

N° 1882
Vendredi 27 septembre 2024

Exclusif

Occasion

21 ans de carrière, 3 générations...

Choisir un VW Touran sans se tromper

P. 46



Nouveautés P. 16



Futur Dacia Stepway

Un petit frère pour le Duster en 2027

Dossier géant

Les VRAIES CONSOMMATIONS mesurées par notre



P. 24



1 040 modèles passés au crible

Electrique P. 12

150 000 bornes implantées... mais 20 % en rade!

Incredible mais vrai... Les records fous!



Match hybride Le Hyundai Tucson restylé meilleur que le Renault Austral? P. 38

Essai pano P. 34



Retour au top pour le nouveau BMW X3?

Vos droits P. 52

Les actions collectives sont-elles efficaces?

Les coachs P. 45

MULTIMÉDIA Mettez votre voiture à la page



L 14629 - 1882 - F: 2,50 €



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

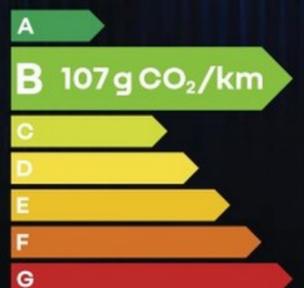


RENAULT SYMBIOZ E-TECH FULL HYBRID

145 CH

motorisation full hybrid sans recharge
jusqu'à 1000 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
volume de coffre jusqu'à 624 L⁽³⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay®⁽⁴⁾
Google intégré avec plus de 50 apps⁽⁵⁾

découvrir





(1) avec un plein d'essence.* (2) en cycle urbain,* suivant état de charge de la batterie et style de conduite/source interne Renault 2023. (3) avec banquette avancée. mesure en litres liquides ; 548 dm³ en norme VDA. (4) selon version. (5) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,7/4,8. émissions de co₂ min/max (g/km)*: 105/108. *selon norme wltp.**

Renault recommande  Castrol

renault.fr

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



PEUGEOT

NOUVEAU E-3008

100 % ÉLECTRIQUE



8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE

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



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) De série ou en option selon les versions. (2) pour une version Allure (3): pour une version Allure, en cours d'homologation. (2)(3): Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Commandez la version avec 527 km d'autonomie maintenant ou pré-réservez la version avec 680 km d'autonomie disponible à la commande ultérieurement (4) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Une année de records : le best of!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés**
Futur Dacia Stepway : l'émancipation
- 20 **Les voitures** de la semaine
Citroën C4 et C4 X restylées : démasquées avant l'heure!

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier Spécial** vraies consommations : 1 040 modèles mesurés
- 34 **Panoramique** Le BMW X3 20 xDrive M Sport de 208 ch
- 38 **Match** Le Hyundai Tucson Hybrid N Line Executive de 215 ch face au Renault Austral E-Tech full hybrid Iconic Esprit Alpine 4Control de 200 ch
- 42 **Test lecteurs**
Le Smart #1 Pro+ de 272 ch

GUIDE PRATIQUE

- 44 **Les coaches Auto Plus**
Caméra, GPS, recharge sans fil : mettez à jour votre voiture
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
VW Touran : le bilan au bout de 21 ans
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion**
Un Renault Kangoo 1 "phase 2" (2003-2007) à moins de 5 000 €
- 52 **Le coin des experts**
Actions collectives : faut-il les rejoindre ?

MAGAZINE

- 54 **Le sport** Formule 1 - "Champions" de père en fils : Nelson et Nelsinho Piquet
- 56 **Auto Plus Classiques** La Renault R4 Plein Air
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 16

R. DEMARETS



Page 24

N. SOLER



Page 34

A. CORTESI



Page 50

N. SOLER

Edito



Mathieu Chevalier, rédacteur en chef adjoint

Deux voix et des mesures

Il paraît que l'union fait la force. Et lorsque l'on est deux, avec des intérêts qui se rejoignent, ça ne devrait pas être compliqué de tomber d'accord. Malgré cela, les grands patrons de Renault et de Stellantis ont pris des positions divergentes. L'enjeu devrait pourtant faire consensus : c'est l'avenir de l'industrie automobile européenne qui se décide. Et la pomme de la discorde ne pèse pas bien lourd : quelques grammes... de CO₂. Rappelons que l'Europe a fixé à 2035 la date après laquelle plus aucune voiture neuve thermique ne pourra être vendue. Avec des seuils progressifs (un plus sévère dès 2025) de réduction des émissions moyennes des marques d'ici là. Face à ces mesures aux airs de sentence, pour ne pas dire sanction, les constructeurs se sont mis en ordre de marche pour convertir leurs usines dédiées à la mécanique en unités de production d'électriques. Une transformation radicale du modèle de production qui prévaut depuis l'invention de l'automobile. Autant dire une révolution industrielle... en quelques années. Face à cet impossible défi, on pourrait croire que nos constructeurs nationaux s'entendent sur l'attitude à adopter. Il n'en est rien. Du côté de Renault, on a pris position pour un report du calendrier fixé par la Commission, histoire de se donner un peu de mou. Chez Stellantis, a contrario, on a décidé de se prononcer pour le maintien en l'état. Un demi-tour au frein à main pour Carlos Tavares, le patron du groupe, plus habitué à jouer les fervents détracteurs de la marche forcée vers l'électrique que son inconditionnel supporter. Une dissonance qui souligne bien le piège dans lequel sont plongées les marques. Menacées d'un côté par des amendes records – Renault avance le chiffre de 15 milliards d'euros dès 2025 – si elles ne réduisent pas assez la part des thermiques dans leurs ventes, elles ont du mal à écouler, de l'autre, les modèles électriques. Car les aides de l'Etat n'en finissent pas de se réduire et cette nouvelle énergie ne séduit toujours pas les automobilistes. Face à cette situation, la solution miracle n'existe pas. Le report des prochaines échéances semble être la seule voie qui permettrait à la fois de continuer la transition énergétique et de limiter la casse sociale qui menace l'industrie européenne du fait de la fermeture d'usines. Mais la première étape serait que nos constructeurs nationaux parlent d'une seule voix, pour avoir une chance de se faire entendre de Bruxelles.

Mathieu

Trait d'humour

J-3 pour livrer à temps les Citroën ë-C3 ayant bénéficié du leasing social...



Service abonnement

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



INSTAGRAM/MACKTRUCKS/TAM

Le Brique-Mack

Des véhicules en Lego, on en a déjà vu, mais de cette taille, jamais : un million de pièces ont été nécessaires au "brick builder" australien Ben Craig et à son équipe pour assembler – en deux mois seulement – cette reproduction d'un camion Mack Anthem à l'échelle 1. Mensurations : 7 m de long, 3,5 m de haut et 2,5 m de large!



FACEBOOK/TRUCKSTOPS



GUINNESS WORLD RECORDS



RADARS-AUTO.COM

Les transports en général – et l'automobile en particulier – sont toujours de bons "clients" en matière de records plus ou moins loufoques. La preuve avec notre sélection des derniers exploits motorisés (ou pas), compilés à l'occasion de la sortie de la nouvelle édition du Livre des records.

UNE ANNÉE DE RECORDS

Le bes



NEW HOLLAND

Une moisson de records

Un moteur de 16 litres de cylindrée et 775 ch, une largeur de coupe maxi de 18 m (la longueur d'un autobus articulé!), des roues de 2,32 m de diamètre, un débit moyen de 60 tonnes/heure... voilà la moissonneuse-batteuse New Holland CR11, grande sœur de la CR10.90 qui détient le record du monde de tonnage de blé récolté en huit heures : 798 tonnes! Un monstre.

GUINNESS WORLD RECORDS



UNIVERSAL PICTURES

Moteur, ça tourne!

Le saviez-vous? Un record a été battu lors du tournage du film *The Fall Guy*, inspiré de la série culte *L'Homme qui tombe à pic*: celui du nombre de tonneaux! Dans la course-poursuite sur la plage, la voiture conduite par Colt Seavers – incarné par Ryan Gosling, mais doublé ici par le cascadeur Logan Holladay – a effectué huit tonneaux et demi. Un exploit qui essore très, très fort*!

GEBRÜDER WEISS





Faut pas être une t(r)anche

Rouler entre deux poteaux espacés de 2,76 m au volant d'un pick-up d'un peu plus de 2 m de large, c'est facile. Sur deux roues, beaucoup moins. C'est pourtant la prouesse réalisée par l'anglais Paul Swift au volant d'un Ford Raptor! Encore plus fort, l'Italien Marco Davide Giony a, lui, maintenu son camion en équilibre sur 10 m dans un couloir de 3,80 m de large.

