ch a, quant à lui, disparu, celui de 65 ch équipant toute la gamme. Ses performances sont suffisantes au quotidien, y compris sur les rocade. Mais elle n'est toujours pas taillée pour l'autoroute... La Spring se dote aussi de nouveaux réglages de direction et de suspension, qui la rendent plus rassurante en courbe. Le reste de la technique ne changeant pas, l'autonomie devrait être similaire (environ 190 km en moyenne, 245 km en ville). Suffisant là aussi, mais on regrette l'absence de série d'une charge rapide DC, celle à 30 kW maxi (seulement) étant facturée 500 €. La Dacia progresse partout ailleurs, et reste une voiture parfaitement adaptée à la ville. Mais il devient de plus en plus difficile de justifier un ticket d'entrée qui la place à la portée d'une concurrence de mieux en mieux armée.

LA GAMME

FINITION	ÉLECTRIQUE
	Electric 65
Expression	18900 € / 18900 €*
Extreme	19900 € / 19900 €*



Changement d'ambiance à bord de la Spring! Elle monte clairement en gamme, avec un design intérieur très moderne et des matériaux plus sérieux. L'équipement progresse aussi, et il est désormais plus facile de trouver une position de conduite confortable.



Nombre de places: 4



Volume: 265 dm³

Les cotes n'ont pas changé avec le restylage. A deux derrières, l'étréitesse ne se ressent pas trop, et l'espace est globalement correct pour une si petite voiture. Le volume réservé au coffre est même bon. En option (175 €), la Spring peut s'équiper d'un bac à l'avant.

Caractéristiques de la version essayée **ÉLECTRIQUE**

Extreme - 26,8 kWh - 65 ch - 19900 € / 19900 €*

La version de 45 ch a disparu du catalogue, tout comme l'Essential en entrée de gamme. Dans cette finition haute, en plus des équipements de l'Expression (qui a déjà la clim' et un écran de 7"), on trouve un écran de 10,1" avec Mirror Screen et caméra de recul et des vitres arrière électriques.

LES CHIFFRES (données constructeurs)

Vitesse maxi	125 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	13s7
Consommation cycle mixte	11,9 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	225 km
Temps de charge borne rapide	45 mn ⁽¹⁾
Poids	984 kg

1. De 20 à 80% de capacité, avec chargeur 30 kW en option.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	65 ch
Couple maxi	113 Nm
Puissance fiscale	2 CV
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	26,8 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	165/65 R15
Dim. L x l x h, en m	3,70 x 1,78 x 1,52
Durée de garantie	3 ans ou 100000 km

LE VERDICT

A ce prix-là, elle n'est plus seule au monde...

La Sandero



La préférée des Français

En 2023, la Sandero⁽¹⁾ a été la citadine la plus vendue aux particuliers, loin devant les Peugeot 208 et Renault Clio. Bien sûr, son tarif bien plus serré explique en partie ce succès, qui ne se dément pas depuis son lancement. Mais un prix d'appel ne fait pas tout. Reposant sur une plate-forme de dernière génération reprise à sa cousine, la Clio, la Sandero est aujourd'hui une citadine très polyvalente. Logeable et dotée d'un des plus grands coffres de sa catégorie, elle sait faire preuve d'un véritable sens de l'accueil. D'autant que le niveau de finition, s'il va à l'essentiel, est devenu très correct. Porté, il est vrai, par des normes européennes de plus en plus strictes, l'équipement est moins chiche que par le passé en entrée de gamme, surtout du côté de la sécurité : régulateur de vitesse, lecture des panneaux, radar de recul... Et si les tarifs ont augmenté au fil des ans, elle reste la voiture neuve la moins chère du marché. Il faut néanmoins opter pour le milieu de gamme

Expression pour avoir droit aux équipements de confort classiques que l'on attend d'une voiture neuve en 2024, comme la clim', les vitres électriques, ou les rétros réglables électriquement.

Moteurs et boîtes : il y a le choix

La Sandero est disponible avec une gamme de trois moteurs. Dans la plupart des cas, l'Eco-G de 100 ch, qui peut fonctionner au GPL et donc faire drastiquement baisser les coûts à l'usage, est le bon choix. De quoi disposer d'une voiture confortable, même si quelques bruits d'air apparaissent sur autoroute. Si une boîte auto. s'impose, le TCe 90, seul moteur à être associé à cette transmission, fera parfaitement l'affaire. Et si l'idée est de réduire au maximum la facture, Dacia propose toujours son trois cylindres atmosphérique de 65 ch. Même s'il paraît un peu léger sur le papier, sa souplesse à bas régime le rend suffisant pour la majorité des trajets. Il montrera logiquement ses limites sur les grands axes, avec des relances paresseuses.

LA GAMME

FINITION	ESSENCE			ESSENCE/GPL
	SCe 65 ch	TCe 90 ch	TCe 90 ch CVT	Eco-G 100 ch
Essential	11 990 € / 11 700 €* ¹	—	—	14 250 € / 13 800 €* ¹
Expression	13 700 € / 13 400 €* ¹	15 000 € / 14 600 €* ¹	16 600 € / 16 400 €* ¹	15 750 € / 15 300 €* ¹
Journey	—	16 000 € / 16 000 €* ¹	17 600 € / 17 860 €* ¹	16 750 € / 16 750 €* ¹



La Sandero offre une présentation dans l'air du temps et des matériaux en progrès. On apprécie particulièrement le bandeau de tissu qui parcourt la planche de bord. En entrée de gamme, un support de smartphone remplace l'écran central.



Nombre de places : 5



Volume : 380 dm³

La Sandero offre un bel espace à l'arrière avec, en prime, une banquette confortable. Sur les versions d'entrée de gamme, les vitres ne sont pas électriques pour les passagers. Le coffre, lui, est l'un des plus grands de la catégorie : un surplus de polyvalence appréciable.

Caractéristiques de la version essayée

ESSENCE

1.0 SCe Expression - 65 ch - 13 700 € / 13 400 €*¹

■ Certes, 1 700 € plus chère que l'entrée de gamme, cette Expression offre un équipement moderne : écran central, clim', vitres électriques... Le petit moteur de 65 ch souple suffit pour la plupart des déplacements du quotidien.

NOS MESURES



Vitesse maxi	150 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	15s3/26s4
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,5/6,1 l/100 km
Poids	1 076 kg
Diamètre de braquage	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

LA TECHNIQUE

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance maxi	65 ch à 6 300 tr/mn
Couple maxi	95 Nm à 3 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km/ + 100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Pneus	185/65 R15
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,76 x 1,50
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

LE VERDICT



Un rapport prix/prestations imbattable

1. En incluant les versions Stepway (voir essai p. 26).

La Sandero Stepway



PHOTOS: N. SOLER

Graine de baroudeuse

On pourrait croire que Dacia s'est contenté ici de maquiller sa Sandero pour surfer sur la mode des SUV... Mais les modifications apportées à la citadine sont un peu plus profondes, d'autant que la recette ne date pas d'hier: la déclinaison Stepway est disponible depuis la première génération de la Sandero, et constitue aujourd'hui la majorité des ventes du modèle. Il faut dire qu'elle a un sacré look: protections en plastique brut, barres de toit, garde au sol relevée de 4 cm... L'intérieur, lui, reçoit un liseré orange qui égaye un peu l'ambiance, y compris en finition Essential d'entrée de gamme. Outre ces changements esthétiques, la Stepway a aussi l'exclusivité d'un moteur supplémentaire: le TCe 110. Logiquement le plus performant de la gamme (même si l'écart n'est pas énorme), il a le mérite d'être aussi sobre que le TCe 90 d'entrée de gamme. C'est cependant en bicarburant Eco-G 100 (+ 750 €) que ce dernier constitue le choix le plus rationnel: il

offre alors la possibilité de rouler au GPL, et donc de réaliser de belles économies à l'usage, malgré une surconsommation de l'ordre de 30%. Face à la Sandero "tout court", la Stepway hérite aussi d'une 6^e vitesse sur tous ses moteurs. Mais à cause d'un profil aérodynamique moins favorable et de quelques kilos supplémentaires, consommations et performances sont un peu moins bonnes que celles du modèle standard.

Embourgeoisement relatif

Enfin, en finition Extreme, un toit ouvrant fait son apparition dans les options (500 €), tout comme les sièges avant chauffants (200 €). De rares petites attentions chez le constructeur roumain. Quelques différences d'équipements qui, avec les barres de toit modulables⁽¹⁾ de série, la boîte à 6 rapports et l'arrivée du TCe 110 font de cette Stepway une Sandero un peu embourgeoisée. A moteur et finition équivalents, elle est facturée 1 500 € de plus que la Sandero classique.

LA GAMME

FINITION	ESSENCE			ESSENCE/GPL
	TCe 90	TCe 110	TCe 90 CVT	Eco-G 100
Essential	15 200 € / 15 400 €* ¹	–	–	15 950 € / 15 950 €* ¹
Expression	16 500 € / 16 400 €* ¹	–	18 100 € / 18 600 €* ¹	17 250 € / 16 900 €* ¹
Extreme	17 500 € / 17 200 €* ¹	18 250 € / 17 900 €* ¹	19 100 € / 19 400 €* ¹	18 250 € / 17 700 €* ¹
Extreme +	–	18 950 € / 18 800 €* ¹	–	18 750 € / 18 200 €* ¹



L'intérieur de cette version Stepway change bien moins que l'extérieur, mais on note tout de même l'apparition d'un liseré orange qui vient mettre un peu de couleur à bord. Pour le reste, la citadine est toujours très logeable et confortable.



Garde au sol rehaussée de 4 cm, barres de toit, protections en plastique... La Sandero Stepway se la joue aventurière des villes. Mais les changements sont plus importants qu'il n'y paraît: boîte 6 vitesses, nouveau moteur, équipements en plus... En option, la finition Extreme peut bénéficier d'un toit ouvrant.

Caractéristiques de la version essayée ESSENCE/GPL

1.0 Eco-G Extreme - 100 ch - 18 250 € / 17 700 €*¹

La finition Extreme permet d'accéder à une dotation très complète. Le moteur Eco-G, suffisamment performant et économique à l'usage, est le choix le plus rationnel de la gamme, pour qui n'a pas besoin d'une boîte auto.

NOS MESURES



Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 1000 m D. A.	33s7/34s6 ⁽²⁾
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s2/13s6/21s7 ⁽³⁾
Consommation moyenne	8,6/6,5 l/100 km ⁽²⁾
Route/Autoroute/Ville	8,4/8,9/8,6 l/100 km ⁽³⁾
Poids	1 190 kg
Diamètre de braquage	10,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 4600 tr/mn ⁽³⁾
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn ⁽³⁾
CO ₂ /Malus	114 g/km ⁽³⁾ /0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	205/60 R16
Réservoir	50 + 40 litres ⁽⁴⁾
Dim. L x l x h, en m	4,10 x 1,85 x 1,59
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

LE VERDICT



Une Sandero plus "premium" et valorisante

1. Dès l'entrée de gamme Essential. 2. En essence/GPL. 3. En carburant au GPL. 4. Essence + GPL.

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

Le Jogger



PHOTOS: A. SAUMIER

Un break ultra-polyvalent

A mi-chemin entre un break compact et un SUV, le Jogger s'adresse aux familles. Disponible en version 5 ou 7 places, il rencontre un franc succès depuis son arrivée sur le marché en 2022 et pour cause...

Pour tous les goûts

L'atout principal du Jogger réside dans son aménagement intérieur. Entre l'habitabilité correcte et les deux strapontins (rabattables et extractibles) au fond, propres à la version 7 places (+ 900 €), cette Dacia se montre très pratique pour les familles nombreuses. Le coffre géant de 805 dm³⁽¹⁾ est également un atout de taille, d'autant qu'en configuration 7 places, il reste même un peu d'espace pour caser quelques bagages. Plus à l'avant, la planche de bord (reprise à la Sandero) présente bien, et la dotation des deux premières versions Essential et Expression comporte déjà le minimum requis (clim' manuelle, écran 8" avec réplique du smartphone, barres de toit modulables...).

Dans la mesure du possible, optez pour la finition Extreme (+ 1 300 € par rapport à Expression) avec clim' auto., caméra de recul et clé mains libres.

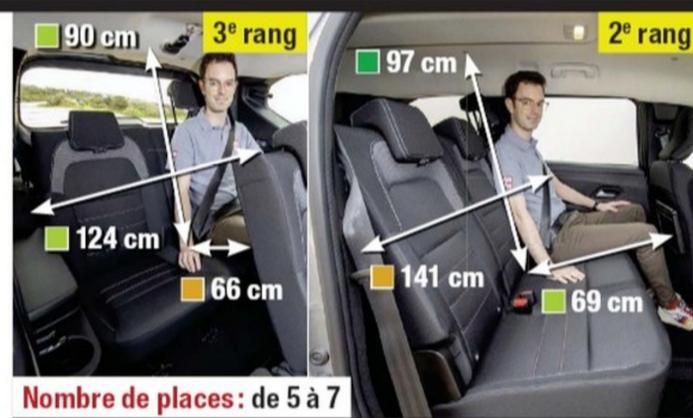
A l'achat, vous aurez le choix entre trois motorisations essence. Outre le très économe 1.0 Eco-G de 100 ch à bicarburant essence/GPL et le convaincant 1.0 TCe de 110 ch, le Jogger a droit depuis l'an dernier au 1.6 hybride Renault (non rechargeable), qui développe ici 140 ch. C'est la seule version à boîte auto. (à crabots). Certes, on ressent quelques hésitations à faible allure, mais cette transmission garantit malgré tout une certaine douceur de conduite. Sans être ébourifantes, les performances sont adaptées à un usage familial en charge. Cependant si l'appui du moteur électrique profite à la sobriété (6,4 l/100 km), sachez que cette version, qui débute à 25 900 €, sera quasi impossible à rentabiliser financièrement par rapport au reste de la gamme, tout en étant très bien placée dans l'absolu par rapport à la concurrence.

LA GAMME

FINITION	ESSENCE	ESSENCE/GPL	HYBRIDE
	1.0 TCe 110 ch	1.0 Eco-G 100 ch	1.6 Hybrid 140 ch
Essential	19 800 € / 20 100 €*	19 800 € / 19 900 €*	-
Expression	21 100 € / 21 400 €*	21 100 € / 21 200 €*	26 100 € / 25 900 €*
Extreme	22 400 € / 22 500 €*	22 400 € / 22 300 €*	27 400 € / 27 100 €*
Extreme +	23 100 € / 22 500 €*	22 900 € / 22 100 €*	-



La version hybride est la seule à disposer de compteurs numériques. Au centre, l'écran tactile de 8"/20 cm autorise la réplique du smartphone. Et comme dans la Sandero (console identique), on retrouve sans surprise de nombreux plastiques durs, mais l'ensemble est bien assemblé et fait robuste.



Nombre de places : de 5 à 7



Volume de coffre en 5/7 places : 805⁽¹⁾/210 dm³

Facilement accessibles grâce aux larges ouvertures, les places arrière offrent un espace convenable pour les adultes. On est surtout conquis par le confort des deux "vraies" places du fond. Le grand coffre modulable s'adapte à toutes les situations de la vie quotidienne.

Caractéristiques de la version essayée **HYBRIDE ESS.**

1.6 Hybr. Extreme 7 pl. - 140 ch - 27 400 € / 27 100 €*

Avec cette motorisation hybride, le Jogger monte en gamme et ravira tous ceux qui donnent priorité au confort de conduite. Ici, la finition Extreme bénéficie d'une dotation digne d'une premium (accès mains libres, caméra de recul...).

NOS MESURES



Vitesse maxi	154 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,1/5,7 l/100 km
Poids	1 408 kg
Diamètre de braquage	11,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE

Moteurs essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance maxi (combinée)	140 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	144 Nm à 3 400 tr/mn ⁽²⁾
CO ₂ /Malus	107 g/kg/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 rapports + 2 (en électr.)
Pneus	205/60 R17
Réservoir/capacité batterie	50 litres/1,2 kWh
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

LE VERDICT



Le véhicule familial par excellence !

1. Places du 3^e rang retirées (625 dm³ si les places du 3^e rang sont rabattues). 2. Plus 205 et 50 Nm électriques.

Le Duster



Un SUV looké et rationnel

On ne présente plus le SUV de Dacia. Véritable star sur son segment grâce à ses prestations séduisantes et à ses tarifs plutôt abordables, il vient tout juste d'être renouvelé. Et cela ne passe pas inaperçu. Pour cette troisième génération, les designers ont particulièrement travaillé le style. Avec sa grosse calandre, ses protections de bas de caisse et ses larges arches de roue en plastique, le Duster arbore un look baroudeur plus affirmé que jamais.

Une gamme très étoffée

Quatre niveaux de finitions sont disponibles, que l'on peut croiser avec quatre motorisations, offrant un large choix de combinaisons (sauf la version Essential, forcément en Eco-G). En entrée de gamme, le Dacia débute à 19 920 €*. A ce tarif, la dotation de l'Essential est peu attrayante (absence d'écran central, jantes en tôle...). Cela dit, dès le deuxième niveau Expression (+ 1 910 €), l'acheteur en a déjà pour son argent : compteurs numé-

riques, caméra de recul et grand écran tactile de 10,1"/25,6 cm avec réplique du smartphone. Côté moteur, on retrouve le fameux 1.0 Eco-G 100 à bicarburation essence/GPL, gage d'économies à l'usage. Vient ensuite le très tonique 1.2 TCe 130. Ce tout nouveau bloc essence, ici à l'essai, intègre un système micro-hybride 48 V qui contribue à limiter la consommation moyenne à 6,4 l/100 km. Pas mal, d'autant plus que sur la route, ce trois cylindres ne manque pas de tempérament, notamment lors des relances. Des performances qui vont de pair avec un comportement routier abouti et une direction bien plus précise que par le passé. Seul le confort de suspension manque de ouaté sur les raccords. Enfin, notez l'arrivée de la mécanique hybride de 140 ch, la seule à disposer d'une boîte auto. Elle n'est pas donnée (à partir de 26 600 €*), mais peut séduire les adeptes d'automatisme pour les bouchons du quotidien (malgré quelques à-coups de la boîte à crabots) et brille par sa sobriété en ville (5,7 l/100km) ■

LA GAMME

FINITION	ESSENCE		ESSENCE/GPL	HYBRIDE
	1.2 TCe 130 ch	1.2 TCe 130 ch 4x4	Eco-G 100 ch	1.6 Hybrid 140 ch
Essential	—	—	19 690 € / 19 920 €*	—
Expression	23 400 € / 23 570 €*	25 700 € / 26 240 €*	21 600 € / 21 830 €*	26 600 € / 26 600 €*
Extreme	24 900 € / 25 090 €*	27 200 € / 27 850 €*	23 100 € / 23 340 €*	28 100 € / 28 100 €*
Journey	24 900 € / 24 800 €*	27 200 € / 27 700 €*	23 100 € / 23 110 €*	28 100 € / 27 800 €*



A l'intérieur, le style "baroudeur" prédomine, et les surfaces vitrées sont réduites. La planche de bord inédite du Duster se montre à la fois moderne et fonctionnelle. Notez la présence des deux écrans numériques. Seul bémol : les plastiques durs sont omniprésents.



Nombre de places : 5



Volume : 565 dm³

Si la largeur aux coudes s'avère un peu juste pour voyager à trois confortablement, les places arrière se montrent en revanche assez spacieuses au niveau des jambes. Et comme le modèle qu'il remplace, le nouveau Duster dispose d'un grand coffre, appréciable pour partir en vacances.

Caractéristiques de la version essayée

ESSENCE

1.2 TCe Expression - 130 ch - 23 400 € / 23 570 €*

Doté d'un moteur agréable, puissant, plutôt économe et très polyvalent, ce Duster 1.2 TCe 130 Expression ne manque de rien côté équipement. Par ailleurs, ce deuxième niveau de finition promet de ne pas dépasser les 23 600 €*.