Sacrée flasheuse

Voilà une "performance" bien française: mise en service en mai 2020, cette voiture radar privatisée a parcouru 388 073 km en 4 ans, soit 265 km par jour en moyenne. Probablement un record! Désormais retraitée, la VW Passat vient d'être revendue aux enchères pour 7 300 €.

t of

Et un, et deux, et 300 km/h!

Prendre seul le guidon d'une moto de 630 kg propulsée par un V10 de Dodge Viper développant 500 ch, c'est déjà un pari risqué. Alors imaginez-vous l'enfourcher à deux pour battre le record du monde de vitesse en tandem, comme l'ont fait Allen Millyard et Henry Cole! Verdict du chrono: 295,31 km/h. Soit trois petits kilomètres/heure de mieux que le précédent record.

Tout là-haut

Fin 2023, alors qu'une Porsche 911 atteignait les 6 734 m au Chili, un autre record était battu au même endroit: celui de la plus haute altitude atteinte par un véhicule électrique. Le camion Terren, de la société Aebi Schmidt, est monté jusqu'à 6 500 m à la force de ses deux moteurs, de sa batterie et - à défaut de borne de recharge - avec l'aide de panneaux solaires.



Le plus dur, c'est pas la chute...

Nissan a eu une drôle d'idée pour fêter le 17^e anniversaire du best-seller Qashqai: un saut à l'élastique depuis une nacelle perchée à 65 m de hauteur! Un record du monde "inutile et donc furieusement indispensable", dit le constructeur, qui a nécessité de gros préparatifs (le SUV a été allégé de près de 900 kg!) et, derrière le volant, la présence d'un cascadeur téméraire. Si l'exploit avait mal tourné, il aurait pu compter sur les cinq étoiles du Qashqai à l'Euro NCAP. Ou pas...

UGO MASSINA / NISSAN



CARNIVAL MAGIC PARK

En po(u)le position

Voir et être vu, c'est la devise du parc d'attractions Carnival Magic de Phuket, en Thaïlande, qui a décroché le titre du plus grand nombre de leds sur un van: 65 759. Chapeau... surtout à l'arbitre du Guinness World Records chargé de les compter.

960 kilomètres en voiture pour enfant

Deux mois à sillonner la Floride à 15 km/h en voiture-jouet, il faut être motivé. Mais c'est pour la bonne cause: les tiktokeuses Cassie Aran et Lauren Lee ont collecté 20 000 \$ de dons pour la cause animale.



C. ARAN

2,5 l/100 km pour traverser les Etats-Unis

Autre record durant lequel Wayne Gerdes a dû trouver le temps long: la traversée des Etats-Unis la plus frugale possible. Résultat: 2,5 l/100 km en moyenne durant 5 168 km au volant d'une Toyota Prius. Qui dit moins?

80 000 pièces auto contrefaites saisies

Autre record franco-français que vous ne verrez pas dans le Guinness Book: en moins d'un an, les douanes ont intercepté dans le port de Marseille près de 80 000 pièces détachées automobiles contrefaites venues de Turquie. Valeur marchande: 4 millions d'euros.

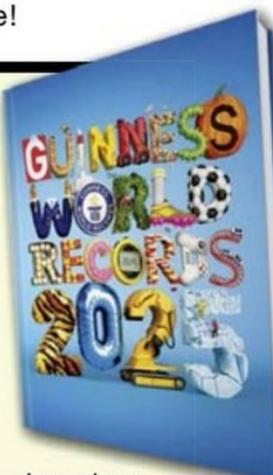
796 allumages de phares simultanés

Lors du Jimmy Gathering à Clarens, en Afrique du Sud, les feux de 796 Suzuki Jimmy ont été allumés simultanément. Pourquoi ce record? Bah... parce que!

La bible!

La nouvelle édition du Guinness World Records livre, comme chaque année, sa dose d'exploits en tous genres et dans tous les domaines. Avec, pour fêter ses 70 ans, une rétrospective des records les plus marquants de ces sept décennies.

■ Guinness World Records 2025, 256 pages. 29,95 €. Ed. Hachette Pratique. Guinnessworldrecords.com





AVEC SA BATTERIE SEMI-SOLIDE DE 130 KWH, CETTE BERLINE CHINOISE PROMET 1 000 KM D'AUTONOMIE.

REPORTER AUTO PLUS

Prototype repéré dans les rues de Paris

Mais quel est donc ce modèle ?

Voilà la photo d'un véhicule que je viens de croiser à Paris. Sauriez-vous me dire quel est ce modèle ? Un prototype destiné à tester la conduite autonome ?

Arnaud, par e-mail

Julien Sarboraria. Vu le système de télédétection laser (Lidar) perché sur le toit et le radar fixé sur le hayon, aucun doute : cette berline se conduit bien sans les mains. Reste à identifier le modèle. Voyons : gabarit de Tesla Model S, plaque de transit suédoise, absence d'échappement, caméra sur l'aile avant... Après analyse, il s'agit de la berline électrique L6 du constructeur – inconnu chez nous – IM (pour Intelligence in Motion), la marque premium du

groupe chinois SAIC également propriétaire de MG. Dévoilée en février au salon de Genève, cette grande berline (4,93 m de long) joue à fond la carte du high-tech et de l'innovation : conduite autonome de niveau 3 (on peut lâcher le volant lorsqu'elle est activée), tableau de bord XXL escamotable, quatre roues directrices, recharge ultra rapide (architecture 800 volts) et, surtout, une autonomie maxi. annoncée de 1 000 km rendue possible par une batterie semi-solide (l'électrolyte combine une partie fluide et un composant solide) de 130 kWh. Tarif en Chine : de 29 000 à 42 000 €. Et arrivée chez nous au 1^{er} semestre 2025, sous la marque MG.

Piégeux, qu'on vous dit...

J'ai été surpris de noter une énorme erreur dans l'article du n° 1880 sur les 10 questions les plus piégeuses du Code de la route. A la 6, vous affirmez que la route n'est prioritaire ni "jusqu'à la prochaine intersection uniquement", ni "pendant toute la durée de la traversée de l'agglomération". Alors que le Code de la route dit exactement le contraire : la route est bien prioritaire!

Alain Duhamel, par e-mail

Pascal Charles. Le panneau AB6 informe bien les conducteurs qu'ils s'apprêtent à circuler sur une route prioritaire... Mais en aucun cas que cette priorité s'applique jusqu'à la prochaine intersection uniquement ou d'office pendant toute la durée de la traversée de l'agglomération. En effet, le caractère prioritaire de la voie en question reste acquis jusqu'à ce qu'une nouvelle signalisation (panneau AB7) vienne y mettre un terme. Un changement qui peut, contrairement à ce que suggèrent les réponses proposées, intervenir à tout moment. En tout cas, votre remarque démontre, s'il en était besoin, que cette question-là, comme les neuf autres, est bel et bien sacrément piégeuse!



AUTO PLUS

Les grands gagnants de la flambée des tarifs du stationnement à Paris, ce sont les sociétés Indigo, Saemes et autres SAGS : tout le monde va se ruer dans leurs parkings en ouvrage pour se garer "à bon prix"!

Karim, Villepreux (78)

François Tarrain. Pas faux : à 30 € en moyenne les 6 heures dans les parkings fermés, contre 150 à 225 € en voirie, le calcul est vite fait.

A deux, c'est mieux

Les motos avec deux passagers sont-elles autorisées sur les voies de covoiturage ?

Michel Zéralda, Bazemont (78)

Pascale Gétin. Tout à fait ! Les voies réservées aux "véhicules à occupation multiple" (VR2+) peuvent être empruntées par tous les engins avec au moins deux personnes à bord (covoiturage ou pas, à deux roues ou plus) mais aussi par les taxis ou les véhicules de transport en commun. Seule exception : les conducteurs de voitures électriques sont parfois autorisés à y circuler "en solo", si l'autorité locale en a décidé ainsi.

Une bonne occasion (très) récente ?

Durant les JO 2024, j'ai croisé des centaines de véhicules officiels Toyota. Moi qui compte remplacer mon Auris, je me demande ce que vont devenir ces autos qui n'ont roulé que deux mois...

William Wagner, Pontoise (95)

François Tarrain. Partenaire officiel des jeux, Toyota n'a pas lésiné sur les moyens avec 2 650 véhicules mis à la disposition de l'organisation : essentiellement des bZ4X et Proace Verso électriques ; des Rav4 et Highlander hybrides rechargeables ; des Corolla Touring Sport et Yaris hybrides ; mais aussi 500 Mirai à hydrogène. Que vont-ils devenir ? Interrogé, le constructeur affirme que 90 % d'entre eux vont retrouver un propriétaire en France... Sans plus de précision sur le mode d'adoption.



A. SÉCHET

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Qu'est-ce qui peut vous inciter à aller au Mondial de l'auto ?



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

- Quelles priorités pour le gouvernement Barnier ?
- Les aides à l'achat de véhicules
 - Les incivilités routières
 - L'abandon des ZFE

Grand frais

Sur le devis de ma DS4, il est mentionné – outre le coût de la carte grise – 738,24 € de frais de "mise à la route". Sont-ils obligatoires ?

Francis Courtot, Beaucourt (90)

Pierre Audemar. Non, ils ne le sont pas, quoi qu'en disent certains vendeurs ! La réglementation est claire : selon l'arrêté du 28 juin 2000*, "le prix annoncé [...] doit correspondre [...] à la somme totale toutes taxes comprises qui devra être effectivement payée, y compris les frais de préparation du véhicule". Ces derniers incluent le transport, le lustrage, les contrôles, 5 litres de carburant et la pose d'un jeu de plaques**. Tous les frais annexes (gravage, assurances diverses, kit d'ampoules, etc.) sont facultatifs : le vendeur doit les présenter comme tels et en fournir le détail. Ce qui n'est que trop rarement le cas...

*Relatif à l'information des consommateurs et à la publicité des prix des véhicules automobiles.
**Economie.gouv.fr/dgcrf/Publications/Vie-pratique/Fiches-pratiques/Achat-d-un-vehicule-neuf

Nouveau Explorer® 100% électrique

Vous allez où ce week-end ?



À partir de

339€
/mois* LLD 36 mois.

1^{er} loyer de 4490€ après déduction de 4000€ de bonus écologique et 1500€ de prime à la conversion.

Ford

A 0 g CO₂/km



*Location longue durée 36 mois/30000km avec maintenance/assistance d'un Nouveau Explorer RWD Extended Range 204ch neuf sans options. 1^{er} loyer de 9990€ avant déduction des aides gouvernementales (voir conditions d'éligibilité Code de l'Énergie) puis 35 loyers de 339€. Loyers hors carte grise. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des km supplémentaires. Offre non cumulable réservée aux particuliers jusqu'au 31/10/24, dans le réseau Ford participant, selon conditions générales LLD et si accord Bremany Lease SAS au capital de 39 650€, RCS Nanterre n°393 319 959, 28 allée d'Aquitaine 92000 Nanterre, Société de courtage d'assurances n°ORIAS 08040196 (orias.fr).
Modèle présenté : Nouveau Explorer Pack Premium RWD Extended Range 286ch avec options, mêmes conditions avec 35 loyers de 489€.
Consommations combinées WLTP (kWh/100km) : 13.9 – 16.1. Ford France - 1 rue du 1^{er} mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

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



CAMÉRA CACHÉE



Citroën ë-C3 : accueil, essai, remises, on a mis les vendeurs à l'épreuve

LA MISSION DE NOTRE ESPION La citadine électrique "à prix canon" débarque en concession. Malgré les retards de lancement de production (voir p. 12), comment l'ë-C3 est-elle défendue par les commerciaux des Chevrons ? Peut-on l'essayer facilement ? Aurons-nous le droit à des ristournes ? Réponses en trois temps.

Rendez-vous par téléphone



Au taquet, notre interlocuteur propose un créneau sous 48 heures "Vous voulez bien l'électrique ? Car à moins d'être un tout petit rouleur, je ne conseille pas l'essence." Nous lui confirmons le choix de la version. Le jour J, un vendeur particulièrement loquace nous accueille et nous montre le modèle d'expo.



"Commandez-la rapidement car les premières livraisons n'arriveront pas avant février-mars"

Après avoir détaillé les trois niveaux d'équipement – You, You + Pack Plus et Max –, notre homme amorce la négo... avant même de nous l'avoir fait essayer. "La version de base n'a pas d'écran mieux vaut partir sur celle avec le Pack Plus." Le prix ? 22000 €* plus des "frais de gestion" (superflus !) de 390 €.



Et pas un euro de rabais ! Enfin, place à l'essai : "Notre ë-C3 n'étant pas dispo, nous allons faire une balade sur une présérie de la nouvelle C3 essence." Un "détail" qu'il a omis de préciser. Et d'ajouter : "Les livraisons ayant pris du retard, il y a six mois de délai, ne tardez pas à vous décider !"

Essai réservé en ligne



Après notre inscription sur le site, un commercial nous appelle dans la journée pour caler un RDV le lendemain. Réactif ! Sur place, un vendeur sympa débute l'entretien par un tour complet de la citadine. "Si vous avez de quoi vous brancher, elle est idéale à l'usage."

"Sur ce type de petite voiture électrique, mieux vaut acheter une version de base, déjà bien équipée"



Il nous invite à prendre le volant pour faire un tour. "Je vous préviens, il y a quelques bugs – voyants allumés, bips – au démarrage, mais pas d'inquiétude, il n'y aura rien de tout cela sur celle que vous recevrez." Notre vendeur nous fait prendre des routes sinueuses pour tester son confort "Pas mal, non ?" C'est vrai.



Retour au bureau, parlons chiffres. "Si vous cherchez le budget, oubliez le Pack Plus ou la version Max. Celle de base suffit, même si elle n'a ni peinture bicolore ni écran". Son offre ? 19000 €* et une remise de 500 € mais des "frais administratifs" (superflus aussi) de 310 €. Livraison en février.

Visite à l'improviste



Nous débarquons ici sans rendez-vous après avoir repéré le modèle en exposition. "Désolé, celle prévue pour l'essai est déjà prise." Dommage. Néanmoins, le vendeur prend le temps de nous appâter. "Sur le segment petite électrique, l'ë-C3 c'est le top au niveau qualité/prix."



"Vu les fourchettes de prix annoncées sur la future Renault R5, l'ë-C3 est bien placée pour être la voiture électrique du peuple"

Après avoir abordé la concurrence, notre hôte continue de parler "budget". "Ce n'est pas un modèle plaisir, mais une voiture qui rend service et qui remplit parfaitement sa fonction d'électrique pas chère." A l'instar de son collègue, il compare les équipements des versions de base You et Max.



"Si vous utilisez le GPS de votre téléphone, pas besoin d'écran central. Les jantes alu sont dispensables." Il nous invite à revenir le lendemain pour l'essayer. "Je pourrai proposer une location longue durée à moins de 300 €/mois", promet-il. Un tarif loin du leasing social à 59 €/mois.

Accueil	X	Remise	X
Essai	X	Conseil	X

Lancement à marche forcée. Difficile de mener à bien des transactions lorsque les véhicules d'essai ne sont soit pas dispo, soit pas tout à fait opérationnels... Pugnaces, les vendeurs ne sont pas pour autant déroutés. Côté négo, trois showrooms, deux ambiances : l'un nous colle la version la plus chère, les deux autres font l'éloge de la voiture à "petit budget".

PHOTOS: DR

Auto Plus

PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

LE PALMARÈS DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE

Auto Plus lance un sondage pour déterminer quels sont les meilleurs garages de France sur la base de vos recommandations clients.



VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL
ET VOUS SOUHAITEZ
ÊTRE RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES
MEILLEURS GARAGES DE FRANCE ?

N'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées directement à autopusevents@reworldmedia.com



Photos non contractuelles

**POUR TENTER DE GAGNER
DES MONTRES CONNECTÉES
ICE-WATCH, C'EST SIMPLE !**

**Donnez-nous votre avis en répondant
au questionnaire sur autoplus.fr**

En partenariat avec **idGarages**.com



Extrait du Règlement : ERAS organise du 06 septembre au 06 octobre 2024 un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine. Pour participer il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin du jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'informations consulter le Règlement disponible <https://autoplus.fr>



J.-L. ICHARD / SHUTTERSTOCK

Le nombre de points de recharge en France a doublé en moins de deux ans... sauf qu'en moyenne, un sur cinq est hors service.

RÉSEAU DE RECHARGE PUBLIC

Le cap des 150 000 bornes atteint

En deux ans, la France a rattrapé son retard sur les objectifs annoncés et le réseau de points de recharge ne cesse de s'étoffer. Cela étant, au-delà du chiffre, quel est l'état des infrastructures ? Etat des lieux.