NOS MESURES



Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s4/10s5/15s4
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,3/6,8 l/100 km
Poids	1 349 kg
Diamètre de braquage	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur démarreur, 48 V
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	123 g/kg/+ 170 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/65 R17
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

LE VERDICT



Plus cher qu'avant, encore très intéressant

BMW Service



TARIFS AVANTAGE 6+

VOTRE BMW A PLUS DE 6 ANS ?*

PROFITEZ DE 30% DE REMISE MINIMUM SUR L'ENTRETIEN



Service
Huile



Service
Embrayage



Service
Freinage



Service
Filtres



Service
Essuie-glaces



VOS TARIFS AVANTAGE 6+

Consultez les tarifs pour votre BMW et prenez rendez-vous en ligne en flashant ce QR CODE ou sur le site [BMW.fr/entretenir](https://www.bmw.fr/entretenir).

Quelque soit son âge votre BMW aura toujours sa place chez BMW Service.

*Les Tarifs Avantage 6+ sont valables du 1er janvier au 31 décembre 2024 pour les véhicules automobiles BMW de plus de 6 ans (date de première immatriculation). Les motorisations BMW M et les modèles BMW Classic sont exclus des Tarifs Avantage 6+ à l'exception des modèles BMW Classic suivants (liste exhaustive) : Série 5 E39 Berline et Touring produites entre 1995 et 2003, Série 6 E63 Coupé et E64 Cabriolet produites entre 2003 et 2010, BMW Z4 E85 Roadster produite entre 2002 et 2008 et BMW Z4 E86 Coupé produite entre 2006 et 2008. Les Tarifs Avantage 6+ sont valables sur les opérations de vidange de l'huile moteur, remplacement du microfiltre d'habitacle (hors microfiltre à particules fines), des disques et/ou plaquettes de frein, des essuie-glaces, du filtre à air, filtre à carburant et embrayage, chez les Concessionnaires et Réparateurs Agréés participants. Veuillez consulter votre Concessionnaire ou Réparateur Agréé BMW pour de plus amples renseignements. Offre non cumulable avec d'autres offres en cours. Détails sur [BMW.fr/entretenir](https://www.bmw.fr/entretenir). BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



HYBRIDE ESSENCE

Renault Symbioz

E-Tech full hybrid Iconic - 145 ch

37900 € / 37900 €*


UN NOUVEAU SUV COMPACT ENTRE LE CAPTUR ET L'AUSTRAL

Graine de champion !

Trait d'union entre le Captur et l'Austral, le Symbioz fait du compromis son cheval de bataille. Un juste milieu qui répond aux besoins de nombreuses familles en quête d'espace et de polyvalence, mais au budget modéré.

Savez-vous combien de SUV comptait déjà la gamme Renault, avant l'avènement du Symbioz ? Six ! Cette grande fratrie s'étend du Captur au Rafale, en passant par l'Austral, l'Arkana, le Scenic (l'électrique de la bande) et l'Espace. Alors à quel poste le nouveau venu peut-il prétendre, sans se faire marcher sur la tête

par ses frangins ? Entre un Captur plafonnant à 4,24 m et un Austral s'étirant sur 4,51 m, une petite place restait vacante : celle du crossover compact dont le gabarit "raisonnable" (4,41 m dans le cas du Symbioz) fait les yeux doux aux familles à l'étroit dans un modèle citadin, mais ne pouvant opter pour un SUV de gabarit supérieur pour des ques-

tions de budget. Avec un ticket d'entrée fixé à 34900 € pour la version hybride de 145 ch (la seule au catalogue pour l'instant) en finition Techno, le Symbioz ne coûte "que" 3400 € de plus que le Captur équivalent, quand l'Austral premier prix réclame au minimum 4300 € de rallonge... en mild hybrid 130 ch.

Un Captur XL

L'Arkana, lui, voit certainement l'arrivée du Symbioz d'un plus mauvais œil. Le SUV coupé de 4,57 m souffre en effet d'un rapport prix/encombrement/habitabilité moins avantageux. Il prend surtout un gros coup de vieux sur le plan du look à côté du dernier-né, dont la ligne s'appuie – contrairement à la sienne – sur les nouveaux codes stylistiques de la marque. Techniquement, en revanche, le Symbioz n'apporte rien d'inédit, puisqu'il partage sa plate-forme CMF-B comme sa motorisation E-Tech avec les Captur, Arkana

(et Duster), en se basant sur l'empattement court du premier. Les 17,4 cm qui le séparent de son petit frère se concentrent donc uniquement sur le porte-à-faux arrière, au bénéfice du coffre, dont le volume s'envole : entre 480 et 610 dm³ selon nos mesures, en fonction de la position de la banquette coulissante. Aucun de ses rivaux d'environ 4,40 m ne fait mieux. L'habitabilité, elle, ne casse pas la baraque, avec une largeur insuffisante pour installer confortablement trois adultes (ou trois sièges enfants) à l'arrière.

Pas de grosse surprise en ouvrant la porte, puisque l'on retrouve la planche de bord du Captur restylé et de l'Arkana, agrémentée du nouvel écran central de 26,4 cm, mais aussi de l'instrumentation des Austral, Espace et Rafale. L'habitacle profite globalement d'un traitement un peu plus haut de gamme que celui du Captur (habillages et selleries spécifiques), mais aussi d'équi-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : ni malus, ni remise pour l'instant au crédit du Symbioz.

L'entretien : visite à l'atelier tous les deux ans ou tous les 30000 km.

L'équipement : régulateur de vitesse adaptatif, modes de conduite, caméra de recul, clé mains libres, banquette coulissante... L'entrée de gamme Techno (34900 €) a déjà de quoi combler. La finition Esprit Alpine (36400 €) ajoute sièges sport et jantes de 19" en sus d'une sellerie spécifique. L'Iconic (37900 €) renchérit avec la conduite semi-autonome, le hayon motorisé et des sièges AV électriques chauffants.



Une seule motorisation au programme pour l'heure: le 1.6 E-Tech full hybrid de 145 ch, doux et frugal, mais relativement placide en reprises...



La largeur aux coudes du Symbioz est insuffisante pour un SUV compact. Espace correct pour les genoux, néanmoins, grâce à la banquette coulissante.

Nombre de places: 5



Volume⁽¹⁾: 480 à 610 dm³

Carré, généreux aux entourures, accessible et pratique avec son plancher ajustable, le coffre séduit.



Emprunté aux Scenic et Rafale, le toit panoramique Solarbay s'opacifie à la demande par segments. Magique!

1. Banquette reculée/avancée. 2. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome de niveau 2 • Frein d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Rétro int. jour/nuit auto. • Surv. d'angles morts.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Banquette coulissante • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile 10,4" • Hayon motorisé • Jantes alu 19" • GPS connecté Google • Mirror Screen • Prises USB-C (4) • Sièges avant électriques chauffants • Vitres arrière surteintées • Volant chauffant.

En option Agrément: • Pack Extended Grip⁽¹⁾ (450 €) • Peinture métallisée (de 800 à 950 €) • Système hi-fi Harman Kardon (1 000 €) • Toit panoramique opacifiant (1 500 €).

1. Mode de conduite pour conditions difficiles + pneus toutes saisons montés sur jantes alliage 18".



Le Renault Symbioz repose sur la même plate-forme que le Dacia Duster, qui est une évolution de celle des Renault Captur et Arkana: elle procure davantage de confort en échange d'une petite perte de dynamisme.

pements inédits comme le toit panoramique Solarbay (1 500 €) à cristaux liquides. Quant à la conduite du Symbioz E-Tech, elle rappelle celle de ses cousins

pareillement motorisés: de longues phases de fonctionnement sur le moteur électrique en ville, mais aussi 145 ch peu démonstratifs, une boîte trop lente et

un moteur qui s'emballe parfois sans raison. On se console avec la plaisante douceur d'ensemble, le châssis rassurant et l'amortissement prévenant. Le tout sous

couvert d'une des plus faibles consommations de la catégorie, dans le sillage des Kia Niro et Hyundai Kona hybrides. ■

SUITE PAGE 32

NOS MESURES

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,1 l/100 km
Poids	1 473 kg
Diamètre de braquage	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE

Puissance combinée	145 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO ₂ /Malus	106 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	149 Nm à 3 600 tr/mn
Moteurs électriques	Synchrone à aimants perm. + alterno-dém.
Puissance maxi	49 + 24 ch
Couple maxi	205 + 50 Nm
Batterie lithium-ion	1,2 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., 4 rapports + 2 électriques
Pneus	225/45 R19
Réservoir	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Renault Symbioz E-Tech full hybrid Iconic (37 900 €*, 145 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts automatiques de 130 ch et plus, qui comprend notamment : Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid Sprint (39 800 €*, 130 ch), Kia Niro 1.6 GDi Hybride Premium (35 100 €*, 129 ch), Nissan Qashqai Mild Hybrid N-Connecta (39 300 €*, 158 ch), Renault Austral E-Tech full hybrid Iconic (39 300 €*, 145 ch), Toyota C-HR 1.8 Hybride Collection (38 150 €*, 140 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



Malgré ses sièges avant à réglage électrique (série), le Symbioz Iconic n'offre pas une position de conduite optimale. Le siège reste en effet haut perché

et l'assise, trop courte, à notre goût, ne peut se régler en inclinaison. Surtout, l'étroite lunette arrière réduit fortement la rétrovision. Bon point pour l'instrumentation en revanche, lisible quelle que soit l'option d'affichage.

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

AIDES À LA CONDUITE



Payant sur les finitions Techno et Esprit Alpine, le pack Safety & Driving (régulateur de vitesse adaptatif, centrage dans la voie, avertisseur d'angles morts, freinage d'urgence

automatique en marche arrière, alerte de sécurité à l'ouverture des portes arrière) figure sur la longue liste des équipements du Symbioz Iconic. Celle-ci comprend le parking mains libres, la caméra 360° et les feux de route automatiques et les alertes obligatoires⁽¹⁾, que l'on peut désactiver rapidement (voir "Bien vu").

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

ÉCRAN TACTILE



De série sur les trois finitions (Techno, Esprit Alpine et Iconic), l'écran tactile de 10,4"/26,4 cm abrite la très réussie interface Google. Un modèle d'ergonomie et de réactivité, bien plus plaisant au quotidien que les systèmes de la concurrence...

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

BIEN VU

La touche My Safety Switch permet de désactiver rapidement les aides à la conduite trop intrusives au quotidien.

RATÉ

Pas facile d'accéder au chargeur à induction, niché sous la console. Parfait pour oublier son téléphone dans la voiture!



FINITION



Sans atteindre le niveau de qualité dont bénéficient l'Austral, l'Espace et le Rafale, le mobilier du Symbioz Iconic reste flatteur. La rigueur des assemblages comme les jeux de matières sur la planche de bord compensent la présence de plastiques durs en partie basse.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Le Symbioz se contente d'une clim' automatique monozone, héritage des Captur et Arkana avec lesquels il partage sa planche de bord.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre Symbioz bénéficiait du système Harman Kardon facturé 1 000 € en option. Neuf haut-parleurs valent toujours mieux que cinq!

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (Harman Kardon)	1 000 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



A l'image du Captur dont il dérive, ce nouveau SUV regorge de vide-poches, notamment sur et sous la console "flottante". Les bacs dans les portes sont généreux et des filets au dos des sièges avant s'ajoutent à la longue liste des aspects pratiques.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Et si c'était lui, le véritable héritier des anciens Scenic? A l'instar du célèbre monospace, le Symbioz répond en effet aux besoins des familles, sans excès côté gabarit et prix. Avec style, pour ne rien gâcher. Futur best-seller?

LES PLUS
Compromis espace/gabarit
Confort et aspects pratiques
Équipement complet

LES MOINS
Boîte auto. trop lente
Manque de dynamisme
Une seule motorisation

PHOTOS: A. SAUNIER



ESSENCE

Mazda MX-5 RF

2.0 Skyactiv-G Homura - 184 ch

46 000 € / 46 400 €*
PHOTOS: A. SAUNIER

TIMIDE RESTYLAGE POUR LE PETIT ROADSTER MAZDA

En toute simplicité

A l'aube de ses dix ans de carrière, la quatrième génération de la Mazda MX-5 s'octroie un très léger restylage. L'occasion idéale de s'installer une nouvelle fois au volant de ce petit roadster, ô combien attachant.

Voilà déjà plus de trente-cinq ans⁽¹⁾ que la MX-5 réjouit les fans de roadsters. La recette du succès : sa simplicité, son poids contenu et son comportement routier joueur. Si cette dernière génération vous séduit, dépêchez-vous, car la prochaine MX-5, prévue pour 2026, est annoncée... 100% électrique !

Plaisir assuré

En attendant ce changement radical, la Mazda bénéficie d'une petite mise à jour. Visuellement, hormis la nouvelle signature lumineuse et le dessin des feux arrière, façon 3D, rien à signaler. A l'intérieur, on note surtout l'adoption d'un écran tactile plus large de 8,8"/22 cm et l'arrivée d'équipe-

ments qui permettent de répondre aux dernières normes européennes (GSR2). Pour le reste, la MX-5 laisse toujours le choix entre deux carrosseries (capote souple ou toit en dur "RF") et deux motorisations différentes (132 ch et 184 ch). Nous avons pris le volant d'une RF équipée du très agréable 2.0 atmosphérique de 184 ch, en finition haute Homura. Cette dernière n'est pas donnée mais propose quelques détails techniques non négligeables pour les plus sportifs : jantes BBS (17"), suspensions spécifiques Bilstein, différentiel à glissement limité et barre anti-rapprochement, afin d'accentuer la rigidité. Même si notre modèle RF et son toit rigide escamotable engendrent un petit surpoids de 47 kg par rapport à la version



1. Un peu plus large, et donc plus lisible, l'écran central de 8,8" autorise désormais la réplique du smartphone. 2. Le toit s'escamote électriquement sous le capot arrière. Une opération qui peut s'effectuer en roulant (mais jusqu'à 10 km/seulement).

3. Le tout petit coffre (146 dm³) n'accepte guère plus qu'une valise et un sac de sport, et impose de voyager léger.

Volume : 146 dm³

1. La première génération de la Mazda MX-5 fut lancée en 1989.

NOS MESURES



Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s1/8s1/11s6
Consommation moyenne	6,7 l/100 km
Route	6,3 l/100 km
Autoroute	6,4 l/100 km
Ville	7,4 l/100 km
Poids	1 121 kg
Diamètre de braquage	10,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	70 m

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 998 cm ³
Puissance maxi	184 ch
Couple maxi	205 Nm à 4 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	153 g/km/+ 2726 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	205/45 R17
Réservoir	45 l
Dim. L x l x h, en m	3,92 x 1,74 x 1,24
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • AFIL active • Freins Brembo • Lecture des panneaux • Phares à leds adaptatifs • Régulateur de vitesse • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • Caméra de recul • Clim' auto. • Différentiel à glissement limité • Ecran tactile avec hi-fi Bose • Sièges Recaro chauffants, etc.

En option Agrément : • Kit aéro (2053 €) • Peinture métallisée (650 €), etc.

"classique", le plaisir au volant reste intact. Cela se vérifie surtout sur petites routes où la MX-5 excelle. Les suspensions, ni trop dures, ni trop molles, assurent un excellent compromis confort/efficacité. Et quel déhanché ! Les plus téméraires pourront ainsi goûter aux joies des petites dérives du train arrière (sur circuit). Finalement, le principal bémol, après les 46 400 €* réclamés pour cette version, concerne les aspects pratiques. En plus de se sentir à l'étroit, il faut composer avec un coffre vraiment riquiqui ! ■

Le verdict **Auto Plus** Une référence !

Avant de tirer sa révérence, l'actuelle MX-5 peaufine son esthétique et sa dotation, tout en préservant ce qui fait l'essence même du plaisir de conduite. Un vrai régal !

5393139

LE CLUB **Auto Plus**
LE 1^{ER} CLUB QUI SE MET À LA PLACE DU CONDUCTEUR

**J'ADHÈRE
AU CLUB
ET J'EN
PROFITE**

**2€
,67**

**SEULEMENT*
par mois**



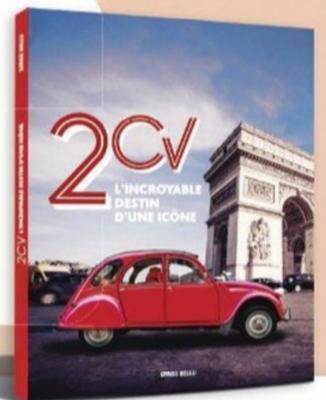
**J'AI DES ENTRÉES
GRATUITES À MES
SALONS PRÉFÉRÉS**
tout au long de l'année tels
que Rétromobile, le Mondial de
l'automobile, la Foire de Paris
et bien plus encore.

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

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

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

**J'AI EN
PLUS EN
CADEAU**
un hors-série
sur 2CV l'incroyable
destin d'une icône



(176 pages, valeur 16.90€)

NOS PARTENAIRES



mobilité club
france



ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50*** ou sur www.kiosquemag.com/abonnement/club-auto-plus
ou en renvoyant le bulletin ci-dessous

* n° non surtaxé

BULLETIN D'ADHÉSION à compléter et à retourner au CLUB AUTO PLUS 59898 Lille Cedex 9

Je souscris au Club Auto Plus

- Je choisis l'offre classique : adhésion pour un an. Je règle 32€* (1)
 Je choisis l'offre liberté : adhésion pour 2,67€ par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) (2)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1557156

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR7722Z 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/07/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



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

CETTE SEMAINE

La Mini Cooper C

La Mini Cooper, icône des villes, revient dans une nouvelle génération, en électrique (avec une plateforme dédiée inédite) et en thermique (avec châssis et moteurs hérités de l'actuelle). L'esthétique, commune aux deux versions, profite d'un souffle neuf. Nous avons passé une semaine avec cette Mini Cooper C, équipée d'un trois cylindres turbo-essence de 156 ch. A contre-courant de nombreuses citadines, elle est toujours disponible en version à trois portes. Respectant sa filiation, son look, quoique toujours reconnaissable, évolue de manière notable. Idem dans l'habitacle avec, au centre de la planche de bord, un écran rond de 24 cm.

Les compteurs derrière le volant ont disparu, et un affichage tête haute est proposé en option. Présentation et finition sont d'un très bon niveau pour la catégorie. La moindre des choses, tant le tarif de l'anglaise est haut perché: 29 900 €* en entrée de gamme et 33 900 €* dans la finition Favoured que nous avons testée. Et ce tarif s'entend, bien sûr, hors options: groupées par pack, elles chiffrent très vite, jusqu'à 4 400 € pour le pack L. Ça commence à faire cher le coup de cœur... Une fois le chèque signé, comment se déroule le quotidien en compagnie d'une minicitadine aussi particulière? C'est ce que nous voulions savoir, avec des surprises bonnes ou mauvaises à la clé. ■



■ X ■ Un écran curieux, mais bien pensé

L'original écran rond nous a demandé un léger temps d'adaptation en début de semaine. Mais, une fois le fonctionnement assimilé, on s'y retrouve facilement. Dommage en revanche qu'il n'y ait pas de vrais compteurs, seulement cet affichage tête haute en option.



■ X ■ Confort: c'est du sec!

C'est presque une tradition maison: l'amortissement est excessivement ferme. Dos-d'âne, pavés, travaux, nids-de-poule... la voiture nous a fidèlement retranscrit chacun de ces désagréments pendant tout le temps passé à son volant! Un peu usant à la longue...



■ X ■ Avec un bébé? Possible, sous conditions

Installer un siège bébé à l'arrière est une vraie galère, faute de portes dédiées. Mais cette Mini a la parade, et nous avons pu profiter d'une fixation Isofix sur le siège avant, nettement plus accessible. La porte s'ouvre en grand et les fixations sont aisément repérables. Attention: il faut bien évidemment penser à désactiver l'airbag passager...

X **Sur route, toujours amusante !**

Mini a fait du plaisir au volant une marque de fabrique, et c'est toujours le cas ici. Cette Cooper C demeure joueuse et précise et son moteur, volontaire. A son volant, on a toutefois regretté l'absence de palettes pour gérer la boîte de vitesses, une direction peu communicative et les suspensions d'une fermeté caricaturale.