Bonne nouvelle pour les propriétaires de voitures "branchées" ! A ce jour, on comptabilise environ 150 000 points de recharge publics sur le territoire, ce qui fait de notre réseau le deuxième plus grand d'Europe (derrière les Pays-Bas et au coude-à-coude avec l'Allemagne). Certes, la France a pris beaucoup de retard sur le premier objectif visé, puisque le seuil des 100 000 bornes,

maintes fois repoussé et attendu pour 2020, n'a été atteint qu'en avril 2023. Cependant, le rythme des installations s'est accéléré depuis 2022, si bien que leur nombre a quasiment doublé en moins de deux ans. Et malgré un marché qui patine – les ventes de voitures électriques s'étant notamment effondrées en août – le maintien du dessein européen d'interdire la vente de véhicules neufs thermiques en

2035 enjoint le gouvernement à tenir son engagement. Avec un nouvel objectif : 400 000 prises publiques à l'horizon 2027. Rien que ça. En attendant de voir s'il sera tenu, quid des installations actuelles ? Selon le baromètre publié mi-septembre par l'Avère (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique) et le ministère de la Transition écologique, la part des bornes

rapides (au moins 50 kW) et ultrarapides (au moins 150 kW) croît plus rapidement que celle des prises plus lentes, puisque ces dernières représentent désormais 16% du contingent contre 7% fin 2022.

Des bornes rapides plus opérationnelles

Par ailleurs, les plus puissantes d'entre elles sont aussi les plus opérationnelles (voir graphique ci-dessus). En effet, les quelque 9 000 bornes rapides et 15 000 ultrarapides sont respectivement disponibles – c'est-à-dire ni en maintenance, ni hors ser-

CARBURANT

Encore une légère baisse des prix à la pompe !

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 19 septembre 2024.

Cours du baril de Brent : 66,54 € (+ 1,79 €).

GAZOLE 1,604€

- 1,5 ct en une semaine
- 35,4 cts en un an

SP95-E10 1,693€

- 0,7 ct en une semaine
- 26,3 cts en un an

SP95 1,727€

- 1 ct en une semaine
- 25,4 cts en un an

SP98 1,798€

- 0,7 ct en une semaine
- 22,3 cts en un an

E85 0,815€

- 0,5 ct en une semaine
- 23,3 cts en un an

GPL 1,005€

- 0,1 ct en une semaine
+ 1,2 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

RETARD DE PRODUCTION

La Citroën ë-C3 perd des plumes

■ Début difficile pour la citadine électrique ! Sa production, en Slovaquie, ayant pris du retard, les livraisons, prévues au deuxième trimestre débutent tout juste. Heureusement, les 6 000 exemplaires vendus dans le cadre du leasing social à 59 €/mois, qui doivent arriver au plus tard le 30 septembre pour bénéficier de l'aide de l'Etat (en moyenne 6 000 € par voiture), seront livrés – ou a minima immatriculés – dans les temps. Sauf que pour pallier les "couacs" de production, Citroën a revu ses équipements à la baisse sur la finition de base You. Ainsi, si les premiers modèles mis en circulation seront bien dotés de projecteurs à led, ceux commandés depuis le 2 septembre bénéficieront uniquement de feux halogènes. Le frein à main électrique et le miroir de courtoisie, côté passager, disparaissent aussi de la finition You, sans s'accompagner d'une baisse de prix. La ë-C3 est toujours affichée à partir de 23 300 € (hors bonus) et il faut déboursier 2 200 € de plus pour retrouver ces équipements dans la finition intermédiaire Pack Plus. **Saida Djerrada**

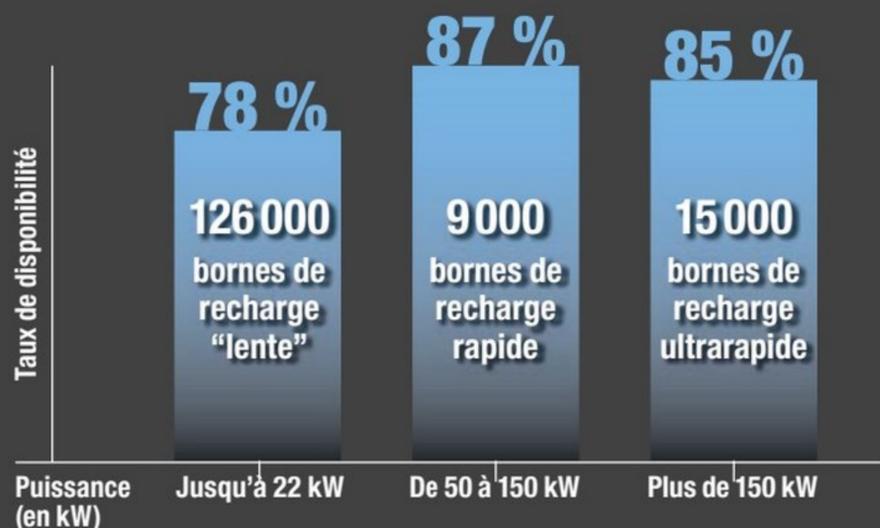


W. CROZES/CITROËN



Zone à faibles émissions. Encore un report ! Alors que la métropole de Strasbourg prévoyait d'exclure les diesels d'avant 2006 et les essence d'avant 2011 (Crit'air 3) le 1^{er} janvier 2025, elle ajourne l'interdiction de circulation au 1^{er} janvier 2027. **Made in China.** Taxera, taxera pas ? Alors que la Commission européenne annonce depuis plusieurs mois la mise en place de droits de douane supplémentaires sur

Taux de disponibilité



Une borne sur cinq en carafe !

Ce graphique représente le taux de "disponibilité" moyen (c'est-à-dire ni hors service, ni en maintenance) des points de recharge en fonction de leur catégorie de puissance. Si les bornes les plus rapides améliorent d'environ 10 points leur disponibilité par rapport à l'an dernier, la majeure partie des bornes "lentes" (jusqu'à 22 kW) affichent elles, un taux de 78%... Soit près d'une chance sur quatre de tomber sur une prise hors service.

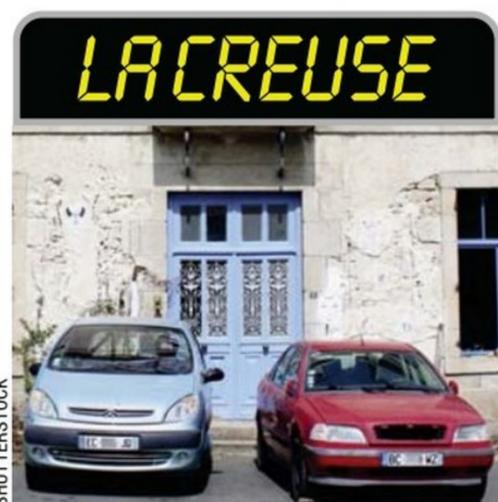
SOURCE: LAVERE

vice – 87% et 85% du temps. Soit 10 points de plus que l'an dernier. En revanche, point noir de ce bilan, les bornes délivrant jusqu'à 22 kW, qui représentent le gros des troupes, ne sont, elles, en état de marche que 78% du temps. En cause? A priori des installations plus anciennes, non remises au goût du jour, mais aussi le manque de maintenance sur les premières bornes (mal) déployées sur des zones territoriales où elles sont peu utilisées. Justement, pour mieux cerner le problème, en plus de son baromètre des infrastructures de recharge ouvertes au public, l'Avere prévoit de publier dorénavant des indica-

teurs "plus précis", afin d'analyser les endroits où elles sont peu disponibles. Le but, selon Clément Molizon, délégué général de l'association étant d'atteindre "un taux normal de 95% de disponibilité". Autre chantier: les tarifs, toujours aussi disparates. En début d'année, les autorités annonçaient travailler sur l'émergence d'un comparateur de prix officiel, à l'instar de ce qui existe pour le carburant. L'objectif étant que l'ensemble des exploitants communiquent régulièrement les tarifs pratiqués sur chaque borne. Sauf que la nomination tardive d'un nouveau gouvernement fait prendre du retard à son lancement. **Saida Djerrada**

LA QUESTION INATTENDUE

Dans quel département les voitures sont-elles le plus âgées ?



Le parc roulant vieillit! Alors que les voitures en circulation avaient en moyenne 11 ans et demi en 2022, elles ont désormais 11 ans et 9 mois. La palme des départements où sont immatriculées le plus de vieilles guimbarde est détenue par la Creuse, avec une moyenne d'âge de 13 ans et 6 mois. L'Indre et le Lot complètent le podium à 13 ans et 5 mois. A l'inverse, dans les Hauts-de-Seine, on trouve le parc roulant le plus jeune: 8 ans et demi en moyenne.

SHUTTERSTOCK



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

les véhicules fabriqués en Chine, elle a reporté sine die le vote, prévu le 25 septembre et censé entériner la mesure. **Etude.** Cohabitation difficile: seuls 36% des Français ont une bonne perception du partage de la route (automobilistes, cyclistes, EDPM), selon le baromètre de la prévention d'Allianz.

L'histoire du fameux radar qui n'existait pas

■ Et un énième buzz, venu de TikTok, commenté et partagé jusqu'à plus soif sur les réseaux sociaux... L'objet du "délit": un drôle d'appareil de contrôle, repéré par un certain axxis01, dans l'Aude, sur la RD6009. Serait-ce un modèle de radar inédit? C'est la supposition de l'auteur de la vidéo, étayée par la présence, 100 m en amont, d'un panneau... radar.

■ Cette section de la RD6009 est bien devenue, il y a peu, un itinéraire sécurisé, sur lequel des radars, fixes ou mobiles, peuvent être présents. Mais ce barda n'en est pas un: il s'agit de lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation (Lapi) utilisés par les forces de l'ordre pour repérer les voitures volées ou signalées. Il y a deux semaines, nous évoquions d'ailleurs le fait que le marché



TIKTOK AXSIS01

public destiné à les remplacer venait juste de capoter.

■ Mais pourquoi avoir installé ce système, par ailleurs très répandu en France, sur cette départementale? Peut-être parce qu'il s'agit d'un itinéraire de transit de et vers l'Espagne... Bref, un objet sans danger pour monsieur Tout-le-Monde, dont la pose ne date en outre pas d'hier: en consultant l'historique des prises de vues de Google Streetview, on se rend compte qu'il est présent sur ce poteau depuis... 2015! **François Tarrain**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Aisne (02)

A26, ce Citroën Berlingo immatriculé DJ-568-FZ, qui rôde sur les routes de l'Aisne, était à la pompe sur l'aire de service d'Urvilleers. **Thomas B.**
49°47'07.4"N 3°20'02.7"E

Hibou embarqué - Tarn-et-Garonne (82)

RD957, Moissac. Cette Ford Focus SW garée sur le bas-côté, au niveau du carrefour du chemin de Malengane, surveille les véhicules en direction du centre de Moissac. 50 km/h.
44°06'51.1"N 1°06'19.4"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine



Meurthe-et-Moselle (54)

A330, PR 1+910, Houdemont (Ludres vers Nancy), 90 km/h. Un radar double face est installé 500 mètres avant la sortie 2 Heillecourt.
48°38'47.9"N 6°10'53.4"E



Meurthe-et-Moselle (54)

A330, PR 2+020, Houdemont (Nancy vers Ludres), 90 km/h. Un radar double face est positionné sous le pont, juste avant la sortie 3 Houdemont / centre Commercial.
48°38'43.9"N 6°10'52.2"E



Meurthe-et-Moselle (54)

RD400, PR 67+140, Chanteheux (dans les deux sens), 80 km/h. Un radar autonome se trouve au niveau de l'entrée de l'aérodrome de Lunéville-Croismare.
48°35'27.1"N 6°32'32.5"E



AIN (01)

A42, PR 7+200, Miribel (Bourg-en-Bresse vers Lyon). Un radar de covoiturage est installé 2,5 km après le péage de Beynost. Il surveille l'utilisation de la (future) voie réservée.
45°48'55.5"N 4°57'44.5"E



Ciel! Un convoi exceptionnel

Après une carrière bien remplie, certains avions de ligne sont voués à la destruction. D'autres, à une retraite plus originale. C'est le cas de ces trois Boeing 777-200ER de la compagnie aérienne Saudia⁽¹⁾: après avoir zébré les cieux pendant une vingtaine d'années, ces géants des airs viennent de reprendre du service, sans leurs ailes et par la route. Calés sur des remorques à 26 essieux, ils ont quitté l'aéroport de Djeddah, sur la côte ouest de l'Arabie saoudite, pour un périple de près de 1 000 km jusqu'à Riyad. Destination finale: le nouveau parc de loisirs Boulevard Runway Zone où les trois appareils seront réassemblés et transformés en restaurant(s), spa, espace d'évasion games et lieu d'exposition... Bon vent!





Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Scoop! Marty McFly revient du futur avec une Méhari dont l'immatriculation ne sera attribuée que vers l'an 2070. Vu dans le Pas-de-Calais.

Par Joël Champagne



Voir la vie en rose ou broyer du noir, le propriétaire de ce Mercedes GLE Coupé n'a pas su choisir. Croisé à Vera (Espagne).

Par Noël Baudouin



La Porsche 911 GT3 et le vélo (un Axxome Origine?) dans la même livrée Gulf, la plaque personnalisée... M'as-tu-vu, mais classe!

Par Maxime

PHOTOS: SAUDIA GROUP

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



UN TROISIÈME SUV
EN PRÉPARATION

Futur Dacia Stepway

Le futur Stepway, qui devrait voir le jour fin 2027, deviendrait un "vrai" petit SUV. Long de 4,15 m environ, il resterait plus compact que le Duster (4,34 m) et plus accessible financièrement. Avec son capot horizontal, ses lignes tendues et sa face verticale, il affirmerait sa véritable vocation de baroudeur.

ILLUSTRATION

Auto
Plus



Stepway : l'émancipation



L'actuelle Sandero Stepway

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

R. DEMARETS

Alors que le renouvellement de l'actuelle Sandero est prévu courant 2027, la gamme de la future citadine pourrait réserver une surprise de taille. La célèbre variante Stepway prendrait ainsi son indépendance et ne serait plus une simple déclinaison ! Nous vous expliquons pourquoi.

Née en 2008, la Sandero en est aujourd'hui à sa troisième génération, dévoilée fin 2020. Son succès est incontesté : elle se targue en effet d'être la voiture la plus vendue aux particuliers en Europe toutes catégories confondues, depuis 2017. Une performance renouvelée cette année, avec 114 000 unités écoulées (dans 30 pays, au cumul des cinq premiers mois⁽¹⁾), devant la Volkswagen Golf, la Peugeot 208 et la Renault Clio. Il faut reconnaître que le modèle actuel a franchi un cap à la fois sur le plan esthétique et sur le plan technique, en adoptant la plate-forme de la Clio 5, opérant ainsi une véritable montée en gamme technologique. Une évolution qui a particulièrement profité à la citadine devenue moins ordinaire que sa devancière, mais aussi à sa déclinaison surélevée Stepway, qui a accentué encore plus son look de baroudeuse.

Un SUV à part entière en 2027

Et c'est en effet cette dernière qui séduit le plus, réalisant les deux tiers des ventes globales du modèle. Avec ses gros élargisseurs de roues, ses skis de protection teintés dans la masse, ses barres de toit design et modulaires et ses versions à la dotation très complète, la Sandero Stepway en jette ! Cela étant, malgré ce look de petit crossover et sa surélévation (+ 4 cm en garde au sol, + 9 cm en hauteur avec les barres de toit), elle n'en demeure pas moins étroitement dérivée de la Sandero. Il se murmure que Dacia aurait de nouvelles ambitions pour la prochaine génération de son best-seller, prévue pour 2027-2028. A l'image de Renault avec ses Clio et Captur, la marque roumaine envisagerait de séparer les deux versions avec, d'un côté, la citadine que l'on connaît et, de l'autre, un >>>

1. Source Inovev.

En Bref

Lancement: fin 2027-début 2028

Longueur: 4,15 m*

Moteurs essence: 1.2 Eco-G 120 ch (essence/GPL)*, Hybride simple: 150 ch*

Tarif: à partir de 18 000 €*



R. DEMARETS

»» "vrai" petit SUV. Cela lui permettrait d'enrichir sa gamme mais surtout de renforcer son offre dans une catégorie qui cartonne. Le Stepway – s'il gardait ce nom, débarrassé de l'appellation Sandero – viendrait se positionner en dessous du Duster (4,34 m) et a fortiori du Bigster (4,60 m), qui sera dévoilé à l'occasion du Mondial de l'automobile en octobre prochain. De fait, on peut imaginer que le gabarit de ce nouveau venu devrait avoisiner les 4,15 m, une longueur qui resterait bien adaptée à un usage en ville.

Un look très aventurier

Côté design, l'accent devrait être mis à fond sur le style "outdoor". Le Stepway s'inspirerait ainsi du concept Manifesto, présenté il y a deux ans, et du prototype Sandrider qui en a découlé et qui participera au Dakar 2025, piloté notamment par Sébastien Loeb. On retrouverait ainsi des lignes franches, très marquées et tendues, pour apporter du dynamisme. Les protections de carrosserie (passages de roue, boucliers) pourraient être accentuées par rapport au modèle actuel, afin de souligner encore la robustesse de l'auto. Enfin, un bandeau lumineux très fin, à l'avant et à l'arrière, augmenterait la perception de largeur du véhicule. Le tout devrait donner une allure très déterminée à ce SUV. A l'image de l'actuel Duster, ce Stepway ferait appel à des matériaux recyclés, comme le Starkle, ce plastique extérieur utilisé brut, sans peinture. Il devrait aussi faire le plein à bord d'objets malins et pratiques comme les systèmes de fixation YouClip, bien dans l'esprit de véhicules "essentiels et cools" revendiqué par la marque.