X **La ville : son terrain de jeu, mais...**

Même si elle n'est plus la puce d'autrefois, la Mini reste à son aise en ville et en manœuvres (3,88 m de long). Nous n'avons pas eu à trop batailler pour nous garer, grâce à de belles surfaces vitrées et des ailes proéminentes qui aident à la placer en créneau. Mais attention aux erreurs de jugement, car les pare-chocs sont très exposés.



X **Un petit coffre, mais elle est débrouillarde**

Pas de surprise, le coffre n'évolue pas, et reste riquiqui (222 dm³). Toutefois il est bien pensé et a pu nous rendre service au moment de stocker ce grand siège bébé : la banquette, en deux parties, se rabat sans peine depuis l'arrière, et le plancher modulable est pratique. Il faut parfois jouer au Tetris, mais on finit par s'en sortir!



PHOTOS: N. SOLER

X **Pas si mal à l'arrière**

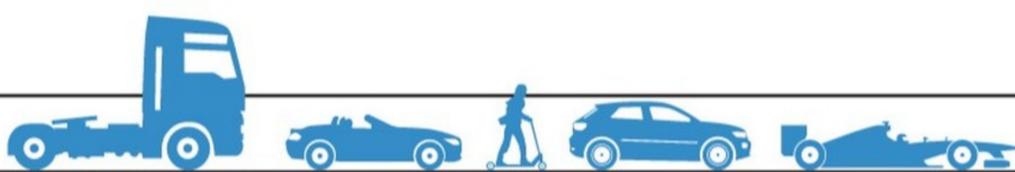
Rare citadine trois portes encore en vente, elle ne facilite logiquement pas la vie des passagers arrière, et l'usage du deuxième rang devra rester occasionnel pour des adultes. Mais l'accès à la banquette n'est pas trop complexe, et l'espace est correct, même quand on mesure plus de 1,80 m.

X **Pas très maligne à l'intérieur**

On n'attendait certes pas ici les attentions délicates d'un monospace, or les aspects pratiques se révèlent tout de même décevants. Les bacs de porte sont étroits et mal découpés. Et, au centre, la boîte prend beaucoup d'espace et n'est pas amovible, alors que les deux ports USB se trouvent à l'opposé de l'emplacement censé accueillir un smartphone... Pas malin!

Notre verdict Toujours une vraie Mini !

Fun à conduire, joliment lookée, et dotée d'un intérieur bien à elle, cette Mini s'est montrée très attachante. Mais il nous a fallu faire quelques sacrifices. Celui du confort, trop ferme, ou de l'espace à bord, même si la voiture progresse sur ce point. Son plus gros défaut demeure son tarif très élevé, d'autant que toutes les options ne sont disponibles que dans d'onéreux packs.



ABT XGT

Une véritable voiture de course homologuée pour la route!

5.2 V10 FSI S tronic 7 - 640 ch - 600 000 € / 660 000 €*
 105909120

La plus extrême des "Audi"



PHOTOS: M. MATHURIN/ABT

Lorsque Audi Sport et le préparateur spécialisé ABT (voir encadré) s'associent pour commercialiser la R8 la plus extrême, cela donne cette surréaliste ABT XGT. Pour ce faire, le spécialiste allemand a tout simplement acheté 99 exemplaires d'Audi R8 LMS GT2 à Audi Sport. Pour info, cette véritable voiture de course a évolué dans différents championnats d'endurance, c'est dire! Vous ne rêvez donc pas, elle a réussi à passer les phases d'homologation, afin de pouvoir circuler sur nos routes. Parmi les principales modifications apportées par le préparateur, notons l'arrivée d'un frein à main électrique, d'un nouveau réservoir, d'un échappement modifié, d'une fermeture centralisée. La hauteur de caisse a également été rehaussée de quelques millimètres et les réglages de géométries réadaptés pour un usage routier. Alors oui, toutes ces modifications engendrent une petite hausse de 50 kg par rapport à la R8 LMS GT2, mais le poids final (1 400 kg) reste contenu. Et comme vous pouvez le constater sur les images, la XGT conserve toutes les spécificités de la version originale, comme l'aileron XXL, les combinés filetés réglables, les vitres latérales en polycarbonate, les pneus "semi-slick" (Pirelli Trofeo

R) et surtout le fabuleux V10 de 640 ch, dont la puissance est distribuée aux seules roues arrière.

Jouissif mais physique!

Pénétrer à bord de la XGT constitue la première grosse difficulté. Il faut en effet arriver à se faufiler entre le très fragile seuil de porte en carbone et l'imposant arceau de sécurité. Une fois installé, on est littéralement assis par terre. De ce fait, la visibilité se révèle très réduite. C'est déroutant et cela n'inspire rien de bon pour les essais qui s'effectueront... sur routes ouvertes! L'énorme siège baquet fixe et le volant coupé digne de celui d'une monoplace ne proposent aucun réglage. Seule solution: jouer avec le pédalier coulissant pour profiter d'un semblant de confort. Une fois le harnais à quatre points verrouillé, reste à mettre en route le V10 5.2 à l'aide d'un bouton. Une pichenette sur la très (trop) petite palette de vitesses, afin d'engager le premier rapport de la boîte S tronic (à 7 vitesses) et nous voilà parti. Vient ensuite la seconde difficulté qui consiste simplement à sortir du parking. La direction électro-hydraulique à crémaillère plus pignon n'apporte quasiment aucune assistance, mais surtout le rayon



Situé en position centrale arrière, le mélodieux V10 développe ici 640 ch. C'est 20 ch de plus que l'Audi R8 GT. Sous le capot amovible avant, notez la présence de l'énorme radiateur de refroidissement.



Ici, point d'aides à la conduite superflues, mais on peut régler le niveau d'intervention de l'ESP, de l'ABS et de l'antipatinage.



Le système de freinage Brembo se révèle aussi efficace qu'endurant. L'installation réclame de la dextérité, mais les sièges baquets assurent un excellent maintien général.



D. BOUILLAUX

M. KLEIN



C'est sous cet angle que la XGT apparaît le plus spectaculaire. La présence de l'aileron géant (réglable manuellement) génère un appui non négligeable à haute vitesse. Au centre du toit, une bouche d'aération capte l'air frais pour en alimenter le V10 5.2 de 640 ch.

L'histoire du préparateur ABT Sportsline



les années 1990, ABT, alors géré par Christian et Hans-Jürgen Abt, devient le préparateur officiel d'Audi en compétition et remporte de nombreuses courses, notamment en DTM, au début des années 2000. Aujourd'hui, ABT Sportsline emploie plus de 200 personnes et est présent dans 70 pays. C'est le premier préparateur des marques Audi, Volkswagen, Skoda et Seat.

L'histoire d'ABT débute en 1896, lorsque Johann Abt fonda son atelier de forgeron à Kempten (Allemagne). En 1950, son petit-fils réalise sa première course automobile, avant de s'illustrer dans de nombreuses compétitions. L'activité de préparation automobile débute véritablement en 1967, avec les courses de côte. Le préparateur se fait ensuite surtout connaître par l'optimisation de la Volkswagen Golf, à partir de 1978. Un peu plus tard, dans

de braquage ultra-large ne facilite pas la tâche. Et inutile de vous parler du confort de suspension quasi inexistant, des nombreux bruits de transmission, de freinage et de roulement, mais aussi de la température infernale qui règne dans l'habitacle. Hélas, la présence de la clim' auto. ne suffit pas à éviter les coups de chaud. En outre, avant d'attaquer les petites routes sinueuses de l'arrière-pays varois, il faut se familiariser avec la dureté de la pédale de frein (non assistée). Et, bien sûr, les passages de dos-d'âne doivent s'effectuer quasiment à l'arrêt, sous peine d'arracher le spoiler avant, en carbone lui aussi. De quoi laisser aux passants ébahis le temps d'admirer cet engin tout droit sorti des circuits. Quant à nous, nous apprécions alors la souplesse du 5.2 à basse vitesse. Ce dernier fait preuve d'une certaine douceur et confère un semblant de po-

lyvalence à cette ABT. Surprise, plus la vitesse augmente, plus la XGT paraît facile à apprivoiser. Et quel moteur! Au-delà de 4 000 tr/mn, le V10 atmosphérique, hurle à la mort jusqu'à 8 500 tr/mn, juste derrière nos oreilles, et nous propulse à des vitesses peu réglementaires en un éclair (0 à 100 km/h en 3s2). Alors que les passages de rapports s'enchaînent sans accroc, l'agilité démentielle du châssis nous laisse sans voix, bien aidé, il est vrai, par la présence des pneus Pirelli Trofeo R. Dans les courbes, le train avant très incisif engage la XGT avec une précision chirurgicale. Alors, bien sûr, exploiter les 640 ch sur route ouverte semble peu réaliste. Néanmoins, on cerne assez vite le très haut potentiel de la voiture mais aussi l'engagement physique requis pour la mener tambour battant. Prix de ce modèle exclusif: 600 000 €!

David Bouillaux



PHOTOS: M. MATHURIN/ABT

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	310 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s2
Consommation cycle mixte	20,7 l/100 km
Poids	1 400 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	10 cylindres en V, 40S
Cylindrée	5 204 cm ³
Puissance maxi	640 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	565 Nm à 6 250 tr/mn
CO ₂ /Malus	473 g/km/+ 60 000 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus AV/AR	305/30 R19/315/30 R20
Réservoir	83 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,99 x 1,28
Durée de garantie	2 ans ou 100 000 km

Le verdict **Auto Plus** Intéressant



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

Nettoyant tissus et moquettes Tech9



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Nettoyant tissus et moquettes Tech9, aérosol 400 ml, 4,50 € chez E.Leclerc.

Les tapis et moquettes de nos habitacles sont exposés aux salissures coriaces. L'enseigne E.Leclerc propose le nettoyant aérosol Tech9 pour éliminer les taches tenaces qui les souillent. Nous l'avons évalué.

Comment ça marche ?

Pour vous prémunir contre le risque d'une décoloration irréversible, pensez d'abord à tester le produit sur une petite surface cachée. Commencez par broser la tache à sec afin d'aspirer les premiers résidus. Après avoir bien agité l'aérosol, pulvérisez-le d'une hauteur de 20 cm. Vous devez travailler par zones et pas asperger une grande superficie. Frottez la tache couverte de mousse à l'aide de la brosse intégrée au bouchon. La partie

nettoyée peut alors être séchée avec du papier absorbant, ou mieux, un aspirateur à eau.

Au final

La mousse obtenue avec le produit sous pression affiche une bonne densité si les 20 cm d'éloignement sont respectés (pour un mélange air/produit correct). A cette distance, elle s'étale sur 35 cm de diamètre, une cible trop large pour être précise. Le produit dont le pH est de 9, légèrement alcalin pour dégraisser, fait preuve d'une efficacité moyenne, surtout sur les taches non grasses. Il laisse une odeur de citron agréable. Mais la brosse est trop agressive, mieux vaut utiliser un modèle plus souple. L'atout majeur du nettoyant : son prix au litre de 11,25 €.

Bien ●●●● Moyen ●●●● Décevant ●●●●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

Le différentiel autobloquant



MERCEDES-BENZ

En évitant de faire patiner le pneu intérieur au virage (avant sur une traction, arrière sur une propulsion) **1**, le différentiel autobloquant **2** améliore l'efficacité des sportives.

Les modèles sportifs sont très souvent pourvus d'un différentiel autobloquant, également appelé "à glissement limité". Quelle est son utilité ?

Comment ça marche ?

Toutes les voitures sont équipées d'un différentiel classique (dit "ouvert") qui relie les roues motrices à la boîte de vitesses en autorisant une différence dans la

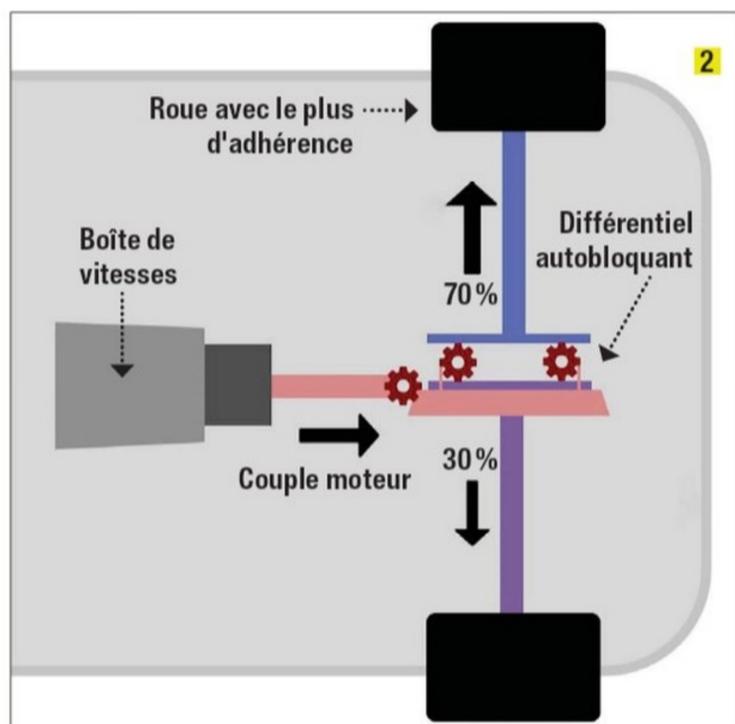
vitesse de rotation des deux roues de l'essieu. C'est indispensable dans les virages, où la roue extérieure tourne toujours plus vite que l'intérieure. Mais en conduite sportive, un différentiel classique présente une faiblesse : il envoie l'essentiel du couple vers la roue la moins lestée, c'est-à-dire celle située à l'intérieur du virage. Cette dernière se met alors à patiner,

laissant partir le couple en fumée et réduisant l'efficacité du comportement routier. Un différentiel autobloquant renvoie, lui, un minimum de couple sur la roue extérieure au virage, en fonction de sa "tare". S'il est taré à 25 %, cela signifie qu'il enverra toujours 25 % du couple à la roue lestée, a minima. Résultat, moins de pertes de force motrice, et une roue extérieure qui participe

à l'inscription en virage, ce qui améliore les performances et réduit le sous-virage.

A l'usage

Plus coûteux qu'un différentiel ouvert, l'autobloquant se justifie sur des modèles sportifs. Il est de série sur les BMW M et Mercedes AMG, ou sur des GTI comme la Honda Civic Type R ou l'Alfa Romeo Junior Veloce.

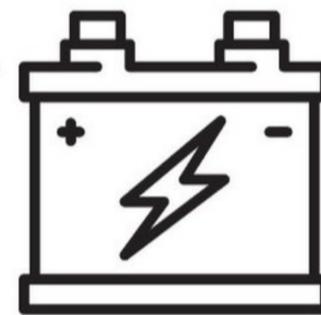


LE TUTO

Par Soufyane Benhammouda

Bien choisir sa batterie: nos conseils

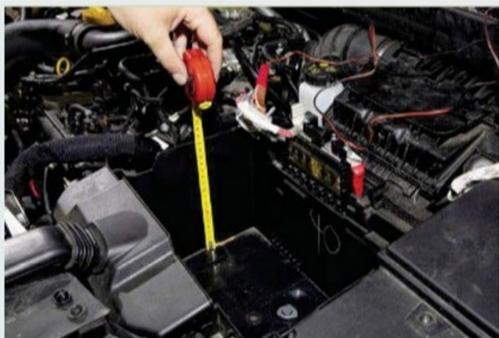
Si une recharge ne parvient pas à réveiller votre batterie, son remplacement s'impose. Voici les critères à prendre en compte pour faire le bon choix.



SHUI / IERSTOCK

Les dimensions

■ Vérifiez la taille de la batterie pour vous assurer qu'elle logera bien dans le compartiment prévu. Munissez-vous d'un mètre ruban, puis mesurez l'espace disponible. Si vous avez de la place, visez une batterie plus grosse: sa capacité se révélera généralement plus importante et les remplacements seront plus espacés.



L. LACOSTE

■ Vous pouvez également peser la batterie. Plus elle est lourde, plus elle contient de plomb, gage d'une meilleure longévité. Enfin, assurez-vous de l'orientation des cosses (+ et -).

■ Une batterie au plomb suffit pour tous les véhicules thermiques. Plus sûre, une batterie AGM (séparateurs en fibre de verre) est à privilégier si elle est installée dans le coffre ou dans l'habitacle. Acceptant davantage de cycles de recharge, elle se révèle aussi adaptée aux autos hybrides, électriques et dotées du stop/start.

La puissance de démarrage

■ Exprimée en ampères (A) sur l'étiquette, cette valeur correspond à l'intensité minimale garantie par le fabricant. Il s'agit de la puissance qui peut être libérée pendant 30 s par une température de - 18 °C. Selon la motorisation (essence ou diesel), la cylindrée et les technologies employées (stop/start...), l'intensité est plus ou moins élevée. Dépourvus d'un démarreur classique gourmand en énergie, les véhicules électriques ont besoin de moins de puissance.



A. SAUNIER

■ Dans tous les cas, respectez la valeur indiquée. Une puissance plus faible peut empêcher le démarrage. A l'inverse, une intensité plus élevée est sans risque pour les composants, et procure plus de pêche pour démarrer en hiver.

La capacité



L. LACOSTE

■ Exprimée en ampères-heure (Ah), elle indique l'énergie que la batterie est capable de délivrer en une heure. Plus la valeur est élevée, plus la réserve est importante et meilleure sera la longévité. La capacité est donc primordiale pour les véhicules qui disposent d'équipements qui consomment à l'arrêt ou qui

roulent en ville: les démarrages répétés et les courtes distances ne laissent pas le temps à l'alternateur de recharger l'accumulateur. De plus, en cas de défaillance du circuit de charge, une capacité élevée retardera la panne sur le bord de la route.

■ Là encore, ne choisissez pas une batterie dont la capacité est inférieure à celle que vous remplacez. Dans les voitures hybrides ou électriques, la charge de la batterie n'est pas constante en roulant. Préférez une plus grosse capacité pour éviter les pannes.

L'état de la batterie

■ Inutilisée, une batterie se vide naturellement. Problème, une décharge profonde entraîne des dommages irréversibles (formation de cristaux de sulfate, qui empêchent la recharge). Méfiance avec les accumulateurs longuement stockés en magasin: évitez les plus poussiéreux.



T. ANTOINE / ACE-TEAM

■ Munissez-vous d'un testeur (20 €) pour faire un point sur l'état de santé de la batterie. Sinon, demandez un diagnostic lors du passage en caisse. C'est possible en centre-auto, plus difficile en supermarché. Cette vérification est comprise dans le forfait montage des centres-autos (25 €), en plus d'un contrôle du circuit de charge et de la réinitialisation des systèmes électroniques. Dans tous les cas, nous vous conseillons de recharger pendant une nuit complète après l'achat avec un chargeur externe (60 €).

ACHETER SUR INTERNET, UN BON PLAN ?

■ Comme souvent, l'achat en ligne permet d'obtenir des prix inférieurs à ceux des magasins. En revanche, il est impossible de s'assurer de l'état de la batterie avant réception. Pour éviter les mauvaises surprises, optez pour des marques premium, qui possèdent en général une bonne tenue au stockage. Visez les accumulateurs offrant les meilleures

garanties, en plus de la couverture légale de conformité de deux ans. Enfin, ayez les bons réflexes lors de la livraison: n'hésitez pas à tester la santé de la batterie et à demander que l'on vous en envoie une nouvelle en cas de problème. Vérifiez donc que le retour des produits défectueux s'effectue sans frais (certains vendeurs le facturent).