Des motorisations modernisées

S'il est encore trop tôt pour parler technique, ce futur Stepway devrait néanmoins reprendre la plateforme de l'actuel (CMF-B) associée à de nouvelles motorisations qu'elle partagera avec la prochaine Renault Clio 6 (prévue pour 2026). Selon la tradition Dacia, on pourrait retrouver un moteur à bicarburant essence/GPL mais de nouvelle génération, avec une puissance de 120 ch* (contre 100 actuellement), attendu également dans le Duster l'an prochain. Le petit SUV devrait aussi recevoir une mécanique hybride simple: un 1.8 E-Tech (évolution de l'actuel 1.6) dont la puissance

L'actuelle Sandero Stepway



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

pourrait avoisiner 150 ch*. En revanche, comme la Clio 6, le Stepway ne disposerait sans doute pas de version 100% électrique. Ce type de motorisation devrait en revanche être adopté par la prochaine Sandero qui, de fait, ne reposerait pas sur la même base technique que le SUV mais sur celle de la Renault 5. Si ces rumeurs se confirmaient, Dacia frapperait encore une fois un grand coup avec l'arrivée de ce Stepway, en se dotant d'un modèle clé dans une catégorie très en vogue. Cela lui permettrait de proposer un petit SUV à un tarif très attractif, que l'on pourrait imaginer autour de 18000 € (s'il sortait aujourd'hui), plus accessible qu'un Duster. En prime, faisant catégorie à part, il ferait moins d'ombre à la Sandero...

Concept Manifesto



ILLUSTRATION
Auto Plus



Le Stepway reprendrait l'esprit aventurier du concept Manifesto, dont il s'inspirerait. Pour se distinguer de l'actuelle Sandero Stepway, il accentuerait son aspect robuste par des contours de roue et des boucliers "maous costauds" et afficherait sa modernité par ce type de fin bandeau lumineux.

R. DEMARETS



René Demarets, notre expert design

Simplement sophistiqué, le baroudeur

■ Les fioritures, ce n'est pas le style de Dacia. Au contraire, le futur Stepway affichera probablement des lignes claires, simples mais percutantes, dans l'esprit du dernier Duster et des concepts Manifesto et Sandrider. Ceux-ci ont notamment inspiré l'épais panneau de custode – évoquant protection et solidité – et les bandeaux lumineux haut perchés. De plus, la tendance actuelle aux lignes droites et aux angles acérés (que l'on retrouve dans le dessin du pavillon par exemple) sert cette simplicité – somme toute très travaillée.



DACIA



R. DEMARETS



SCOOP

COCHESPIAS

La face de la C4 (ici, une C4 X) a été profondément modifiée et simplifiée. Elle se pare du nouveau logo Citroën ovale et, surtout, met fin aux optiques à deux étages.

CITROËN C4 ET C4 X RESTYLÉES

Démasquée avant l'heure !

Alors qu'elle devait être dévoilée au prochain Mondial de l'auto⁽¹⁾, la compacte s'est fait surprendre sans aucun camouflage, révélant ainsi son nouveau visage.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la physionomie de la C4 change radicalement. Grâce à ces photos "volées" réalisées par un chasseur de scoops lors d'un tournage publicitaire, on remarque que la face a été totalement revue. Même si le modèle, pris à l'improviste, est une

C4 X (la variante rallongée et tricorps de la berline), cela vaut également pour la C4. Le dessin atypique et complexe du duo calandre/optiques, apparu sur la troisième génération de la compacte en 2020, a été gommé pour laisser place à des lignes plus classiques. La calandre, ornée du nouveau logo Citroën, apparaît plus rectiligne, et l'éclairage à deux étages disparaît au profit de blocs optiques affinés. A l'arrière, pas d'évolution (excepté le nouveau logo) sur la C4 X. En revanche, sur la C4, le design des feux (plutôt chargé sur l'actuelle) devrait être simplifié avec une signature lumineuse à deux barrettes horizontales. A bord, le volant recevra le blason ovale et le système multimédia profitera d'une mise à jour. Côté moteurs, l'essence de 100 ch en entrée de gamme, les hybrides 48V (100 et



SCOOP

COCHESPIAS

Sur la poupe de la C4 X, seul le logo diffère. En revanche, la C4 devrait, elle, adopter des feux totalement différents de ceux actuels.



L'actuelle Citroën C4 X

PHOTOS: N. SOLER

136 ch) et le diesel de 130 ch seront reconduits, comme les électriques de 136 et 156 ch. Arrivée en concession début 2025.

En Bref

Lancement: début 2025

Longueur (en m): 4,36 m (C4)/4,60 m (C4 X)

Moteurs essence: 100 ch et hybrides 48 V 100 et 136 ch

Moteur diesel: 130 ch

Moteurs électriques: 136 et 156 ch

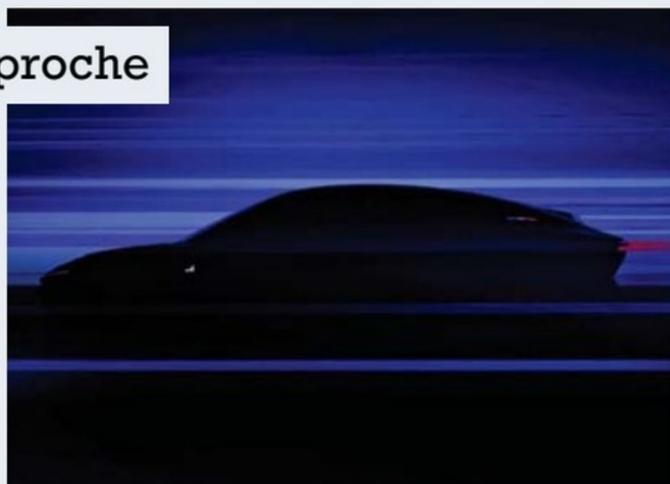
Tarif: à partir de 28000 €*

*Estimation Auto Plus.

ALPINE A 390_B

Le premier SUV d'Alpine en approche

Le 11 octobre prochain, Alpine lèvera le voile sur l'A390_B. Un show-car très proche de la version de série du futur SUV 100% électrique. Qualifié par la marque de "sport fastback", il reposera sur la base technique du Renault Scenic E-Tech, retravaillée pour offrir plus de puissance, d'agilité et de sportivité. Sa production démarrera à Dieppe en 2025 par une version qui devrait développer 400 ch (un bloc électrique sur chaque essieu), suivie ultérieurement par une "entrée de gamme" de 250 ch. L'A390_B sera visible sur le stand Alpine au Mondial de l'auto⁽¹⁾.



ALPINE

1. Mondial de l'automobile, du 15 au 20 octobre 2024 à Paris Expo Porte de Versailles.

Et aussi...

Renault Symbioz : nouvelle finition de base

Fraîchement arrivé sur le marché, le Symbioz enrichit déjà son catalogue avec une nouvelle finition baptisée Evolution. Cette version d'entrée de gamme débute à 33 400 €, soit 1 500 € de moins que la finition Techno. Elle perd le régulateur adaptatif, les radars de stationnement avant et les jantes de 18" (désormais en 17") mais conserve la clim' auto., la caméra de recul et l'écran tactile de 10,4"/26,4 cm. En revanche, les services connectés de Google (Maps, Assistant...) deviennent optionnels (1 000 €). Premières livraisons en novembre.



RENAULT

Hyundai Tucson : une série spéciale "anniversaire"

Le Tucson fête ses 20 ans avec une série spéciale. Pour "seulement" 800 € de plus que la finition Executive (soit 48 800 €), on gagne la peinture métallisée, des jantes de 19" spécifiques et une sellerie en cuir/Alcantara. Disponible uniquement en hybride de 215 ch (à l'essai, p.38).



HYUNDAI

TOP 10 DES VENTES

Modèles "made in China" les plus immatriculés depuis le début de l'année

Rang	Modèle	Ventes	Évolution
1	Tesla Model 3	9234	-24%
2	MG4	6119	-43%
3	Volvo EX30	4234	—
4	Dacia Spring	3221	-84%
5	MG3	2566	—
6	Audi Q4 e-tron	1082	+3%
7	MG ZS	1047	-68%
8	MG5	805	-2%
9	MG Marvel R	762	-32%
10	Byd Atto 3	751	—

35405 autos chinoises écoulées, en tout, depuis janvier, c'est ce que faisaient, à elles seules, la Spring et la Model 3 en 2023 à même date. Dur, la fin du bonus!

Avec notre partenaire



BIEN CHOISIR POUR ROULER AUTREMENT !



BMW & AUDI on vous dévoile les nouvelles stars

À découvrir le super test de la Renault Rafale

66 pages d'essais qui dit mieux ?