SPÉCIAL VOITURES RÉCENTES

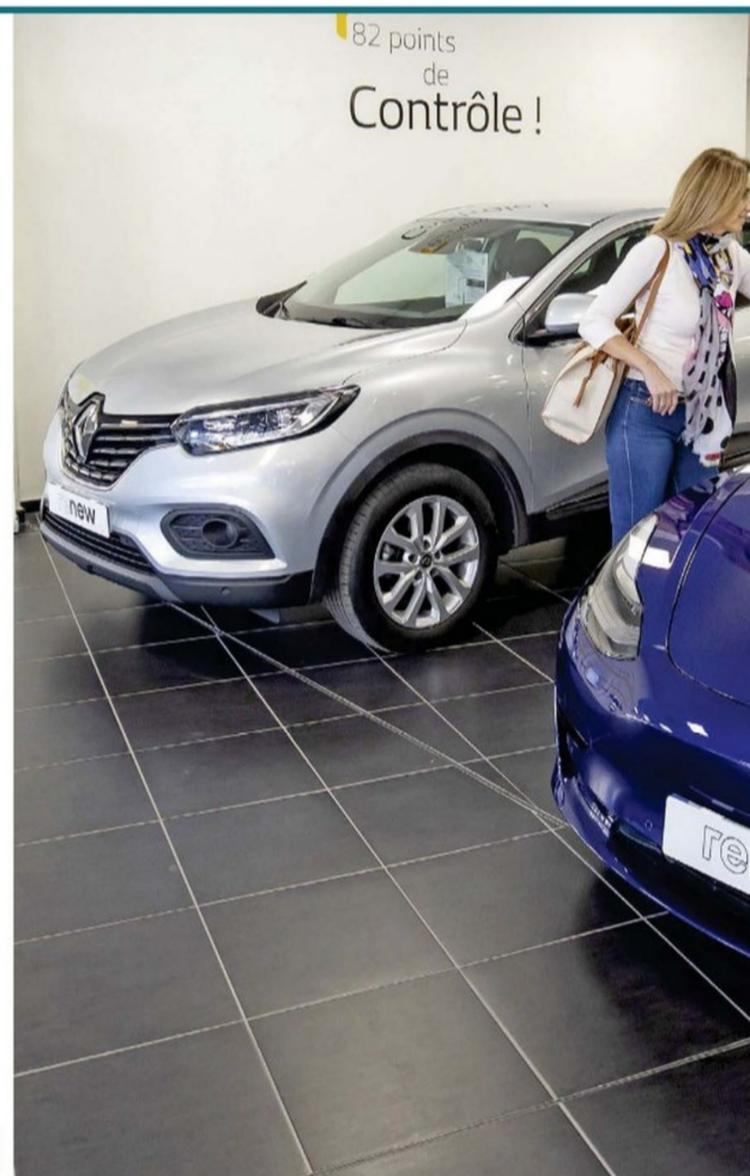
Les prix baissent !

Amorcé il y a quelques mois, le retour à la normale des tarifs des voitures d'occasion concerne désormais tous les segments du marché. Conséquence, si vous visez un véhicule de moins de 4 ans, il y a de nouveau des opportunités à saisir.

Lorsque, pendant la crise des composants électroniques, les voitures neuves se sont faites aussi rares qu'une flaque d'eau au milieu du Sahara, les acheteurs se sont logiquement tournés vers les occasions récentes. Les prix de vente de ces dernières se sont donc mis à flamber face à cette demande plus importante que jamais, avec des hausses atteignant, sur certaines autos très prisées, jusqu'à 40%! Depuis environ un an, la tendance s'est toutefois inversée dans un grand nombre de cas. Il est donc à nouveau possible de craquer pour un véhicule de moins de 4 ans sans écorcher vif le budget familial. Une bonne raison pour nous de refaire un point sur ce marché majeur. Afin que vous perce-

viez parfaitement à quel point les prix ont pu chuter en l'espace d'une année, nous avons ajouté à nos données habituelles le prix de vente moyen affiché à l'été 2023, pour les mêmes modèles, du même âge et totalisant un kilométrage similaire. Une fois la bonne affaire repérée, n'oubliez pas d'appliquer à la lettre le "code de bonne conduite" de l'acheteur (voir Auto Plus n° 1849). De même, prenez le temps de vérifier que le plan d'entretien a bien été respecté, y compris si vous effectuez votre achat auprès d'un professionnel. Il ne vous reste plus qu'à faire votre choix parmi les 15 modèles suivants, recommandés à la fois par nos experts et nos essayeurs.

Par Pierre Audemar



Les citadines

Dacia Spring 45



Electrique ■ 2 CV ■ 45 ch ■ 126 km/h ■ Autonomie: 162 km ■ 310 dm³

Avec ses 3,74 m de long, sa position de conduite surélevée et ses imposantes protections de carrosserie, la Spring est idéale pour sillonner les centres urbains. Elle sera capable d'y parcourir un peu plus de 200 km entre deux recharges et y fera apprécier son confort. Si elle ne rechigne pas à s'échapper épisodiquement des villes, ses 45 ch limitent rapidement les capacités de reprises, tandis que le manque de consistance de la direction est peu sécurisant. Ces quelques imperfections paraîtront toutefois bien secondaires vu les prix désormais pratiqués par les vendeurs. L'offre s'étant multipliée ces derniers mois, les Spring de 2 ans coûtent, en moyenne, 30 % moins cher qu'il y a un an!

Vu une Confort (2022, 24200 km) à 10000 €/14800 € en 2023

Fiat 500C 1.0 BSG



Essence ■ 4 CV ■ 70 ch ■ 144 km/h ■ 5,9 l/100 km ■ 212 dm³

Les cabriolets à prix raisonnables se font désormais très rares. Alors, autant ne pas boudier son plaisir, surtout lorsqu'ils sont aussi recommandables que la 500C. En effet, depuis qu'elle accueille sous son capot un bloc micro-hybride, la petite italienne a tiré un trait sur ses problèmes de fiabilité. Moins contraignante à l'usage qu'une découvrable intégrale, elle profite de son gabarit lilliputien pour se faufiler dans les rues les plus étroites. Son trois cylindres brille davantage par sa sobriété que par ses performances, mais le charme inimitable de la 500 opère toujours, même après dix-sept ans de carrière. La série spéciale Dolcevita, disponible en nombre sur le marché, associe présentation soignée et dotation complète.

Vu une Dolcevita (2021, 32600 km) à 12700 €/15300 € en 2023



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



A. SAUNIER

Prime à la conversion 2024, mode d'emploi

Depuis le 14 février, les aides pour les véhicules d'occasion ont baissé et le bonus écologique a disparu. La prime à la conversion subsiste (PAC). Pour en bénéficier, il faut envoyer au rebut un diesel d'avant 1^{er} janvier 2011 ou une essence d'avant janvier 2006. La somme allouée dépend des revenus et de la motorisation.

Cas n° 1: le revenu fiscal de référence (RFR) par part du foyer est inférieur à 7 100 €. La prime atteint :

PAC 3 000 € (dans la limite de 80 % du prix) pour l'achat d'une thermique mise en circulation après le 1^{er} janvier 2011 et dont les rejets de CO₂ sont sous 105 g/km (NEDC) ou 133 g/km (WLTP).

PAC 5 000 € pour l'achat d'une auto électrique ou à hydrogène.

Cas n° 2: le RFR par part est compris entre 7 100 et 15 400 €. L'aide est alors de :

PAC 500 € (dans la limite de 80 % du prix d'achat).

PAC 1 500 € pour une électrique ou une hydrogène.

Si vous êtes considéré comme un gros rouleur (la distance entre votre domicile et lieu de travail est supérieure à 30 km et/ou vous parcourez plus de 12 000 km/an avec votre véhicule personnel à titre professionnel), les montants du cas n° 1 s'appliquent.

Cas n° 3: le RFR par part est compris entre 15 400 et 24 900 €. Vous aurez droit à :

PAC 1 500 €, uniquement pour l'achat d'un véhicule 100 % électrique ou fonctionnant à l'hydrogène.

A noter, ces primes ne sont versées qu'une fois par personne. Et elles imposent de conserver son occasion au moins douze mois et 6 000 km.

Renault Clio E-Tech



-19%
en 1 an



N. SOLER

Hybride essence ■ 5 CV ■ 145 ch ■ 170 km/h ■ 6 l/100 km ■ 293 dm³



Pour parvenir à marier avec talent agrément de conduite et sobriété, les ingénieurs de Renault ont mis au point une mécanique hybride particulièrement sophistiquée... néanmoins très fiable. Glissée sous le capot de l'une des meilleures citadines du marché, la Clio de cinquième génération, elle donne naissance à un modèle d'une polyvalence extrême. Souple en ville et nerveuse lorsqu'il s'agit de dépasser, la Clio E-Tech peut également s'enorgueillir d'une présentation soignée et d'un confort moelleux. Les familles apprécieront également son habitabilité généreuse et la longue liste des équipements de série de la finition Techno : clim' automatique, carte mains libres, radar de recul...

Vu une Techno (2023, 15 100 km) à 20 900 €/25 700 € en 2023

Volkswagen Polo 1.0 TSI



-21%
en 1 an



Y. LEFEBVRE

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 184 km/h ■ 5,9 l/100 km ■ 388 dm³



Ce sixième opus de la Polo mérite, plus que jamais, son surnom de petite Golf. De la qualité de finition aux technologies embarquées (phares à leds de série à partir du restylage de l'été 2021, aides à la conduite...) en passant par des mécaniques très volontaires, elle se montre digne de modèles de la catégorie supérieure. Même l'espace disponible pour les passagers et le volume de coffre surclassent la plupart des concurrentes. Côté mécanique, pas la peine de viser la variante de 110 ch du trois cylindres, celle de 95 ch s'avère tout aussi capable en matière de reprises et d'accélération, tout en buvant, en moyenne, 0,7 l de moins tous les 100 km. Quant à ses tarifs, ils sont de 500 à 1 000 € moins élevés en occasion.

Vu une Life (2023, 19 000 km) à 18 300 €/23 200 € en 2023

Acheter une voiture d'occasion

Les compactes

BMW 118i DKG



N. SOLER

Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 209 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ 380 dm³



Depuis la présentation de la nouvelle génération, les tarifs de l'ancienne Série 1 ont commencé à baisser. Et le mouvement devrait s'accélérer à partir d'octobre, date des premières livraisons de la nouvelle venue. Mieux vaut donc patienter quelques semaines si vous voulez profiter de son nerveux et sobre trois cylindres, de sa tenue de route enjouée et sûre, et de sa qualité de fabrication très soignée. Pour que le plaisir soit total, oubliez les versions de "base" et Lounge, dépouillées. A partir de l'Édition Sport, la présentation est plus léchée, avec sellerie simili cuir/tissu, sièges avant sport et jantes de 17" (ne visez pas plus grand, afin de sauvegarder le confort), ainsi que le GPS connecté et les phares à leds.

Vu une Edit. Sport (2021, 28400 km) à 24500 €/26000 € en 2023

Dacia Duster 1.5 Blue dCi



N. SOLER

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 176 km/h ■ 5,3 l/100 km ■ 479 dm³



Si le SUV de Dacia est l'une des voitures préférées des Français, cela ne doit rien au hasard. Dans un gabarit assez compact pour être à l'aise en ville (4,35 m de long), il parvient à offrir un espace suffisant pour une famille et ses bagages. La présentation intérieure est plus rustique que chez ses rivaux, mais il dispose de matériaux et d'assemblages qui durent dans le temps. Et l'équipement n'a rien d'indigent, surtout sur les hauts de gamme Prestige (jantes alliage, navigation, climatisation automatique...). En occasion, ce diesel n'est pas plus coûteux que les 1.3 essence. En revanche, il se révèle bien moins gourmand. Et son couple élevé à bas régime (260 Nm dès 1750 tr/mn) lui assure des reprises honorables.

Vu un Prestige (2021, 73300 km) à 16000 €/18500 € en 2023

Mercedes GLA 200 d



N. SOLER

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 204 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ 393 à 503 dm³



Contrairement à son grand frère, le GLB, qui mise tout sur les aspects familiaux, le GLA met en avant le plaisir de conduite et se veut branché. Ce qui ne l'a pas empêché de voir ses prix chuter de plus de 15 % en un an. Une raison supplémentaire de craquer. D'autant que, même avec un moteur raisonnable et sobre comme le 200 d, l'agrément est au rendez-vous. La qualité également avec une finition intérieure au-dessus de la moyenne. Dans l'habitacle, la planche de bord façon vaisseau spatial impressionne également. Et contrairement à ce que la réputation de la marque laisse toujours croire, l'équipement de série est déjà important : boîte automatique à 8 rapports, GPS, caméra de recul...

Vu un AMG Line (2021, 83900 km) à 33900 €/40300 € en 2023

Peugeot 3008 Hybrid



A. SAUNIER

Hybr. rech. essence ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h* ■ 7,6 l/100 km ■ 408 dm³



A cause des nombreux soucis des 1.2 PureTech et des BlueHDi, le 3008 "2" a vu sa cote d'amour, donc ses tarifs, chuter en occasion. Même les fiables variantes hybrides rechargeables s'échangent aujourd'hui 25 % moins cher qu'à l'été 2023. Si ce SUV vous fait de l'œil, ce sont celles-là qu'il faut choisir. Et pas besoin de casser votre

SPÉCIAL OCCASIONS RÉCENTES

Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet

PAC



- 17%
en 1 an



Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 194 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ 417 dm³



Original à l'extérieur, avec ses teintes de carrosserie vives, le Suzuki Vitara est des plus classiques à l'intérieur. Mais peu importe, car l'essentiel, à savoir une qualité de fabrication au-dessus de tout soupçon, est bien là. La robustesse, dans son ensemble, fait d'ailleurs partie des arguments de ce SUV nippon. Dans cette variante de 140 ch, il peut aussi mettre en avant le dynamisme de sa mécanique, bien aidée par une masse contenue (1 154 kg). De quoi jouir pleinement d'un comportement routier parfaitement sécurisant, mais pas dénué d'une pointe d'agilité. En occasion, les prix entre les différentes finitions varient très peu: autant viser le haut de gamme Style (toit ouvrant, GPS...).

Vu un Style (2021, 53100 km) à 18200 €/21900 € en 2023

Toyota Corolla Touring Sports 184h

PAC



- 14%
en 1 an



Hybride essence ■ 8 CV ■ 184 ch ■ 188 km/h ■ 6 l/100 km ■ 624 dm³



Oubliez vos a priori sur les voitures hybrides dont la malle fait les frais de l'implantation de la batterie de traction. Cette Corolla, elle, a du coffre. Dans tous les sens du terme! Avec plus de 600 dm³ sous le cache-bagages, elle affiche l'un des volumes de chargement les plus importants de sa catégorie. Du "coffre", le couple formé par son 2.0 essence et son moteur électrique n'en manque pas non plus. Le dynamisme de conduite surprend s'agissant d'une hybride Toyota, d'autant que le châssis, parfaitement équilibré, permet de tirer parti de la cavalerie sans inquiétude. Cette mécanique s'apprécie également à allure tranquille, rythme où elle brille alors par son incroyable sobriété.

Vu une Collection (2021, 65000 km) à 27000 €/31500 € en 2023



PAC



tirelire: le "petit" 225 est de bonne volonté et permet de profiter à 100 % du dynamisme du châssis. Cette efficacité ne pénalise pas le confort, excellent. Nerveux et sobre sur grands trajets, ce 3008 se révèle très économe au quotidien. En ville, il est capable de parcourir 40 km en puisant uniquement dans ses batteries.

Vu un Allure Pack (2021, 59400 km) à 24000 €/31900 € en 2023

Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG

PAC



- 15%
en 1 an



Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 215 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ 431 dm³



Si la Golf reste l'un des plus grands classiques automobiles actuels, elle parvient encore à surprendre y compris sur le plan financier: ses prix ont dégringolé de plus de 15 % en un an! L'habitacle séduit avec ses deux imposants écrans HD et une finition toujours au top. Mécaniquement, son 1.5 eTSI étonne également. Grâce à sa micro-hybridation et à sa boîte DSG à 7 rapports bien étagée, il associe avec talent accélérations convaincantes et faible consommation. Les familles apprécieront l'habitacle spacieux et les nombreux équipements, ce bloc n'étant disponible qu'avec les finitions hautes Style et R-Line. Cette dernière affiche un look plus sportif (boucliers spécifiques...) mais ne sacrifie pas le confort.

Vu une R-Line (2021, 59800 km) à 24900 €/29700 € en 2023

*Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Les familiales

SPÉCIAL OCCASIONS RÉCENTES

BMW 320d



-25%
en 1 an



N. SOLER



Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 221 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ 480 dm³

Alors que la plupart des berlines familiales sont boudées, la Série 3 conserve ses adeptes. Normal, puisqu'elle représente sans doute ce que BMW sait faire de mieux. A savoir des voitures nerveuses, agréables et au comportement dynamique. Dans le cas de cette version, on peut également compter sur un appétit de moineau. Si, pour vous, le plaisir de conduite est un point majeur, sachez que, dans sa variante de 190 ch, le 2.0 diesel surclasse très nettement son frère de 150 ch (318d). L'équipement de série étant assez limité, mieux vaut viser les exemplaires avec options, par forcément plus chers. Et en parlant d'argent, sachez que les tarifs demandés par les vendeurs ont diminué d'un quart en douze mois, soit 10000 € de moins!

Vu une M Sport (2021, 82300 km) à 31400 €/41600 € en 2023

Mercedes GLC 220 d 4Matic



-7%
en 1 an



A. SAUNIER

Diesel ■ 11 CV ■ 194 ch ■ 215 km/h* ■ 7,6 l/100 km ■ 530 dm³

Le premier opus du GLC livre une copie très sérieuse. En effet, il se montre spacieux aux places avant comme sur la banquette, son coffre est capable d'engouffrer les bagages de la famille et sa présentation est très soignée. Bien que ce ne soit pas un poids plume (1918 kg mesurés par notre labo), il s'accommode parfaitement de la variante la moins puissante – 194 ch tout de même – du 2.0 diesel. Ses 400 Nm, disponibles à 1600 tr/mn, lui assurent ainsi des capacités de reprises permettant de dépasser en toute sécurité. Les ingénieurs ont, par ailleurs, réalisé un travail remarquable sur l'amortissement, ce qui lui permet de surclasser, au chapitre du confort, ses rivaux badgés Audi et BMW.

Vu un AMG Line (2021, 59000 km) à 49000 €/52900 € en 2023

*Donnée constructeur

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG



-9%
en 1 an



SKODA



Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 189 km/h ■ 7,4 l/100 km ■ 589 dm³

Depuis le printemps 2021, le Kodiaq profite d'une nouvelle face, qui lui permet de rester visuellement dans le coup. Surtout, il gagne, à cette occasion, de nombreuses évolutions électroniques: navigation mise à jour, aides à la conduite dernier cri... Naturellement, il conserve les qualités qui en ont fait un succès commercial, à commencer par un espace aux jambes record pour les occupants du deuxième rang. Sur le troisième, seuls de jeunes enfants seront à l'aise. Mais opter pour un Kodiaq doté de cette option 7 places, c'est s'assurer une revente plus facile dans le futur. En diesel, le 150 ch, moins rugueux et plus sobre que le 200 ch, est le meilleur choix. Abondant sur le marché, il est facile à négocier.

Vu un Sportline 7 pl. (2021, 39400 km) à 36000 €/39500 € en 2023

Tesla Model 3 Propulsion



-12%
en 1 an



N. SOLER



Electrique ■ 4 CV ■ 283 ch ■ 225 km/h ■ Autonomie: 349 km ■ 525 dm³

Désormais supplantée dans le cœur des fans par le Model Y, la Model 3 retrouve enfin la raison en matière de prix avec quasiment 4000 € de moins en occasion sur un an. Pour le reste, rien ne change. L'auto se révèle toujours très habitable et son double coffre plus que suffisant: le "frunk" (60 dm³), placé sous le capot avant, permet par exemple de ranger les câbles de recharge. Si l'autonomie n'est désormais plus supérieure à celle des concurrentes, cette Tesla peut compter sur le réseau de Superchargeurs maison qui permettent de limiter les temps de recharge. A bord de la Model 3, notez que tout est de série, du toit panoramique au planificateur d'itinéraire.

Vu une "base" (2021, 84600 km) à 27500 €/31200 € en 2023

Peugeot 3008

Que son Peugeot 3008 ait des problèmes avec le dispositif d'AdBlue, Philippe Bersihand le présentait. Mais ce qu'il n'avait pas anticipé, c'est la mauvaise foi du constructeur et de son concessionnaire.



B. GOURHURY/ANDIA

6 568 € payés pour un souci d'AdBlue à 65 000 km !

Comme beaucoup de retraités, Philippe Bersihand, de Hyères (83), n'est pas du genre à passer ses journées sur son canapé. La preuve, il a déjà parcouru 30 000 km avec le Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 qu'il a acheté au printemps 2023. Ce SUV, mis en circulation en 2019, affichait, en effet, 35 000 km au compteur lorsque Philippe l'a acquis et 65 000 km aujourd'hui. En juin dernier, s'allument au tableau de bord les voyants moteur et d'AdBlue, alors que

le réservoir est plein. Notre lecteur sent alors les ennuis arriver à vitesse grand V. Sur les conseils de son vendeur, il confie sa voiture au concessionnaire Peugeot local.

Au banc des accusés

Il faudra d'abord que Philippe insiste lourdement pour que l'homme de l'art lui fasse le compte rendu de ses investigations. Il en ressort que l'injecteur d'urée est hors service car, selon lui, "un produit a été versé dans le réservoir d'AdBlue". Effective-

ment, Philippe ne nie pas avoir utilisé, par deux fois, un additif connu et destiné à empêcher la cristallisation du liquide. Mais ce n'est malheureusement pas tout. Selon le concessionnaire, ce produit aurait provoqué une réaction chimique entraînant la destruction du filtre à particules et abîmant l'échappement. S'il veut récupérer son 3008, Philippe doit donc déboursier 6 568 € car Peugeot refuse, "évidemment", toute prise en charge. Philippe est dépité.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Voilà un dossier complexe, mais pas sans espoir. En effet, si c'est l'additif qui a posé problème, on peut comprendre la nécessité de changer l'injecteur d'urée et le réservoir. Mais ce produit n'est, à aucun moment, en contact avec le fap et l'échappement car, lors du processus d'injection, il est chauffé à 400 °C et donc vaporisé, comme l'indique son fabricant. La présence d'un défaut sur le système d'AdBlue ne peut donc être écartée et Peugeot doit rembourser à Philippe au moins 60 % de la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Renault Captur

SUV déconnecté

Suite à l'allumage d'un voyant au tableau de bord de mon Captur 1.3 TCe 130 de 2019 (30 300 km), mon concessionnaire a remplacé le boîtier télématique du système d'appel d'urgence. Renault ne doit-il pas me reverser les 604 € ?

Jean Thiercelin, 95270 Luzarches

NOTRE CONSEIL Le barème de nos experts indique clairement que ce type de composant est entièrement à la charge du constructeur jusqu'à 5 ans/80 000 km. Votre Captur n'ayant atteint aucun de ces deux termes, vous devez donc exiger de Renault que vous soit reversée la totalité du coût de cette intervention.

Skoda Fabia

Participation tronquée ?

Ma Fabia 1.0 TSI 95 de 2018 n'a que 78 300 km. Pourtant, il a déjà fallu changer le moteur. Sur cette très coûteuse intervention (9 775 €), Skoda n'a pris en charge que 70%. Le constructeur ne devrait-il pas me rembourser les 30% restants ?

Marion Zory, 59470 Wormhout

NOTRE CONSEIL Nos experts sont catégoriques : un moteur a une durée de vie de 300 000 km et, en cas de casse avant 100 000 km, la marque doit payer la totalité des frais. Toutefois, votre Fabia ayant plus de 5 ans, il est normal que Skoda applique un taux de vétusté. Dans votre cas, le geste du constructeur est donc tout fait honorable.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

BMW a payé 70 % de la centrale électronique

Dans notre n° 1870, Michel Battiato, d'Aix-Noulette (62), pestait contre BMW. Ce propriétaire d'une 116d de 2020 (102 000 km) venait de se voir remettre un devis de 919 € pour remplacer la centrale de commande se trouvant dans la colonne de direction. Une intervention que BMW refusait alors de prendre en charge. Loin de baisser les bras, Michel a suivi les conseils prodigués par nos experts et est parvenu à faire changer d'avis la marque. Il a ainsi obtenu une réduction de 70 % du coût des travaux.



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.



PHOTOS: N. SOLER

BIEN CHOISIR UNE...

Peugeot RCZ (2010-2016) à moins de 17 000 €

Commercialisée à une époque où Peugeot osait la voiture plaisir, la RCZ a connu un joli succès. Et vous allez voir qu'il est aujourd'hui possible d'acquérir ce sympathique coupé à prix tout à fait raisonnable !

Surnommée "l'Audi TT à la française", la RCZ affichait des tarifs plus abordables en neuf. Le constat est aussi vrai en occasion ! Mais comme sa rivale, la RCZ a des spécificités à ne pas négliger : même si elle est homologuée pour quatre passagers, l'appellation Coupé 2+2 tient ici de la blague... Outre l'accès complexe à l'arrière, un enfant de plus de 1,40 m se cognera la tête sur la lunette à la moindre bosse sur la route ! La RCZ s'envisage donc avec deux personnes à bord. En revanche, le coffre

n'imposera aucune restriction. Esprit sportif oblige, les sièges assurent un excellent maintien. Cependant, les puristes de la conduite au ras du sol regretteront la position proche d'une berline. Et pour cause : plateforme et planche de bord proviennent de la 308. La RCZ s'en distingue toutefois par un revêtement en TEP (matière synthétique) et des surpiquûres étendues aux contre-portes. Au rayon équipement, l'unique finition est plutôt fournie. Mieux, nombre de modèles en vente disposent d'options intéressantes

(aide au parking AV, phares et essuie-glaces auto., GPS, hi-fi JBL, jantes 19", sellerie cuir). On peut aussi s'offrir une auto enrichie grâce aux nombreuses séries spéciales : Asphalt (2011) ou Onyx (2012) pour une RCZ "phase 1", et Magnetic (2013), Red Carbon (2014) ou GT Line (2015) après le restylage de février 2013. A cette date, phares et essuie-glaces auto., port USB et détecteur de sous-gonflage passent de série. On identifie cette "phase 2" à ses leds de jour intégrées au bouclier redessiné.

Des points à ne pas négliger

C'est également à cette période que le bloc 1.6 THP se défait de problèmes de fiabilité récurrents (voir *Côté fiabilité*). L'attention est donc de mise, et pas que sur ce point ! Car, qui dit voiture plai-

sir, dit souvent conduite dynamique. Si l'état des pneus trahit l'historique d'une RCZ (usure excessive des bords extérieurs), il faut aussi s'assurer qu'elle n'a pas subi de chocs ! Interstices irréguliers entre les éléments de carrosserie, déformation des longerons ou du plancher de coffre doivent vous alerter. Passé ce check-up, au volant, on ne peut qu'apprécier la direction ultra-précise et le châssis rivé au sol de la RCZ. Pleins de ressources, les moteurs 1.6 THP de 156 et 200 ch se caractérisent toutefois par leur poussée linéaire. Plus démonstrative, la version R de 270 ch les rejoint fin 2013. Enfin, si l'association du diesel à un coupé vous semble contre-nature, le 2.0 HDi 163 saura lier plaisir et économie de carburant.

Par Guillaume Jean

Malgré de beaux sièges sport et un habillage en TEP (ou cuir en option) de la coiffe, on déplore les parties basses en plastique dur, sensibles aux rayures.



Nombre de places : 4



Volume : 321 dm³

Symboliques, les places arrière ne peuvent servir qu'à de petits enfants pour des trajets courts. Proche de celui d'une berline compacte, le volume de coffre est très convenable et offre une profonde ouverture facilitant les chargements.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ Un seul et unique niveau de finition pour le RCZ. En phase avec l'idée d'un coupé haut de gamme, la dotation est plutôt complète. On note toutefois des essuie-glaces et phares automatiques en option sur les "phases 1". Au sommet de la gamme, la version RCZ R y ajoute des jantes de 19", un béquet de coffre fixe, un système de freinage signé Brembo et une double sortie d'échappement spécifique, comme les sièges baquet mi-cuir, mi-Alcantara.

LA DOTATION DE SÉRIE

RCZ: • ABS + AFU + ESP • Aide au parking AR • Airbags frontaux et latéraux • Bluetooth • Climatisation auto. bizona • Détection de sous-gonflage ("phase 2") • ESP • Fixations Isofix AR • Jantes alu 18" • Lunette AR surteintée • Phares et essuie-glaces auto. ("phase 2") • Radio-CD MP3 avec prise auxiliaire • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétros électriques dégivrants, rabattables électriquement • USB (phase 2) • Volant cuir.

RCZ R: • Aide au parking AV • Béquet de coffre fixe • Freins Brembo • GPS • Jantes alu 19" • Phares au xénon • Sièges sport spécifiques (cuir-Alcantara) • Surpiqûres rouges sur sièges, planche de bord et contre-portes.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence			Diesel
	1.6 THP 156	1.6 THP 200	1.6 THP 270	2.0 HDi 163 Fap
Vitesse maxi	207 km/h	223 km/h	250 km/h*	209 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s6	28s3	26s1	29s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s5/9s8/12s8	5s/6s2/8s	4s2/5s7/7s	6s2/7s6/10s
Consommation moyenne	8,2 l/100 km	7,8 l/100 km	8,1 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,9/7,2/9,5 l/100 km	7/7,1/9,3 l/100 km	7,6/7,6/9 l/100 km	5,8/5,5/7,5 l/100 km
Poids	1 315 kg	1 366 kg	1 357 kg	1 434 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	57 m	61 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S, essence + turbo	4 cyl. en ligne, 16S, essence + turbo	4 cyl. en ligne, 16S, essence + turbo	4 cyl. en ligne, 16S, diesel + turbo
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 997 cm ³
Puissance maxi	156 ch à 6 000 tr/mn	200 ch à 5 500 tr/mn	270 ch à 6 000 tr/mn	163 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 1 400 tr/mn	275 Nm à 1 700 tr/mn	330 Nm à 1 900 tr/mn	340 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	155 g/km/1	155 g/km/1	145 g/km/1	130 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Tous les moteurs installés sous le capot de la Peugeot RCZ sont disponibles dans la limite d'un budget de 17 000 €.

1.6 THP 156 ch: sans vous coller au siège, ce bloc ne manque pas de tonus. On prend donc du plaisir au volant. De plus, les prix autour de 8 000 € pour 110 000 km semblent bien tentants. Cependant, nous vous déconseillons vivement les modèles d'avant 2012, leur distribution ayant fait des siennes. Fiabilisée et restylée, une RCZ de 2013 s'affiche à partir de 10 000 € à kilométrage égal.

1.6 THP 200 ch: on retrouve ici le côté linéaire, typique du bloc 1.6 THP. Malgré ce petit manque de caractère, il assure une appréciable vigueur à tous les régimes. On retiendra également sa consommation contenue. Par prudence, ici aussi, mieux vaut viser une version restylée disponible dès 11 000 € pour 120 000 km.

1.6 THP 270 ch: arrivée fin 2013, la variante musclée de la RCZ évite les problèmes de distribution. Les performances franchissent un cap et, à ce niveau de puissance,

on s'étonne de sa relative sobriété. Bémols, le budget entretien en hausse (freins...) et une cote élevée. Les modèles vendus à la limite du budget comptent au minimum 160 000 km. **2.0 HDi 163 ch:** si, pour vous, diesel et véhicule plaisir ne sont pas antinomiques, alors la bonne volonté de ce 2.0 HDi et son budget carburant serré présentent de réels atouts. De plus, la fiabilité étant à l'avenant, on pourra cette fois s'orienter vers une RCZ "phase 1", disponible à partir de 9 500 € pour environ 130 000 km affichés au compteur.

Côté fiabilité

A surveiller

Bougies d'allumage. Elles sont fragiles sur les 1.6 THP 156: il est impératif de respecter l'échéance de remplacement tous les 60 000 km ou deux ans (150 €).

Bugs électroniques. Il se peut que des dysfonctionnements du GPS, ou certains voyants allumés inopinément, demandent une mise à jour du boîtier BSI (200 €).

Distribution. Sur les 1.6 THP de 156 et 200 ch, jusqu'en 2011, la chaîne se détend à cause d'une faiblesse du tendeur hydraulique. Claquements et pertes de puissance sonnaient l'alerte, avant un risque de casse moteur. Depuis, un kit modifié est installé en après-vente (1 000 €). Un élément à vérifier impérativement!

Injection. Toujours sur les 1.6 THP 156 et 200, des cas de pompes défectueuses sont recensés avant 2013. Symptôme de cette avarie, des à-coups se font ressentir lors des phases d'accélération (900 €).

*Donnée constructeur.

Nous vous conseillons

Une RCZ 1.6 THP 200 restylée

Fiabilisée en 2012, le 1.6 THP de 200 ch présente la synthèse idéale du coupé plaisir au coût contenu.

Pour un budget d'environ 14 000 €, on trouve des RCZ avec options (cuir, GPS, jantes en 19", système hi-fi JBL...) comptabilisant environ 90 000 km.

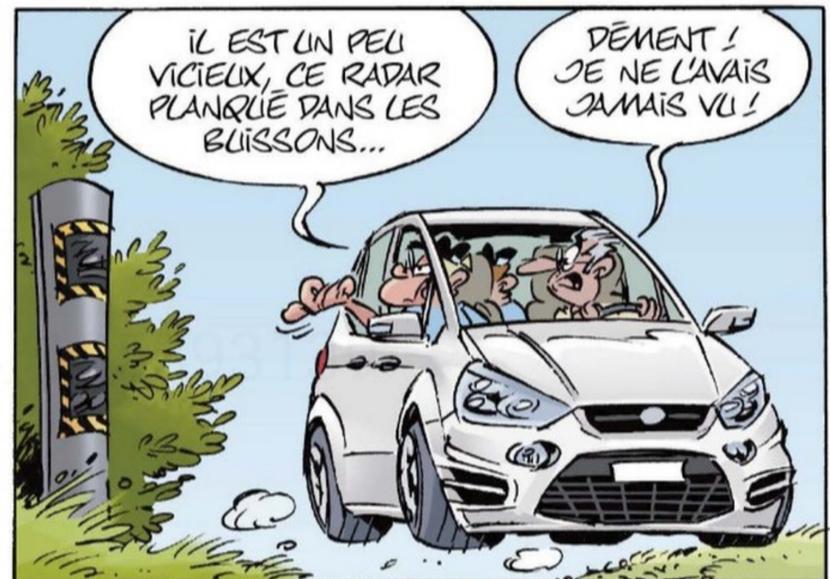
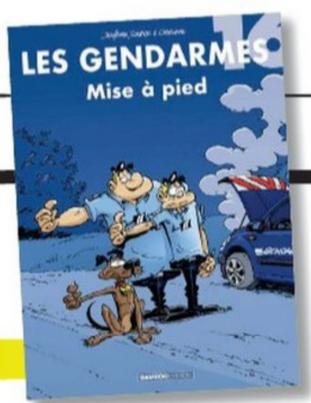


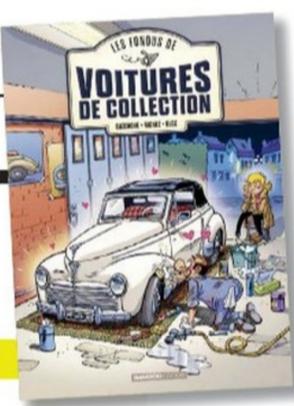
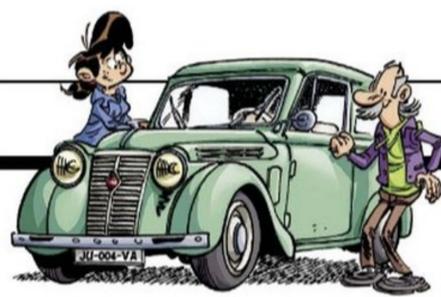
PEUGEOT

LES GENDARMES



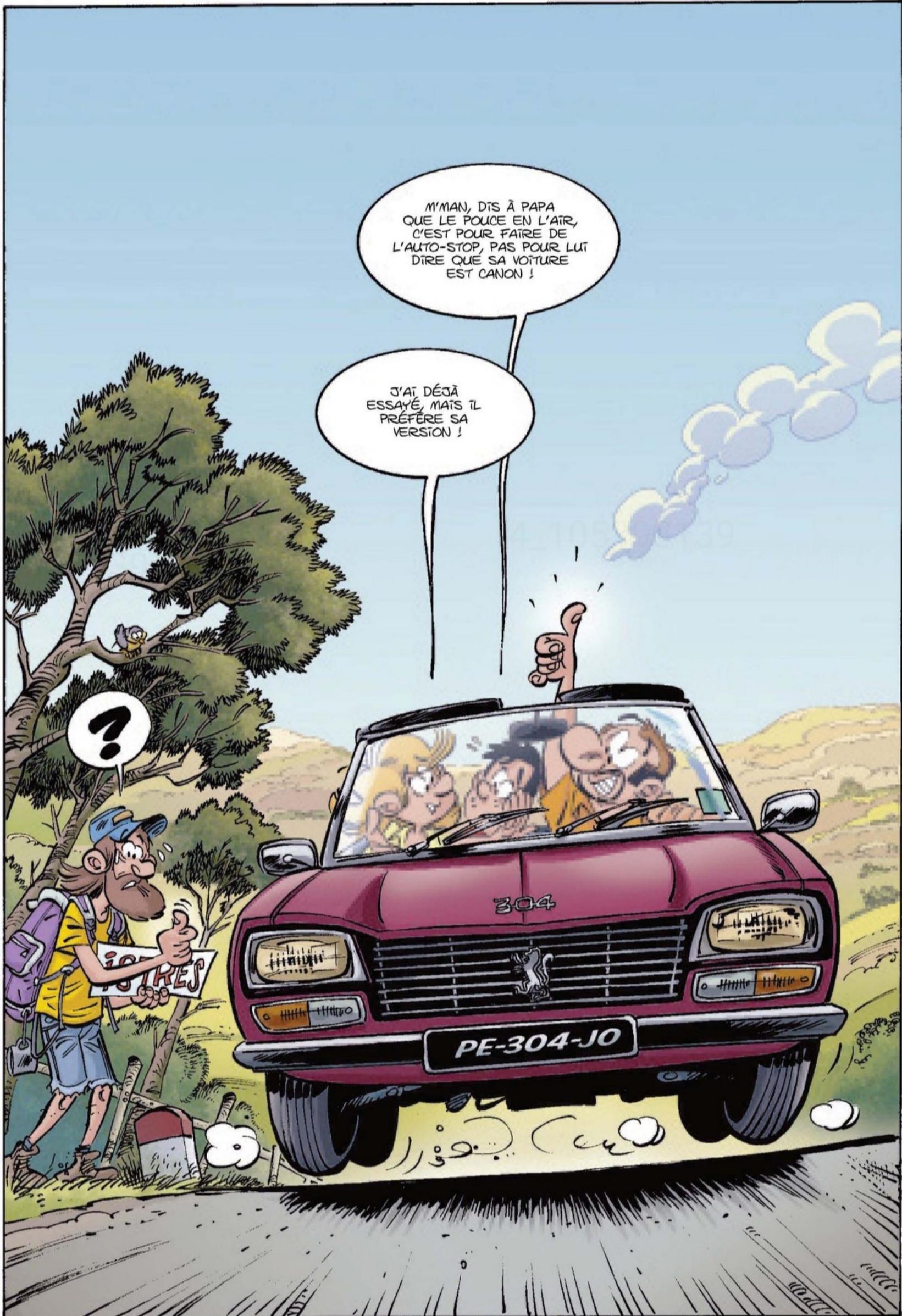
Les Gendarmes - Tome 16, disponible au rayon BD





Les Fondus de Voitures de Collection - tome 2, disponible au rayon BD

LES FONDUS DE VOITURES DE COLLECTION - TOME 2 © BAMBOO ÉDITION - BLOZ, RICHEZ & CAZENOVE - WWW.BAMBOO.FR



M'MAN, DIS À PAPA
QUE LE POUCE EN L'AIR,
C'EST POUR FAIRE DE
L'AUTO-STOP, PAS POUR LUI
DIRE QUE SA VOITURE
EST CANON !