EN VENTE ACTUELLEMENT

Faites-vous une idée avec le guide complet de 120 modèles

EN AVANT la rentrée!



Votre
abonnement à

3€
le 1^{er} mois



+
Une montre
en cadeau



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

Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669563

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

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 7,50€/mois au lieu de 15,25€*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.** (1)

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⁾.** (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 éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 222 434057.

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com: bit.ly/ap_1882 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 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!

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1882

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Date et signature
obligatoires

Le:

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99€), des frais de port (23,92€), du site internet (26€). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le premier mois, je serai prélevé de 7,50€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, SPÉCIAL VRAIES CONSOMMATIONS : 1 040 MODÈLES MESURÉS, parmi lesquels on remarque les **Audi SQ8**, **BMW X2** et **Série 5**, **Citroën Berlingo**, **Dacia Duster**, **Honda Jazz**, **Hyundai Tucson**, **Kia Picanto**, **Mercedes GLC**, **Mitsubishi ASX**, **Peugeot 3008** et **508**, **Renault Symbioz**, **Grand Kangoo** et **Rafale**, **Toyota C-HR** et **Highlander**, **Volkswagen Tiguan** et **Passat**, etc.

◀ P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **BMW X3**.

P. 38, MATCH : le **Hyundai Tucson** restylé face au **Renault Austral**.

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Smart #1**.

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 Réaumont



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

603 dm³
volume de coffre



Tout juste restylé, le Hyundai Tucson affronte le Renault Austral, page 38. Un lifting qui n'a pas affecté le volume du coffre, qui reste de 603 dm³ dans sa version hybride (la plus spacieuse de la gamme). Dans la catégorie des SUV compacts, où nous avons à chaque fois retenu la variante offrant le meilleur volume de chargement, il décroche ainsi une excellente troisième place, rejoignant sur le podium le Toyota RAV4 (654 dm³) et le bientôt retraité Citroën C5 Aircross (615 dm³). Parmi les nouveautés, on notera l'arrivée fracassante du dernier Volkswagen Tiguan, en quatrième position : avec jusqu'à 590 dm³, il gagne 64 dm³ par rapport à la précédente génération. Toujours parmi les nouveaux venus, le Renault Scenic E-Tech, 100% électrique, s'installe en 11^e position (535 dm³), devant le Peugeot 3008 (13^e avec 520 dm³, en version thermique comme en électrique). Mais le meilleur modèle 100% électrique reste le Volkswagen ID.4, qui s'octroie la 6^e place, avec 565 dm³.

Vincent Desmots



Y. LEFEBVRE

TOP 20

Le Hyundai Tucson face aux autres SUV compacts

Volume de coffre (dm³)

Rang	Modèle	Volume (dm ³)
1 ^{er}	Toyota RAV4	654
2 ^e	Citroën C5 Aircross	615
3 ^e	Hyundai Tucson	603
4 ^e	Volkswagen Tiguan	590
5 ^e	Mazda CX-5	581
6 ^e	Volkswagen ID.4	565
7 ^e	Renault Arkana	553
8 ^e	Skoda Karoq	550
9 ^e	Volkswagen ID.5	544
10 ^e	Opel Grandland	542
11 ^e	Renault Scenic E-Tech	535
12 ^e	Renault Austral	530
13 ^e	Peugeot 3008/e-3008	520
14 ^e	Audi Q4 e-tron	518
15 ^e	BMW X1	516
16 ^e	Seat Ateca	515
17 ^e	Jeep Compass	510
17 ^e ex aequo	Kia Sportage	510
19 ^e	Volvo XC40/EX40	509
20 ^e	Nissan Qashqai	508

◀ Le RAV4 reste le champion des SUV compacts côté volume de coffre, avec 654 dm³ dans sa version hybride classique, la plus spacieuse.



SPÉCIAL VRAIES CONSOMMATIONS

1040 mo me

C'est de notoriété publique, les constructeurs font souvent preuve d'un bel optimisme au moment d'annoncer leurs consommations...

Et ils ne sont pas contredits par les instances officielles, avec des valeurs mesurées selon le cycle WLTP souvent bien en deçà des consommations réelles. Heureusement, *Auto Plus* mesure systématiquement tous les nouveaux modèles pour vous éviter une mauvaise surprise après votre achat.



Nos tests, mode d'emploi

Pour l'ensemble des voitures du marché, *Auto Plus* réalise ses propres mesures de consommation, totalement indépendantes. Ainsi, chaque année, ce sont des centaines d'autos que nos techniciens contrôlent au moyen de débitmètres ultra-précis. Aucune goutte n'échappe à leurs appareils, branchés sur le circuit du carburant, qui livrent des mesures au centième de litre près. Toutes les voitures sont évaluées sur le même parcours, durant lequel nos experts effectuent trois cycles (reproduisant un usage en ville, sur route et sur autoroute), afin de se rapprocher au maximum des conditions réelles de circulation, et donc de la consommation de l'automobiliste lambda. Dans l'immense majorité des cas, vous retrouverez, à l'usage, les chiffres que nous annonçons.



N. SOLER

Modèles surés



L'installation

N. SOLER



Les tests sur piste

N. SOLER

Les citadines

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 6,5 l/100 km **en essence** et 5,5 l/100 km **en diesel**

Consommation moyenne en l/100 km



Marque	Modèle	Consommation (l/100 km)
ALFA ROMEO		
MiTo*	1.4 TB MultiAir BVA (140 ch)	8,6
MiTo*	1.6 JTDM (120 ch)	5,8
AUDI		
A1*	1.0 TFSI Ultra (95 ch)	6,5
A1*	1.4 TFSI BVA (125 ch)	6,6
S1*	(231 ch)	8,5
A1*	1.6 TDI BVA (116 ch)	6
A1 Sportback	25 TFSI BVA (95 ch)	6,5
A1 Sportback	30 TFSI BVA (116 ch)	7,2
A1 Sportback	35 TFSI BVA (150 ch)	6,9
A1 Sportback	40 TFSI BVA (200 ch)	7,5
A1 Allstreet	25 TFSI (95 ch)	6,6
CITROËN		
C1*	1.0 VTi (69 ch)	5,5
C1*	1.2 PureTech (82 ch)	5,7
C1*	1.0 VTi (72 ch)	5,1
C3*	1.2 PureTech (68 ch)	6,5
C3*	1.2 PureTech (110 ch)	6,6
C3*	1.6 BlueHDi (75 ch)	5,2
C3*	1.6 BlueHDi (100 ch)	5,2
C3*	1.2 PureTech (83 ch)	6,2
C3*	1.2 PureTech (110 ch)	6,1
C3*	1.2 PureTech BVA (110 ch)	6,6
C3*	1.5 BlueHDi (100 ch)	5,4
DACIA		
Sandero*	1.2 16V (75 ch)	7,4
Sandero*	1.0 SCe (75 ch)	6,6
Sandero*	1.5 Blue dCi (75 ch)	4,9
Sandero Stepway*	0.9 TCe (90 ch)	7,2
Sandero Stepway*	1.5 dCi (90 ch)	5,7
Sandero	1.0 SCe (65 ch)	6
Sandero	1.0 TCe (90 ch)	5,9
Sandero	1.0 Eco-G (100 ch)	6/8,2
Sandero Stepway	1.0 TCe CVT (90 ch)	6,9
Sandero Stepway	1.0 Eco-G (100 ch)	6,5/8,6
Sandero Stepway	1.0 TCe (110 ch)	6,3
DS		
DS 3*	1.2 PureTech (110 ch)	5,9
DS 3*	1.2 PureTech BVA (110 ch)	6,8
DS 3*	1.2 PureTech (130 ch)	6,7
DS 3*	1.6 THP (165 ch)	7,1
DS 3*	1.6 THP Performance (208 ch)	7,3
DS 3*	1.6 BlueHDi (120 ch)	5,3
FIAT		
500*	1.2 (69 ch)	6,4
500*	0.9 TwinAir (85 ch)	6,1
595*	Abarth Competizione (160 ch)	7,8
500*	1.3 Multijet 16V (95 ch)	6,2
500	1.0 Hybrid (70 ch)	5,7
595	Abarth* (145 ch)	8,2
Panda*	1.2 (69 ch)	6,8
Panda Cross*	1.3 Multijet (80 ch)	6,3
Panda Cross	1.0 Hybrid (70 ch)	6
FORD		
Ka+*	1.2 (70 ch)	6,6
Ka+*	1.2 (85 ch)	6,3