J'AI DÉJÀ
ESSAYÉ, MAIS IL
PRÉFÈRE SA
VERSION !

?

CAZENOVE RICHEZ BLOZ



LE POINT À MI-SAISON ET LES PERSPECTIVES DE LA RENTRÉE

Formule 1 : c'est reparti!

La Formule 1 reprend ce week-end aux Pays-Bas après la trêve estivale. En position dominante en début d'année, Max Verstappen est bousculé depuis par de nombreux concurrents. Sept pilotes se sont partagé les quatorze GP disputés, du jamais-vu depuis 2012 ! La fin de saison s'annonce passionnante.

LE PROGRAMME DU WEEK-END

Formule 1 : Grand Prix des Pays-Bas

Vendredi 23 août

12h15 Essais libres 1

CANAL+
SPORT

15h45 Essais libres 2

CANAL+
SPORT

Samedi 24 août

11h15 Essais libres 3

CANAL+
SPORT

14h40 Qualifications

CANAL+

Dimanche 25 août

13h55 La grille

CANAL+

15h00 Grand Prix

CANAL+

16h45 Formula One, le débrief

CANAL+

Red Bull

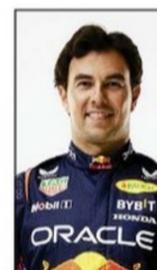
AUTRICHE

Classement: 1^{er}
Points: 408
Victoires: 7
Pole positions: 8



Max Verstappen

Classement: 1^{er}
Points: 277
Victoires: 7
Podiums: 9
Pole positions: 8
Abandon: 1



Sergio Pérez

Classement: 7^e
Points: 131
Meilleur résultat: 2^e
Podiums: 4
Meilleure qualif: 2^e
Abandons: 2

Il reste deux courses à Max Verstappen pour décrocher un quatrième titre consécutif. Ce qui semblait une formalité après ses cinq victoires lors des sept premières courses est devenu un défi plus incertain pour le Néerlandais qui n'a remporté que deux des sept derniers GP. Néanmoins, sa régularité face à des rivaux qui se partagent les victoires lui permet de compter 78 points d'avance sur Norris. Red Bull doit toutefois améliorer sa monoplace qui n'est plus la meilleure du plateau. A ses côtés, Sergio Pérez ne lui est d'aucune utilité. Il n'est pas monté sur le podium des neuf dernières courses. Malgré des rumeurs d'éviction, Red Bull le conserve pour la fin de saison. L'obtention du titre constructeurs dépendra des progrès du Mexicain.

McLaren GRANDE-BRETAGNE

Classement: 2^e
Points: 366
Victoires: 2
Pole positions: 2



Lando Norris

Classement: 2^e
Points: 199
Victoire: 1
Podiums: 8
Pole positions: 2
Abandon: 1



Oscar Piastri

Classement: 4^e
Points: 167
Victoire: 1
Podiums: 4
Meilleure qualif: 2^e
Abandon: 0

■ Lando Norris et Oscar Piastri ont chacun remporté cette année leur première victoire en F1. La McLaren était probablement la voiture la plus rapide avant la pause estivale, mais l'écurie britannique a aussi accumulé les occasions manquées. Des erreurs stratégiques et des maladresses de Norris les ont privés d'autres succès. Sans cela, le Britannique serait bien plus proche de Verstappen au championnat. Les deux hommes se sont déjà accrochés en piste, leur duel promet de nouvelles passes d'armes. Le jeune Piastri continue d'impressionner pour sa deuxième saison en F1. Avec Norris, il pourrait permettre à McLaren de battre Red Bull au championnat constructeurs, pour décrocher un titre qui échappe à l'écurie depuis 1998.

Ferrari ITALIE

Classement: 3^e
Points: 345
Victoires: 2
Pole positions: 2



Charles Leclerc

Classement: 3^e
Points: 177
Victoire: 1
Podiums: 6
Pole positions: 2
Abandon: 1



Carlos Sainz

Classement: 5^e
Points: 162
Victoire: 1
Podiums: 5
Meilleure qualif: 2^e
Abandon: 1

■ La saison avait bien débuté pour Ferrari avec le succès de Sainz en Australie puis le triomphe de Leclerc à Monaco. Mais depuis, en six courses, la Scuderia n'a décroché que deux podiums. Le haut du tableau est désormais très serré, 2 dixièmes de seconde de retard en qualifications ont d'énormes conséquences. Dans ce contexte, Ferrari a reculé derrière McLaren et Mercedes dans le deuxième quart de la saison. L'écurie italienne doit apporter des améliorations sur sa monoplace pour au moins sauver une place sur le podium final du championnat des constructeurs. L'avenir de Sainz étant désormais décidé avec son départ chez Williams en 2025, il pourrait être plus détendu pour titiller Leclerc encore plus.

Mercedes ALLEMAGNE

Classement: 4^e
Points: 266
Victoires: 3
Pole positions: 2



Lewis Hamilton

Classement: 6^e
Points: 150
Victoires: 2
Podiums: 4
Meilleure qualif: 2^e
Abandon: 1



George Russell

Classement: 8^e
Points: 116
Victoire: 1
Podiums: 2
Pole positions: 2
Abandon: 2

■ Avec trois victoires lors des quatre dernières courses avant la trêve, Mercedes est redevenue une écurie de pointe. Qui l'aurait cru après les huit premiers GP où les flèches d'argent n'avaient pas glané le moindre podium! La courbe de performance de Mercedes est l'inverse de celle de Ferrari, désormais l'écurie allemande a la Scuderia dans le viseur. Le bilan pourrait encore être meilleur sans la disqualification de Russell, vainqueur en Belgique (pour cause de poids en dessous de la limite). Heureusement, Hamilton a récupéré ce succès sur tapis vert. Le septuple champion du monde avait renoué avec la victoire quelques semaines plus tôt après deux ans et demi d'attente. Il pourrait en gagner d'autres avant de rejoindre Ferrari en 2025.

Aston Martin



GRANDE-BRETAGNE

Classement: 5^e
Points: 73
Meilleur résultat: 5^e
Meilleure qualif: 3^e



J. FILIPE / DPPI

**Fernando Alonso**

Classement: 9^e
Points: 49
Meilleur résultat: 5^e
Meilleure qualif: 3^e
Abandon: 0

**Lance Stroll**

Classement: 10^e
Points: 24
Meilleur résultat: 6^e
Meilleure qualif: 8^e
Abandon: 1

■ Aston Martin est l'une des déceptions de l'année. Au même stade de la saison en 2023, Fernando Alonso était troisième du championnat avec sept podiums, tandis qu'Aston Martin comptait 217 points. L'écurie britannique pensait avoir obtenu sa place à la table des "top teams", mais elle est aujourd'hui dans un no man's land, bien trop loin des quatre équipes de pointe, et avec de la marge sur ses poursuivantes. Le propriétaire, Lawrence Stroll, s'impatiente et cherche à recruter des ingénieurs prestigieux. Avec une voiture inconstante, difficile à piloter, Fernando Alonso, qui a renouvelé son contrat pour le futur, semble plus calme, même s'il a échoué à marquer des points lors de cinq des huit derniers GP.

Racing Bulls



ITALIE

Classement: 6^e
Points: 34
Meilleur résultat: 7^e
Meilleure qualif: 5^e



L. ZHANG / GETTY IMAGES / RED BULL CONTENT POOL

**Daniel Ricciardo**

Classement: 13^e
Points: 12
Meilleur résultat: 8^e
Meilleure qualif: 5^e
Abandons: 2

**Yuki Tsunoda**

Classement: 12^e
Points: 22
Meilleur résultat: 7^e
Meilleure qualif: 7^e
Abandon: 1

■ Racing Bulls a bien progressé par rapport à l'an passé. La sixième place finale est un objectif atteignable pour l'écurie dirigée par le Français Laurent Mekies. Yuki Tsunoda est très régulier, il semble avoir mûri dans son pilotage et son attitude. Néanmoins, il n'a pas assez convaincu les dirigeants de Red Bull pour être propulsé dans le baquet de Sergio Pérez. Dans les prochaines semaines, Daniel Ricciardo joue, lui, son avenir en F1. L'écurie loue souvent son apport technique et son expérience, mais il est dominé par Tsunoda. Et n'oublions pas que la philosophie de Racing Bulls (ex-AlphaTauri, ex-Toro Rosso) est de former des jeunes pilotes pour les amener un jour chez Red Bull. Or, Ricciardo a 35 ans.

Haas

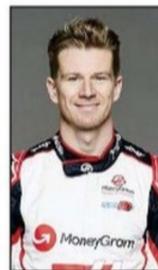


ÉTATS-UNIS

Classement: 7^e
Points: 27
Meilleur résultat: 6^e
Meilleure qualif: 6^e



J. FILIPE / DPPI

**Nico Hülkenberg**

Classement: 11^e
Points: 22
Meilleur résultat: 6^e
Meilleure qualif: 6^e
Abandon: 1

**Kevin Magnussen**

Classement: 16^e
Points: 5
Meilleur résultat: 8^e
Meilleure qualif: 12^e
Abandon: 1

■ De très beaux progrès concrétisés par deux sixièmes places consécutives d'Hülkenberg en Autriche et en Grande-Bretagne. L'écurie américaine, dernière en 2023, a ainsi consolidé sa septième place, tout en faisant le trou avec Alpine. Il reste à tenir jusqu'au bout avant de changer d'ère. En effet, après sept saisons dans l'écurie, Kevin Magnussen, bien décevant cette année, quittera Haas fin 2024. Son objectif, d'ici là, sera de grappiller quelques points et de se qualifier dans les dix premiers, ce qu'il n'a toujours pas réussi cette année. Quant à Hülkenberg, il a choisi de rejoindre Sauber qui deviendra Audi en 2026. L'an prochain, Haas alignera Esteban Ocon et Oliver Bearman.

Alpine FRANCE

Classement: 8^e
Points: 11
Meilleur résultat: 9^e
Meilleure qualif: 7^e



A. VINCENT / DPPI



Pierre Gasly

Classement: 15^e
Points: 6
Meilleur résultat: 9^e
Meilleure qualif: 7^e
Abandons: 3



Esteban Ocon

Classement: 17^e
Points: 5
Meilleur résultat: 9^e
Meilleure qualif: 8^e
Abandon: 1

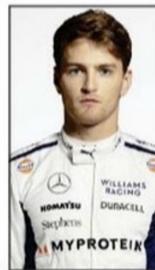
■ La descente aux enfers se poursuit pour Alpine. Seulement 8^e avec 11 petits points marqués contre 73 après quatorze GP l'an passé. Dernier épisode, le départ ce mois-ci de Bruno Famin du poste de directeur de l'écurie, remplacé par le Britannique Oliver Oakes. Cette décision, précédée du retour dans l'organigramme de Flavio Briatore, et de l'arrêt de la production de moteurs en 2026, est une nouvelle démonstration de l'instabilité chez Alpine. Il est désormais urgent de se concentrer sur la piste et d'améliorer les performances. Esteban Ocon, qui rejoindra Haas en 2025, cache de moins en moins son mécontentement, alors que Pierre Gasly, renouvelé sur le long terme va endosser le costume de leader.

Williams GRANDE-BRETAGNE

Classement: 9^e
Points: 4
Meilleur résultat: 9^e
Meilleure qualif: 9^e



D. MURRAY / ACTION PLUS / PANORAMIC



Logan Sargeant

Classement: 20^e
Point: 0
Meilleur résultat: 11^e
Meilleure qualif: 12^e
Abandons: 2



Alexander Albon

Classement: 18^e
Points: 4
Meilleur résultat: 9^e
Meilleure qualif: 9^e
Abandons: 3

■ La plus grande réussite de l'année pour Williams est d'avoir recruté Carlos Sainz pour 2025. Au vu des résultats, il est difficile de cerner ce qui a convaincu l'Espagnol. Williams est avant-dernière du classement. En voulant éliminer les lacunes de sa voiture de l'an dernier, Williams a gommé sa plus grande qualité: la vitesse de pointe. La monoplace est désormais moyenne partout. Albon n'a marqué des points qu'à deux reprises, tandis que Sargeant poursuit sa pénible carrière en F1. En 35 courses dans la discipline, il n'a jamais devancé Albon en qualifications. Il lui reste 10 GP pour le faire, avant de quitter la F1 en laissant sa place à Sainz. Pour Williams, le seul objectif réaliste est de rattraper Alpine.

Stake Sauber SUISSE

Classement: 10^e
Point: 0
Meilleur résultat: 11^e
Meilleure qualif: 10^e



D. MURRAY / ACTION PLUS / PANORAMIC



Valtteri Bottas

Classement: 21^e
Point: 0
Meilleur résultat: 13^e
Meilleure qualif: 10^e
Abandon: 1



Guanyu Zhou

Classement: 19^e
Point: 0
Meilleur résultat: 11^e
Meilleure qualif: 14^e
Abandons: 2

■ Zéro, comme le nombre de point marqué et comme les espoirs de progrès pour la fin de saison. Sauber est une équipe enlisée dans une phase de transition. Audi prépare surtout son arrivée officielle, en 2026, et semble délaissé la saison actuelle, et probablement la suivante. Ce projet ambitieux comporte de nombreuses interrogations, qui seront peut-être éclaircies avec l'annonce récente de l'arrivée de Mattia Binotto, l'ancien directeur de Ferrari. En attendant, Bottas et Zhou vivent une saison cauchemardesque. Grâce à son expérience et à sa relative domination sur Zhou, le Finlandais pourrait conserver son baquet au côté d'Hülkenberg l'an prochain. Ce sera sa seule motivation pour la fin de saison.



Premier pas de la montée en gamme des R5, avec son carburateur double corps, elle ajoute un zeste de sportivité et de joie de vivre. Le tout emballé avec goût dans une caisse endimanchée, mais uniquement en trois portes.

Moteur: 4 cylindres en ligne, bloc fonte, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1 289 cm³
Puissance: 64 ch DIN à 6000 tr/mn
Vitesse maxi: 155 km/h
Production: 41 433 versions LS et TS (1974-1983) sur 5549 702 R5
Cote actuelle: 5 400 €



IL Y A 50 ANS, RENAULT DOPE SA RENAULT 5

Et un carbu double corps, un !

Avec la 5, Renault fait très fort. Futée, pratique et dotée d'un minois charmant, elle n'en finit pas de séduire. La marque joue sur du velours en déroulant une gamme dont la LS est la première version vive.

En 1974, il n'est pas encore question de turbo ni d'injection sur les modèles populaires. L'arme absolue pour doper le caractère et la puissance d'un moteur, c'est le carburateur double corps. Rien de bien sorcier, rien de bien coûteux. Aussi Renault va souvent utiliser ce petit organe et le clamer dans ses publicités... comme s'il s'agissait d'une trouvaille exclusive et miraculeuse !

La 5 LS inaugure une recette qui sera reprise plus tard par tous les autres constructeurs : une cylindrée majorée (un tiers de plus par rapport à la TL) et les services royaux de ce fameux "double corps" aux sonorités presque italiennes. Sur le papier, la chose semble des plus alléchantes : 50% de puissance en plus, des performances qui grimpent de deux crans. Et une décoration extérieure qui, quoique relativement



Le hayon est l'un des atouts majeurs de la R5. Les clients l'adoptent tout de suite. L'essuie-glace arrière est ici de série, signe distinctif – et manifeste – de la montée en standing de cette version.

discrète, rappelle que cette Renault n'est pas vouée à faire de la simple figuration.

Pas tout à fait sportive

Voyez ses jantes, non pas en alu, mais "de style", ses phares à iode, sa sortie d'échappement à l'arrière et non plus sur le côté, son dégivrage de lunette et son essuie-glace arrière. Voilà qui fait déjà plus cossu. Pour la conduite, les freins sont désormais assistés, une barre antiroulis se greffe à l'arrière, et le levier de vitesses quitte la planche de bord et migre au plancher : plus "sport" ! Le tableau de bord s'élargit et adopte un cadran de plus pour un mirifique compte-tours.

Pour le conducteur de cette LS, il s'agit d'une R5 transfigurée par rapport à la TL. Avec des accélérations nettement plus franches, un petit tempérament mécanique bien affirmé et ce carburateur au charme puissant qui, lorsque son second corps s'ouvre, peu avant 3000 tr/mn, vous gratifie d'une vraie poussée. Pour la tenue de route, malgré la greffe d'une barre antiroulis arrière, cette 5 plus tonique reste fidèle à ses devancières : un roulis impressionnant en virage et un équilibre placide, à l'opposé de toute sportivité. Dans l'habitacle, vous appréciez la planche de bord qui abandonne les stries présentes sur le modèle d'origine pour un aspect



La planche de bord noire garnie de plastique grainé s'enrichit d'un bloc d'instruments élargi incluant le compte-tours. Accessoire indispensable, chargé de lourds symboles, à lui seul il évoque performances élevées et sportivité.



Sous le capot, un moteur Cléon! Comme sur toutes les R5 et jusqu'aux premières Twingo... et même aux Dacia de 2006. Inauguré en 1962 avec la R8, c'est un bon compagnon de route: simple, sobre, plutôt fiable mais à la sonorité peu agréable.



PHOTOS: E. MONTGOBERT

Si l'avant est expressif et souriant, le profil paraît parfaitement équilibré. Sur cette LS, les vitres arrière ne sont pas encore pivotantes: elles le deviendront sur la TS. Notez les belles jantes en tôle, au dessin travaillé.

1974, cette année-là



En France, la majorité passe de 21 à 18 ans: c'était une promesse de campagne du président Giscard d'Estaing, fraîchement élu. Audi, propriété de Volkswagen depuis 1965, lance une auto inattendue: l'Audi 50, une petite trois portes de 3,53 m. Un succès modeste: 180 812 unités en cinq ans. Quoique... devenu la Polo sous le badge Volkswagen, ce modèle se vendra à presque cinq fois plus d'exemplaires!

AUDI

grainé rehaussant le standing. Cependant, les garnissages des portes toujours basiques laissent de la tôle à nu. Et les sièges sont simplement ceux, rudimentaires, de la TL. En son temps, le succès de la LS a été tel que, seulement onze mois après sa sortie, elle est supplantée par une TS (lettres alors réservées à des modèles plus grands) qui reprend sa recette mais offre des sièges à dossier intégral et des vitres arrière pivotantes. Cette fois, les ventes atteindront un niveau jamais espéré! Aujourd'hui, toutes les Renault 5 avant le restylage de 1979 sont recherchées. Surtout ces versions pimpantes. Produite peu de temps, la LS attire encore plus les amateurs...



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

- **Nouveautés**: première rencontre entre la nouvelle R5 électrique et son illustre devancière.
- **Dossier essais**: les 20 voitures préférées des Français méritent-elles leur succès?
- **Occasion**: après 17 ans de carrière et 3 générations, quelle Peugeot 308 choisir en seconde main?

En kiosque le vendredi 30 août



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^{er} 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

Réa, François Stagnaro, Mathieu Chevalier

En maquette: Patrick Coeuru

En SR: Prisca Leclercq, Danielle Molson

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 Haitaïan

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 Champagne

Chef de produit: Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion: Philippe Merrien

Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale: Elodie 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: août 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.serviceabomaq.fr

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

LE PRIX DES LECTEURS EN QUELQUES MOTS...

Leader de la presse automobile depuis bientôt 35 ans, Auto Plus, le premier journal qui se met à la place des conducteurs, leur donne aujourd'hui la parole afin de récompenser les marques qui améliorent la vie des automobilistes.

Pour cette deuxième édition du *Prix des Lecteurs Auto Plus*, une cinquantaine de produits et services ont tout d'abord été sélectionnés dans 16 catégories différentes, avant d'être soumis aux votes d'un panel de lecteurs membres du club Auto Plus. Chaque semaine, vous découvrirez, catégorie par catégorie, les nommés et surtout les lauréats de cet évènement !

CATÉGORIE CITADINES LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...

RENAULT avec RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

La voiture électrique la plus attendue de l'année



POURQUOI LE JURY L'A-T-IL CHOISI ?

Le jury l'a choisi à l'unanimité pour l'audace de son design et son irrésistible silhouette néo-rétro. Mieux, nos lecteurs ont estimé que c'est cette nouveauté qui pourrait leur faire franchir le cap de la mobilité électrique. Bravo !

Voici la nouvelle Renault 5 E-Tech, une citadine 100 % électrique qui a pour mission de démocratiser le véhicule électrique en Europe, avec un prix d'appel situé sous les 25 000 €, deux niveaux de batterie et trois niveaux de puissance.

Un design fidèle à l'origine

La nouvelle Renault 5 E-Tech est très proche du concept révélé il y a trois ans, avec des clins d'œil à la R5, comme la forme de ses phares 100% LED, ou encore un espace sur le capot utilisé pour afficher le niveau de charge de la batterie, en rappel aux grilles d'aération de la R5 Alpine. Reposant sur la plateforme AmpR Small optimisée pour les véhicules électriques, la Renault 5 E-Tech bénéficie d'un plancher plat, d'un empattement long, d'un bon volume de coffre pour la catégorie (326 l), d'un centre de gravité bas et d'un poids contenu. Avec ses 3,92 m de long, elle se situe entre une Twingo et une Clio. À bord, on retrouve le système d'infodivertissement OpenR Link et son double écran de 7 et 10 pouces, qui embarque le service de Google intégré, permettant une fluidité optimale et qui bénéficie de 50 applications mises à jour en plus du planificateur de trajet basé sur Google Maps.

Performances et autonomie

La Renault 5 E-Tech propose trois motorisations: 150 ch, 120 ch et 95 ch, ainsi que deux niveaux de batteries : 40 kWh (jusqu'à 300 km d'autonomie WLTP) et 52 kWh (400 km). Elle dispose d'un chargeur AC 11 kW, et d'un chargeur rapide DC 100 kW qui lui permet de passer de 15 % à 80 % en 30 minutes de charge. Fabriquée en France, à Douai (59), aux côtés de la Mégane E-Tech, la Renault 5 E-Tech bénéficie d'un moteur fabriqué à Cléon (76) et d'une boîte de vitesse provenant de Ruitz (62). Elle bénéficie du bonus écologique de 4 000 €, et son prix de départ est fixé à environ 25 000 €, hors bonus.

LES AUTRES NOMMÉS



NOUVELLE KIA PICANTO

Sur le segment A des citadines, la concurrence se fait rare. La Kia Picanto fait de la résistance, avec sa dernière incarnation qui redéfinit les attentes de la catégorie.

La nouvelle Picanto s'offre un bouclier avant redessiné et un bandeau lumineux horizontal reliant les deux feux, tandis qu'à l'arrière, on retrouve des lignes verticales et acérées, ainsi que des optiques et un hayon distinctif, sans oublier un large éventail de possibilités de personnalisation.

À l'intérieur, la Picanto dispose de finitions et de matériaux soignés, avec 5 places assises, un système audio à 6 haut-parleurs ou encore les lève-vitres électriques. Selon la finition, la voiture est équipée de sièges en tissu noir ou de sièges en matière synthétique noire.

De série, la Picanto dispose d'un système d'infodivertissement avec un écran de 8", compatible Android Auto™ et Apple CarPlay™ sans fil, et d'un combiné d'instrumentation digital de 4,2". On y retrouve également les services connectés « Kia Connect », ainsi que de nombreux équipements de confort et de sécurité.

La Kia Picanto est commercialisée à partir de 15 990 € en France, et bénéficie d'une garantie de 7 ans et 150 000 kilomètres. Deux moteurs sont proposés: un 1,0 litre de 63 ch et un 1,2 litre de 79 ch.

BYD DOLPHIN

La BYD Dolphin incarne l'avenir de la conduite électrique, avec des caractéristiques innovantes et une esthétique distinctive inspirée de l'intelligence et de la grâce du dauphin. Propulsée par une batterie Blade de 60,4 kWh, elle offre 427 km d'autonomie (WLTP), et un 0 à 100 km/h en seulement 7 secondes, pour une vitesse maxi de 160 km/h. La sécurité est au cœur de sa conception, avec des tests de sécurité rigoureux pour sa batterie, ainsi qu'une gamme complète de dispositifs de sécurité active et passive.

À l'intérieur, espace et confort sont au rendez-vous avec des sièges ergonomiques en cuir vegan, chauffants et réglables électriquement, et une gamme de technologies avancées pour améliorer l'expérience de conduite et la connectivité: grand toit panoramique 360°, système V2L (Vehicle to Load) permettant de charger des appareils externes, sans oublier une gamme complète d'aides à la conduite, le tout avec 5 étoiles aux crash-tests Euro NCAP.

BYD s'engage à rendre la mobilité électrique accessible à tous. La Dolphin affiche des prix compétitifs, avec quatre niveaux de finition s'affichant de 28 990 € à 35 990 €.



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	
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
118 g	50 €	156 g	3331 €
119 g	75 €	157 g	3552 €
120 g	100 €	158 g	3784 €
121 g	125 €	159 g	4026 €
122 g	150 €	160 g	4279 €
123 g	170 €	161 g	4543 €
124 g	190 €	162 g	4818 €
125 g	210 €	163 g	5105 €
126 g	230 €	164 g	5404 €
127 g	240 €	165 g	5715 €
128 g	260 €	166 g	6126 €
129 g	280 €	167 g	6537 €
130 g	310 €	168 g	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 €	186 g	35 346 €
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 - Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum - Hybrides rechargeables	0 €

Prix on €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Tonale			
1.5T Hybrid 130 Sprint	40500	+540	4% FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	42500	nc	4% FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48000	+818	4% FHEV
PHEV 190 Sprint	49900	0	4% PHEV
PHEV 280 Sprint 04	52600	0	4% PHEV
PHEV 280 Veloce 04	58100	0	4% PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41000	+1829	4% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint 04	56900	nc	nc E
2.2 Diesel 160 Sprint	49400	nc	nc D
2.2 Diesel 210 Sprint 04	54400	nc	nc D
2.2 Diesel 210 Veloce 04	59900	+1901	8% D
Stelvio			
2.0T 280 Sprint 04	62600	nc	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55100	nc	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint 04	60450	-5729	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce 04	65600	nc	nc D
ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38700	-4000	nc Elec
180 GT Premium	41900	-4000	nc Elec
220 GT Performance	41700	-4000	nc Elec
220 GT S	44700	-4000	nc Elec
220 Première Edition	46200	-4000	nc Elec
A110			
A110	65000	+2726	1% E
A110 GT	76000	+2918	0% E
A110 S	77500	+3552	0% E
A110 R Turini	106000	nc	nc E
A110 R	112000	+3119	0% E
ASTON MARTIN			
Vantage V8	193277	+60000	nc E
Vantage F1 Edition	179798	+60000	nc E
Vantage V12	302017	+60000	nc E
Vantage Roadster	162252	+60000	nc E
DB12	226891	+60000	nc E
DBS Superleggera	303529	+60000	nc E
DBX 707	246555	+60000	nc E
Valkyrie	2700000	+60000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Advanced	26700	+190	4% E
30 TFSI Advanced	27700	+170	4% E
30 TFSI S line	30700	+170	5% E
35 TFSI S line S tronic	34400	+330	5% E
35 TFSI Black Edition S tronic	35950	+330	4% E
40 TFSI Black Edition S tronic	37650	+2049	4% E
A1 Allstreet			
25 TFSI Advanced	26750	+280	5% E
30 TFSI Advanced	27750	+260	5% E

Prix on €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
30 TFSI Avus			
30 TFSI Avus	33200	+260	3% E
35 TFSI Avus S tronic	36900	+540	3% E
Q2			
30 TFSI Design	33300	+360	5% E
35 TFSI Design	35300	+400	5% E
35 TFSI Advanced	37800	+400	6% E
SQ2	57500	+40468	8% E
30 TDI Design	35200	+210	5% D
35 TDI Advanced S tronic	42400	+330	6% D
35 TDI Avus S tronic	44410	+330	2% D
A3 Sportback (nouvelle)			
30 TFSI Design	36780	nc	0% E
30 TFSI S-Line	41730	nc	3% E
35 TFSI S-Line	43030	nc	3% E
S3	63000	+51912	0% E
35 TDI Design	40600	+260	0% D
35 TDI S-Line	45550	nc	3% D
A3 Allstreet (nouvelle)			
35 TFSI Design	39980	+190	0% E
35 TDI Design	42500	+330	0% D
A3 Berline (nouvelle)			
30 TFSI Design	37345	nc	nc E
30 TFSI S-Line	42295	nc	2% E
35 TFSI S-Line	43595	nc	2% E
S3	63565	nc	nc E
35 TDI Design	41165	nc	nc D
40 TDI Avus Quattro S tronic	54900	+7104	5% D
40 TDI Avus Quattro S tronic	56300	+7104	4% D
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43215	+1386	5% E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	55215	+15275	5% E
35 TDI Design	48315	+950	5% D
40 TDI S line Quattro S tronic	57315	+7415	5% D
40 TDI Avus Quattro S tronic	57615	+7415	5% D
Q4 e-Tron			
45 Design	53500	0	6% Elec
55 S-Line Quattro	70400	0	6% Elec
55 Avus Quattro	72500	0	3% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45 Design	55500	0	3% Elec
55 S-Line Quattro	72400	0	4% Elec
55 Avus Quattro	74500	0	3% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0TFSI 150 Design	45500	+2049	nc E
2.0TFSI 150 S-Line	54670	+2049	nc E
2.0TFSI 204 S-Line	59570	+2049	nc E
S5	79750	nc	nc E
2.0TDI Hybride 204 Design	53600	+170	nc D

Prix on €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TDI Hybride 204 S-Line			
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+170	nc D
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47000	+2544	nc E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+2544	nc E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+2726	nc E
S5	81250	nc	nc E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+230	nc D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+230	nc D
Q5			
45 TFSI Design	62400	+51276	4% E
45 TFSI S line	67300	+51276	6% E
50 TFSI e S line	72400	0	6% PHEV
50 TFSI e Black Edition	73600	0	6% PHEV
55 TFSI e S line	76600	0	6% PHEV
55 TFSI e Black Edition	77200	0	6% PHEV
35 TDI Design	57100	+3926	4% D
35 TDI S line	62000	+3926	6% D
40 TDI S line	65000	+11159	6% D
40 TDI Black Edition	66200	nc	nc D
S05 TDI	86300	+60000	7% D
Q5 Sportback			
45 TFSI Design	65600	+54662	3% E
45 TFSI S line	70000	+54662	6% E
50 TFSI e S line	75100	0	7% PHEV
50 TFSI e Black Edition	76300	0	7% PHEV
55 TFSI e Black Edition	79900	0	7% PHEV
35 TDI Design	60300	+4459	3% D
35 TDI S line	64700	+4459	6% D
40 TDI S line	67700	+11459	6% D
40 TDI Black Edition	68900	nc	nc D
S05 TDI	89000	+60000	6% D
Q6 e-tron (nouveau)			
Performance Design	77400	0	0% Elec
Performance S-Line	81500	0	5% Elec
Quattro S-Line	87500	0	5% Elec
S06	99870	0	0% Elec
A6			
45 TFSI S-Line	67190	+6018	8% E
50 TFSI e S-Line	75190	0	8% PHEV
55 TFSI e Competition	78190	0	10% PHEV
35 TDI S line	61090	+2098	8% D
40 TDI S line	64790	+2098	8% D
40 TDI Advanced	65290	+2098	7% D
45 TDI Advanced Quattro	72890	+9626	7% D
45 TDI Avus Quattro	83590	+9626	7% D
50 TDI Avus Quattro	86990	+12270	7% D
S6	91490	+39185	7% D
A6 Avant			
45 TFSI S-Line	69790	+9809	12% E
RS 6 Performance	148090	+60000	1% E
RS 6 GT	230000	+60000	0% E
50 TFSI e S line	77790	0	7% PHEV
55 TFSI e Competition	80790	0	4% PHEV
35 TDI S line	63690	+3126	12% D
40 TDI S line	67390	+3126	12% D
40 TDI Advanced	67890	+3126	7% D
45 TDI Advanced Quattro	75490	+14681	7% D
45 TDI Avus Quattro	86190	+14681	7% D
50 TDI Avus Quattro	89590	+17814	7% D
S6	94090	+53865	7% D
A6 Allroad			
40 TDI Advanced	77430	+6418	7% D
45 TDI Advanced	82130	+21281	7% D
45 TDI Avus	92430	+21281	7% D
50 TDI Avus	95830	+22792	7% D
55 TDI Avus	101150	+48093	7% D
A7 Sportback			
45 TFSI S line	77490	+6293	7% E
RS Performance	154490	+60000	7% E
50 TFSI e S line	86090	0	7% PHEV
55 TFSI e Competition	91690	0	8% PHEV
40 TDI S line	75390	+2648	7% D
50 TDI S line Quattro	86790	+20336	7% D
50 TDI Advanced Quattro	90790	+20336	7% D
S7	100690	+48093	7% D
e-Tron GT (nouvelle)			
S Base	128250	0	0% Elec
S	138250	0	0% Elec
RS	162400	0	0% Elec
RS Performance	175350	0	0% Elec
Q7 (nouveau)			
55 TFSI e S-Line	95415	0	6% PHEV
55 TFSI e Avus	108565	0	6% PHEV
60 TFSI e Competition	103415	0	7% PHEV
50 TDI S-Line	89515	+60000	0% D
Q8 (nouveau)			
S08	135015	+60000	6% E
RS Performance	184800	+60000	6% E
55 TFSI e S-Line	105015	0	5% PHEV
55 TFSI e Avus	115015	0	5% PHEV
60 TFSI e Competition	112015	0	5% PHEV
Q8 e-Tron			
50 S-Line	89100	0	12% Elec
55 S-Line	98800	0	12% Elec
55 Avus	107300	0	5% Elec
S	111100	0	8% Elec
Q8 e-Tron Sportback			
50 S line	91700	0	11% Elec
55 S line	101400	0	11% Elec
55 Avus	109900	0	0% Elec
S	113700	0	15% Elec
A8			
S8	167615	+60000	8% E
60 TFSI e Advanced	134315	0	24% PHEV
50 TDI Advanced	116115	+53865	8% D
BENTLEY			
Flying Spur V8	212773	+60000	nc E
Flying Spur Speed	260975	+60000	nc E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	0% E
Flying Super Hybrid	219126	0	nc PHEV
Continental GT V8	226992	+60000	0% E
Continental GT S	235550	+60000	nc E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc E
Continental GT Mulliner W12	320168	+60000	nc E
Continental GTC	249681	+60000	nc E
Continental GTC S	279673	+60000	nc E
Continental GTC Speed	310689	+60000	nc E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60000	nc E
Bentayga V8	208538	+60000	0% E
Bentayga S V8	238790	+60000	nc E
Bentayga Hybrid	208538	0	nc PHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
120	38900	nc	nc E
120 M Sport Design	40200	nc	nc E
M135 xDrive	57200	nc	nc E
120d	41500	nc	nc D
120d M Sport Design	42800	nc	nc D
X1			
sDrive18i	42600	+1276	2% E
sDrive18i xLine	45520	+1276	0% E
sDrive20i xLine	47250	+400	0% E
sDrive20i M Sport	48500	+400	4% E
xDrive23i M Sport	54100	+2179	4% E
M35i xDrive	62000	+14424	nc E
xDrive25e	54800	0	1% PHEV
xDrive25e xLine	57450	0	1% PHEV
xDrive30e xLine	60450	0	1% PHEV
xDrive30e M Sport	61700	0	1% PHEV
sDrive18d			
sDrive18d xLine	47950	+330	0% D
xDrive23d xLine	54250	+1110	0% D
xDrive23d M Sport	55500	+1110	4% D
IX1			
eDrive20	46900	-4000	12% Elec
xDrive30	57150	0	12% Elec
xDrive30 xLine	59800	0	5% Elec
X2 (nouveau)			
sDrive20i	46600	+1100	4% E
M35i xDrive	64000	+14714	0% E
s			

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Sandero Stepway				
1.0 Tce 90 Essential	15200	+230	0%	E
1.0 Tce 90 Expression	16500	+230	2%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	2%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	3%	GPL
1.0 Tce 110 Extreme	18250	+190	3%	E
1.0 Tce 110 Extreme+	18950	+190	2%	E
Jogger				
1.0 Tce 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 Tce 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	4%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19690	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	+230	0%	GPL
1.3 Tce 130	24900	+190	1%	E
1.3 Tce 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.2 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
1.2 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 Hybrid 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	35700	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 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	+400	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	+400	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 Hybrid 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 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	11%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	11%	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+	68900	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

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	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDI 100 Intia	22300	0	5%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	24100	0	5%	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
325 Executive HTrac	78000	0	0%	Elec
Tucson (nouveau)				
Hybrid 215 Intia	36900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	38800	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Executive HTrac	49800	+1901	nc	FHEV
Plug-in 253 Creative	47000	0	nc	PHEV
Plug-in 265 Executive	53000	0	nc	PHEV
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	0%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	0%	PHEV

FERRARI				
Roma	246524	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	336269	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTB	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	466714	+4818	nc	PHEV
SP3 Daytona	1965000	-60000	nc	E
Purosangue	384229	+60000	nc	E

FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13600	0	10%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15600	0	11%	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	7%	Elec
Abarth	36900	-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	11%	Elec

FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30590	-260	10%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	32090	-260	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	-650	nc	E
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	nc	10%	E
ST	40200	+28433	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	10%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	6%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	6%	E
ST	41400	+28433	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	nc	6%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	11%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	11%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	11%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	2%	Elec
204 Extended Range	45900	-4000	2%	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	2%	Elec
340 Extended Range	53900	0	2%	Elec
Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	49400	0	nc	Elec
340 Extended Range	56400	0	nc	Elec

BRONCO				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	E
Mustang Mach-E				
266 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	2%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	2%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7%	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	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance (1)	47700	0	28%	Elec
Accord (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	57220	+35346	7%	E
Type R S	65800	+32935	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	nc	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+2765	nc	FHEV
e:HEV Advance Tech	63150	0	3%	FHEV

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	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDI 100 Intia	22300	0	5%	E
1				

MG (suite)
204 Comfort
204 Luxury
245 Luxury
XPover
ZS
1.5VTI-Tech 106 Comfort
1.0T-GDI 111 Luxury
EV ComfortAutonomie Standard
EV ComfortAutonomie Etendue
EV Luxury Autonomie Etendue
MG5
Autonomie Etendue Comfort
Autonomie Standard Comfort
Autonomie Etendue Luxury
EHS (nouveau)
Marvel R
180 Comfort
288 Performance 4WD
MINI
Hatch 3p (nouvelle)
Cooper C Essential Pack XS
Cooper S Essential Pack XS
Cooper S Classic Pack XS
Cooper E
Cooper SE
Cooper SE Classic
Hatch 5p (nouvelle)
Cooper C Essential
Cooper C Classic Pack XS
Cooper S Classic Pack XS
Cooper S Favored Pack S
Cabrio
Cooper Essential
Cooper S Essential
Cooper S PremiumPlus
John Cooper Works Premium Plus
Countryman (nouveau)
Cooper
John Cooper Works
MITSUBISHI
Space Star
1.2 MIVEC 71 Inform
Colt (nouvelle)
1.0 MPI 67 Invite
1.0 MPI-T 91 Intense
1.2 MPI HEV 143 Intense
1.6 MPI HEV 143 Instyle
ASX
1.0 MPI-T 91 Invite
1.3 Di-T MHEV 140 Intense
1.6 MPI HEV 143 Intense
1.6 MPI HEV 143 Instyle
1.6 MPI PHEV 159 Instyle
Eclipse Cross
2.4 MIVEC PHEV 188 Invite 4WD
NISSAN
Juke (nouveau)
1.0 DIG-T 114 Acenta
Hybrid 143 Acenta
Hybrid 143 N-Connecta
Qashqai (nouveau)
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic
e-Power 190 Tekna
e-Power 190 N-Design
Ariya
63 kWh 218 Engage
63 kWh 218 Advance
87 kWh 242 Advance
87 kWh 242 Evolve
87 kWh e-4orce 306 Evolve
87 kWh e-4orce 394 Evolve+
X-Trail
e-Power 204 Acenta
e-4orce 213 Acenta
e-4orce 213 N-Connecta
Townstar Combi
1.3Tce 130 Acenta
Electrique 45 kWh Acenta
OPEL
Corsa (nouvelle)
1.2 75
1.2 Turbo 100
1.2 Turbo 100 GS
1.2 Turbo Hybrid 100 GS
1.2 Turbo 130 GS Auto.
1.2 Turbo Hybrid 136 GS
Electrique 136
Electrique 156 GS
Frontera (nouveau)
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition
1.2 Turbo Hybrid 136 GS
Electric 113 Edition
Electric 113 GS
Mokka
1.2 Turbo 100
1.2 Turbo 130 Auto.
1.2 Turbo 130 GS Auto.
1.2 Turbo 136 GS
1.2 Turbo 136 Ultimate
Electric 136
Electric 156 GS
Astra
1.2 Turbo 110
1.2 Turbo 130 GS
1.2 Turbo Hybride 136 GS
Hybride Rechargeable 180 GS
GSe
1.5 Diesel 130 Auto.
Electric 156
Astra Sports Tourer
1.2 Turbo 110
1.2 Turbo 130 GS
1.2 Turbo Hybride 136 GS
Hybride Rechargeable 180 GS
1.5 Diesel 130 GS Auto.
Electric 156
Grandland
1.2 Turbo 130 GS Light
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light
Combo Life (nouveau)
Electric Elegance
PEUGEOT
208 (nouvelle)
1.2 PureTech 75 Active
1.2 PureTech 100 Active
1.2 PureTech 100 Allure
1.2 PureTech 100 GT
1.2 Hybrid 100 Active
1.2 Hybrid 100 Allure
1.2 Hybrid 100 GT
1.2 Hybrid 136 GT
électrique 136 ch Active
électrique 136 Allure

électrique 156 GT
2008
1.2 PureTech 100 Active
1.2 PureTech 100 Allure
1.2 Hybrid 136 Active
1.2 Hybrid 136 Allure
1.2 Hybrid 136 GT
Electrique 136 Active
Electrique 136 Allure
Electrique 156 Active
Electrique 156 Allure
Electrique 156 GT
308
1.2 PureTech 130 Active Pack
1.2 PureTech 130 Allure
1.2 Hybrid 136 Active Pack
1.2 Hybrid 136 Allure
1.2 Hybrid 136 GT
PHEV 180 Active Pack
PHEV 180 Allure
PHEV 225 GT
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.
E-308 156 E-Style
E-308 156 Allure
E-308 156 GT
308 SW
1.2 PureTech 130 Active Pack
1.2 PureTech 130 Allure
1.2 Hybrid 136 Allure
1.2 Hybrid 136 GT
PHEV 180 Active Pack
PHEV 180 Allure
PHEV 225 GT
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.
E-308 156 E-Style
E-308 156 Allure
E-308 156 GT
308 (nouveau)
Hybride 136 Allure
Hybride Rechargeable 195 Allure
Hybride Rechargeable 195 GT
Electric 210 Allure
Electric 210 GT
408
1.2 Hybrid 136 Allure
1.2 Hybrid 136 GT
PHEV 180 Allure
PHEV 180 GT
PHEV 225 GT
508
Plug-in Hybrid 180 Allure
Plug-in Hybrid 180 GT
Plug-in Hybrid 225 Allure
Plug-in Hybrid 225 GT
Peugeot Sport Engineered
1.5 BlueHDi 130 Allure
1.5 BlueHDi 130 GT
508 SW
Plug-in Hybrid 180 Allure
Plug-in Hybrid 180 GT
Plug-in Hybrid 225 Allure
Plug-in Hybrid 225 GT
Peugeot Sport Engineered
1.5 BlueHDi 130 Allure
1.5 BlueHDi 130 GT
508 (nouveau)
Hybride 136 Allure
Hybride 136 GT
Hybride Rechargeable 195 Allure
Hybride Rechargeable 195 GT
Electric 210 Allure
Electric 210 GT
Porsche
718 Boxster
2.0
S
GTS 4.0
Spyder RS
718 Cayman
2.0
S
GTS 4.0
GT4 RS
911 Coupé (nouvelle)
Carrera
Carrera GTS
Taycan (nouvelle)
Propulsion
4S
Turbo
Turbo S
Turbo GT
Taycan Sport Turismo (nouvelle)
Propulsion
4S
Turbo
Turbo S
Taycan Cross Turismo (nouvelle)
4
4S
Turbo
Turbo S
Panamera (nouvelle)
2.9
GTS
4E-Hybrid
4S E-Hybrid
Turbo E-Hybrid
Turbo S E-Hybrid
Macan
2.0
T
S
GTS
4E-Hybrid
SE-Hybrid
Turbo E-Hybrid
Cayenne (nouveau)
3.0
S
GTS
E-Hybrid
SE-Hybrid
Turbo E-Hybrid
Cayenne Coupé (nouveau)
3.0
S
GTS
E-Hybrid
SE-Hybrid
Turbo E-Hybrid
RENAULT
Clio
1.0 ScE 65 Evolution
1.0 Tce 90 Evolution

1.0 Tce 90 Techno
1.0 Tce 90 Esprit Alpine
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution
E-Tech 145 Full Hybrid Techno
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine
1.0 Tce 100 GPL Evolution
1.5 Blue dCi 100 Evolution
5 E-Tech (nouvelle)
150 Autonomie Confort Techno
150 Autonomie Confort Iconic Cinq
Captur (nouveau)
1.0 Tce 90 Evolution
1.0 Tce 90 Techno
1.3 Mild Hybrid 160 Evolution
1.3 Mild Hybrid 160 Techno
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution
E-Tech Full Hybrid 145 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine
1.0 Eco-G 100 Evolution
1.0 Eco-G 100 Techno
Megane E-Tech
130 Autonomie urbaine Equilibre
130 Autonomie confort Evolution
220 Autonomie confort Techno
220 Autonomie confort Iconic
Symbol (nouveau)
E-Tech Full Hybrid 145 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine
Scénic E-Tech (nouveau)
170 Autonomie confort Evolution
170 Autonomie confort Techno
220 Autonomie confort Iconic
Austral
1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution
1.3 Mild Hybrid 160 Evolution Auto.
1.3 Mild Hybrid 160 Techno Auto.
1.3M. Hyb. 160Techno Esprit AlpineAuto.
E-Tech Full Hybrid 200 Techno
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine
E-Tech Full Hybrid 200 Iconic
Arkana
1.3 Mild Hybrid 140 Evolution
1.3 Mild Hybrid 140 Techno
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution
E-Tech Full Hybrid 145 Techno
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine
Espace
E-Tech Full Hybrid 200 Techno
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine
Rafale (nouveau)
E-Tech Full Hybrid 200 Techno
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine
Kangoo
1.3 Tce 100 Evolution
1.3 Tce 130 Techno
1.5 Blue dCi 95 Evolution
1.5 Blue dCi 115 Techno
E-Tech 120 Evolution
ROLLS-ROYCE
Phantom
Ghost
Ghost Black Badge
Cullinan
Cullinan Black Badge
SEAT
Ibiza
1.0 TSI 95 Copa
1.0 TSI 115 Copa DSG
1.0 TSI 115 FR DSG
1.5 TSI 150 FR DSG
1.5 TSI 150 FR Anniversary DSG
Arona
1.0 TSI 95 Copa
1.0 TSI 115 Copa DSG
1.0 TSI 115 Xperience DSG
1.5 TSI 150 Xperience DSG
1.5 TSI 150 FR DSG
León
1.5 TSI 115 Copa
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa DSG
2.0 TDI 115 Copa
León Sportstourer
1.5 TSI 115 Copa
1.5 eTSI 115 Copa DSG
2.0 TDI 115 Copa
Ateca
1.0 TSI 115 Copa
1.5 TSI 150 Xperience DSG
2.0 TDI 150 Copa DSG
2.0 TDI 150 Xperience DSG
SERES
3 Confort
SKODA
Fabia
1.0 MPI 80 Active
1.0 TSI 95 Selection
1.0 TSI 95 Monte Carlo
1.0 TSI 116 Evo 2 Monte Carlo DSG
1.5 TSI 150 Evo 2 Monte Carlo DSG
Kamiq (nouveau)
1.0 TSI Evo 2 95Active
1.0 TSI Evo 2 116 Selection
1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo
1.5 TSI Evo 2 150ACT Monte Carlo DSG
Scala (nouvelle)
1.0 TSI Evo 2 95Active
1.0 TSI Evo 2 116 Selection
1.5 TSI 150ACT Selection
Karoq
1.0 TSI Evo 2 116 Selection
1.5 TSI Evo 2ACT 150 Selection
2.0 TDI 116 Selection
2.0 TDI 150 Selection DSG
2.0 TDI 150 Sportline DSG
Enyaq
85 Sportline
85x Sportline
RS
Enyaq Coupé
85 Sportline
85x Sportline
RS
Octavia (nouvelle)
1.5 TSI 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline
RS
2.0 TDI 116 Selection
2.0 TDI 150 Selection DSG
2.0 TDI 150 Sportline
Octavia Combi (nouvelle)
1.5 TSI 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 116 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Selection
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline
RS

2.0 TDI 116 Selection
2.0 TDI 150 Selection DSG
2.0 TDI 150 Sportline DSG
Kodiq (nouveau)
1.5 TSI Hybrid 150ACT Selection
1.5 TSI PHEV 204 Selection
1.5 TSI PHEV 204 Sportline
2.0 TDI 150 Selection
2.0 TDI 193 Selection 4x4
2.0 TDI 193 Sportline 4x4
Superb (nouveau)
1.5 TSI 150 Hybrid Selection
2.0 TDI 150 Selection
Superb Combi (nouvelle)
1.5 TSI 150 Hybrid Selection
1.5 TSI PHEV 204 Selection
1.5 TSI PHEV 204 Laurin & Klement
2.0 TDI 150 Selection
SMART
#1 (nouvelle)
Pro!
Brabus
#3 (nouveau)
272.47 kWh Pro!
272.62 kWh Pro +
272.62 kWh Premium!
Brabus
SUBARU
Impreza
e-Boxer Confort
e-Boxer Premium
Solterra (nouveau)
Confort
SUZUKI
Ignis
1.2 Dualjet Hybrid Avantage
Swift (nouvelle)
1.2 Hybrid Avantage
Vitara (nouveau)
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage
1.4 Boosterjet Hybrid Privilege
1.5 Dualjet Hybrid Privilege
1.5 Dualjet Hybrid Style
Swace
1.8 Hybrid Privilege
S-Cross
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage
1.4 Boosterjet Hybrid Style
1.5 Dualjet Hybrid Style
Across
2.5 Hybride Rechargeable Pack
TESLA
Model 3 (nouvelle)
Propulsion
Grande Autonomie
Performance
Model Y
Propulsion
Grande Autonomie
Performance
Model S
Dual Motor
Plaid
Model X
Dual Motor
Plaid
TOYOTA
Aygo X
1.0 VVT-i 72 Dynamic
GR
116h Design
116h Collection
130h GR Sport
130h Première
Yaris Cross
116h Dynamic
130h Collection
130h GR Sport
C-HR (nouveau)
1.8 Hybride 140 Dynamic
2.0 Hybride 200 Design
2.0 Hybride 200 Collection
Hybride rechargeable 225 Collection
Hybride rechargeable 225 GR Sport
Corolla
1.8 Hybride 140 Dynamic
2.0 Hybride 196 GR Sport
Corolla Touring Sports
1.8 Hybride 140 Dynamic
2.0 Hybride 196 Design
2.0 Hybride 196 GR Sport
Rav4
Hybride Dynamic
Hybride Rechargeable AWD Design
Hybride Rech. AWD Collection
Prius
Hybride Rechargeable 223 Dynamic
b24X
Origin
Mirai
Lounge
Highlander
Hybride 248 Lounge
Land Cruiser (nouveau)
204 D-4D LeCap
GR Supra
2.0 Safety
3.0
3.0 Pack Premium
Proace City Verso (nouveau)
1.2 VVT-i 110 Dynamic
1.5 D-4D 100 Dynamic
1.5 D-4D 130 Dynamic
1.5 D-4D 130 Executive
Electric 50 kWh Dynamic
VOLKSWAGEN
Polo
1.0 MPI 80
1.0 TSI 95 Life
1.0 TSI 95 VW Edition
1.0 TSI 116 Style DSG
1.0 TSI 116 R-Line DSG
GTI
T-Cross (nouveau)
1.0 TSI 95 Life
1.0 TSI 95 VW Edition
1.0 TSI 116 VW Edition DSG
1.0 TSI 116 Life Plus DSG
1.5 TSI 150 Style DSG
1.5 TSI 150 R-Line DSG
Taigo
1.0 TSI 95
1.0 TSI 116 Life
1.0 TSI 116 VW Edition
1.5 TSI 150 R-Line DSG
1.5 TSI 150 Style DSG

T-Roc
1.0 TSI 116
1.5 TSI Evo2 150 Life
1.5 TSI Evo2 150W Edition
2.0 TDI 116
2.0 TSI 150 Life DSG
2.0 TDI 150W Edition DSG
T-Roc Cabriolet
1.0 TSI 116 Style
1.5 TSI Evo2 150 Style DSG
1.5 TSI Evo2 150 R-Line DSG
Golf 8 (nouvelle)
1.5 TSI Evo2 116
1.5 TSI Evo2 116 Life Plus
1.5 TSI Evo2 150 Style DSG
1.5 TSI Evo2 150 Edition 50 DSG
GTI
GTI Clubsport
R
eHybrid 204 Style
eHybrid 204 Edition 50
GTE
2.0 TDI 116 Life Plus
2.0 TDI 116W Edition
2.0 TDI 150W Edition DSG
2.0 TDI 150 R-Line DSG
Golf SW (nouvelle)
1.5 TSI Evo2 116 Life Plus
1.5 eTSI Evo2 150 Style DSG
1.5 eTSI Evo2 150 R-Line
2.0 TDI 116 Life Plus
2.0 TDI 150 Life Plus DSG
2.0 TDI 150 R-Line DSG
ID.3
Pure 170
Pro 204
Pro 204 Life Max
Pro S 204 Life Max
GTx
Touran
1.5 TSI Evo 150 Life Plus
2.0 TDI 150 Life Plus DSG
2.0 TDI 150 Style DSG
ID. Buzz
Pro 204
Tiguan (nouveau)
1.5 eTSI 130
1.5 eTSI 150 Elegance
1.5 eTSI 150 R-Line
eHybrid 204 Life Plus
eHybrid 272 Elegance
eHybrid 272 R-Line
2.0 TDI 150 Life Plus
2.0 TDI 193 R-Line Exclusive 4Motion
Tiguan Allspace
1.5 TSI 150 R-Line DSG
2.0 TDI 150 R-Line DSG
2.0 TDI 200 R-Line 4Motion DSG
2.0 TDI 200 Elegance Exclusive 4M. DSG
ID.4
Pure 170
Pro 286
Pro 286 Life Max
GTx
ID.5
Pro 286
GTx
Passat (nouvelle)
1.5 eTSI 150
eHybrid 204
eHybrid 272 Elegance
eHybrid 272 R-Line
2.0 TDI 122
2.0 TDI Evo 150 Life Plus
2.0 TDI Evo 150 Elegance
Arteon
eHybrid 218 Elegance
eHybrid 218 R-Line
2.0 TDI Evo 150 Elegance DSG
Arteon Shooting Brake
eHybrid 218 Elegance
eHybrid 218 R-Line
2.0 TDI Evo 150 Elegance DSG
ID.7 (nouvelle)
Pro 286 Life Max
Pro S 286 Life Max
ID.7 Tourer (nouvelle)
Pro 286
Pro 286 Life Max
Pro S 286 Life Max
GTx
Touareg (nouveau)
eHybrid 381 Elegance
R
Caddy
1.5 TSI 116 DSG
2.0 TDI 102
2.0 TDI 122 DSG
2.0 TDI 122 Life DSG
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 Recharg. T6 Plus Style DarkAWD
XC60
T6 Start
T8 Ultimate Style Chrome
Polestar Engineered
XC90
Hybride Rechargeable T8 Start
EX90
Single Start
Twin Plus
Twin Ultra
Twin Performance Ultra

AUTOJM.FR

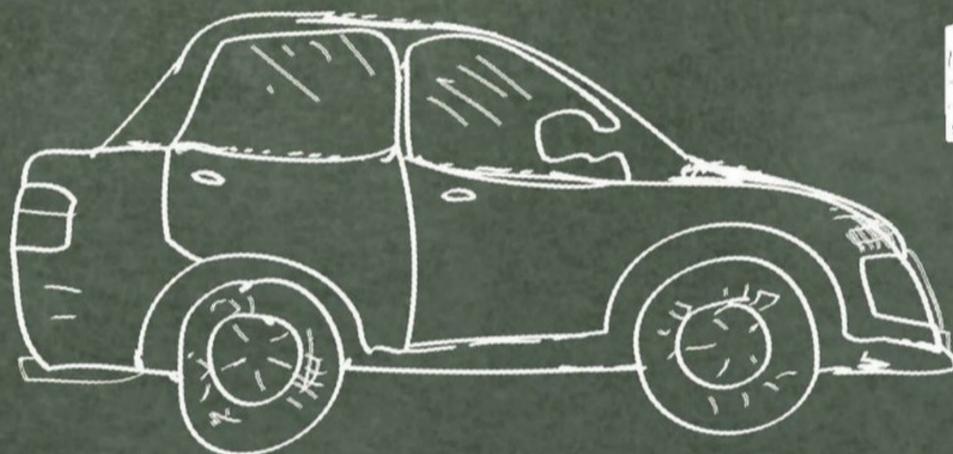
CENTRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

À LA RENTRÉE, PASSEZ À LA VITESSE SUPÉRIEURE !

JUSQU'À
-40%**

+1000*

VÉHICULES
NEUFS*** ET
D'OCCASION
DISPONIBLES



☎ **03 81 36 30 30**
Retrouvez tous nos modèles sur
www.autojm.fr



Bon pour un cadeau
pour toute commande
Avec le code "AUTO2024"****
Réservé aux 100 premières personnes

*Nombre de véhicules en stock, en arrivage et sur commande constaté au 30/07/2024. **Remise maximum constatée au 30/07/2024. ***Véhicules neufs sous mandat. ****Sur remise du code "AUTO2024" à AutoJM au moment de la commande, votre centre automobile multimarque vous fera bénéficier d'un cadeau surprise pour l'achat d'un véhicule neuf. Bon valable pour toute nouvelle commande. Offre non cumulable.

RCS Belfort 420 464 950

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

4_105393139

C'est tout



DAS tête : 0,943 W/kg
 DAS tronc : 0,998 W/kg
 DAS membres : 2,488 W/kg

bénéf

**Xiaomi Redmi
 Note 13 5G**
199€*
 au lieu de 299€
**Sans engagement
 ni forfait, juste le bon
 plan pour la rentrée**

Offre soumise à conditions, valable en France métropolitaine du 22/08/24 au 11/09/24, réservée aux particuliers.
 5G : avec terminal compatible, uniquement dans les zones déployées (réseau 5G en cours de déploiement). Couverture détaillée et différenciée sur reseau.orange.fr
 * Soit 70€ de remise immédiate + 30€ de bonus reprise⁽¹⁾ (1) Pour l'achat d'un Xiaomi Redmi Note 13 5G, Orange rachète votre ancien téléphone 30€ de plus que sa valeur estimée après diagnostic.



4_105000100