Consommation moyenne en l/100 km



Ka+ Active*	1.5 TDCi (95 ch)	5,3
Fiesta*	1.1 (85 ch)	6,2
Fiesta*	1.0 EcoBoost BVA (100 ch)	7,9
Fiesta*	1.0 EcoBoost (125 ch)	6,5
Fiesta*	1.5 TDCi (85 ch)	5,2
Fiesta Active*	1.0 EcoBoost (100 ch)	6,6
Fiesta*	1.1 (75 ch)	5,9
Fiesta*	1.0 EcoBoost (95 ch)	6
Fiesta*	1.0 Flexifuel (95 ch)	5,8/6,9
Fiesta*	1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)	5,6
Fiesta*	1.0 EcoBoost BVA (125 ch)	6,5
Fiesta*	1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)	5,9
Fiesta*	ST (200 ch)	7,1
HONDA		
Jazz*	Hybrid i-MMD eCVT (109 ch)	4,8
Jazz	Hybrid e:HEV (122 ch)	5,2
HYUNDAI		
i10*	1.0 (67 ch)	5,7
i10*	1.0 T-GDi (100 ch)	5,8
i20*	1.2 (84 ch)	7
i20*	1.0 T-GDi (100 ch)	6,7
i20*	1.4 CRDi (90 ch)	6
i20 Active*	1.0 T-GDi (100 ch)	6,9
i20*	1.0 T-GDi 48V (100 ch)	6,4
i20*	1.0 T-GDi BVA 48V (100 ch)	6,7
i20*	N 1.6 T-GDi (204 ch)	7,1
KIA		
Picanto*	1.0 (69 ch)	5,9
Picanto*	1.2 (84 ch)	6,5
Picanto	1.2 (79 ch)	5,7
Rio*	1.2 (84 ch)	6,7
Rio*	1.0 T-GDi (100 ch)	6,1
Rio*	1.0 T-GDi MHEV (120 ch)	6,5
Rio*	1.4 CRDi (90 ch)	5,4

Honda Jazz Hybrid e:HEV (122 ch) - 5,2 l/100 km



A. SAUNIER

Récemment restylée, la Honda Jazz hybride gagne au passage 13 ch... Mais consomme 0,4 l/100 km de plus qu'avant. Elle reste une très bonne élève.

Kia Picanto 1.2 (79 ch) - 5,7 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Gros restylage pour la Picanto, qui y laisse quelques chevaux (79 contre 84 ch précédemment). Son bloc atmosphérique est toujours frugal.

Les citadines (suite)

Consommation moyenne en l/100 km	
MAZDA	
2* 1.5 Skyactiv-G BVA (90 ch)	6,5
2* 1.5 Skyactiv-G (115 ch)	5,9
2* 1.5 Skyactiv-D (105 ch)	5
2 1.5 Skyactiv-G M Hybrid (90 ch)	5,6
2 Hybrid 1.5 (116 ch)	4,8
MG	
3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,4
MINI	
3 portes* One 1.2 (102 ch)	6,8
3 portes* Cooper (136 ch)	6,6
3 portes* Cooper S (178 ch)	6,6
3 portes* JCW BVA (231 ch)	7,4
3 portes* Cooper D (116 ch)	5,1
3 portes Cooper C (156 ch)	6,4
3 portes Cooper S (204 ch)	6,5
5 portes* Cooper (136 ch)	7,2
5 portes* Cooper S (192 ch)	7,3
MITSUBISHI	
Space Star 1.2 (71 ch)	5,6
Colt 1.0 MPI-T (91 ch)	6
Colt 1.6 MPI HEV (143 ch)	5,2
NISSAN	
Micra* 1.0 IG-T (100 ch)	6,3
Micra* 1.0 IG-T BVA (100 ch)	6,6
Micra* 1.0 DIG-T (117 ch)	6,5
OPEL	
Karl* 1.0 (75 ch)	6
Adam* 1.0 (115 ch)	6,3
Corsa* 1.0 Turbo (115 ch)	7
Corsa* 1.3 CDTI (95 ch)	5,5
Corsa* 1.2 Turbo BVA (100 ch)	6,5
Corsa* 1.2 Turbo BVA (130 ch)	6,6
Corsa* 1.5 Diesel (100 ch)	4,8
Corsa 1.2 (75 ch)	5,7
Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	6
PEUGEOT	
108* 1.0 VTi (72 ch)	5,1
208* 1.2 PureTech BVA (100 ch)	6,6
208* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7
208* 1.5 BlueHDi (100 ch)	5
208 1.2 PureTech (75 ch)	5,9
208 1.2 PureTech (100 ch)	5,8
208 1.2 Hybrid BVA (100 ch)	5,4
208 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	5,8
RENAULT	
Twingo 3* 1.0 SCe (65 ch)	6,1
Twingo 3* 1.0 SCe (75 ch)	5,6
Twingo 3* 0.9 TCe (95 ch)	6,1
Twingo 3* 0.9 TCe BVA (95 ch)	6,3
Clio 5* 1.0 SCe (75 ch)	5,8
Clio 5* 1.0 TCe (100 ch)	5,8
Clio 5* 1.0 TCe X-Tronic (90 ch)	6,2
Clio 5* 1.3 TCe BVA (130 ch)	6,3
Clio 5* 1.5 dCi (85 ch)	4,6
Clio 5* 1.5 dCi (115 ch)	4,8
Clio 5 1.0 SCe (65 ch)	6
Clio 5 1.0 TCe (90 ch)	6
Clio 5 1.0 TCe GPL BVM6 (100 ch)	6/8,3
Clio 5 1.5 Blue dCi (100 ch)	5
Clio 5 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,2
SEAT	
Mii* 1.0 (60 ch)	5,8
Ibiza* 1.0 MPI (75 ch)	6,4
Ibiza* 1.0 EcoTSI DSG7 (110 ch)	6,7
Ibiza* 1.6 TDI (95 ch)	5,4

Consommation moyenne en l/100 km	
Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	5,9
SKODA	
Citigo* 1.0 MPI (75 ch)	6,2
Fabia* 1.0 TSI (110 ch)	6,3
Fabia* 1.0 TSI BVA (110 ch)	6,7
Fabia 1.0 MPI (80 ch)	5,7
Fabia 1.0 TSI (95 ch)	6
Fabia 1.0 TSI BVA (150 ch)	6,9
SMART	
Fortwo* 1.0 (71 ch)	5,9
Fortwo* 0.9 (90 ch)	5,9
Forfour* 0.9 BVA (90 ch)	6,2
SUZUKI	
Ignis* 1.2 Dualjet SHVS (90 ch)	5,4
Ignis* 1.2 Dualjet SHVS 4x4 (90 ch)	6,4
Ignis 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	5,6
Swift* 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	5,6
Swift* 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch)	5,9
Swift Sport* 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6,2
Swift 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	4,9
Swift 1.2 Dualjet Hybrid AllGrip (83 ch)	5,2
Swift 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch)	5
Baleno* 1.2 SHVS (90 ch)	5,5
TOYOTA	
Aygo* 1.0 VVT-i (72 ch)	5,1
Aygo X 1.0 VVT-i (72 ch)	5,3
Yaris* 100h Hybride (100 ch)	5,6
Yaris* 1.5 VVT-i (120 ch)	5,8
Yaris Hybride (116 ch)	5,4
Yaris Hybride (130 ch)	5,3
VOLKSWAGEN	
Up!* 1.0 (75 ch)	6,2
Up!* 1.0 TSI GTI (115 ch)	6,3
Polo* 1.0 TSI DSG7 (110 ch)	6,6
Polo* 1.6 TDI (95 ch)	5,3
Polo 1.0 TSI (95 ch)	5,9
Polo 1.0 TSI DSG7 (95 ch)	6,5
Polo GTI 2.0 TSI (207 ch)	7,4

MG 3 1.5 Hybrid+ (195 ch) - 5,4 l/100 km



La MG3 se permet de proposer à la fois une puissance de GTI et des consos ultra-basses : insolent ! Le tout à des prix contenus...

Peugeot 208 1.2 Hybrid (100 ch) - 5,4 l/100 km



La Peugeot 208 restylée hérite du nouvel ensemble hybride 48V en version 100 ch. Une belle opération, avec une sobriété et une souplesse appréciables.

Les berlines compactes

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
Giulietta* 1.4 T-Jet (120 ch)	8,2
Giulietta* 1.4 MultiAir (150 ch)	7,5
Giulietta* 1.6 JTDM (120 ch)	5,8
Giulietta* 2.0 JTDM (150 ch)	6,2
AUDI	
A3 Berline 35 TFSI Mild Hybrid BVA	6,7
A3 Sportback* 35 TFSI (150 ch)	6,4
A3 RS3 Sportback* 2.5 TFSI (400 ch)	9,8
A3 Sportback* 30 TDI (116 ch)	4,8
A3 Sportback* 40 TFSI e (204 ch)	7,1 (4,2)
A3 Sportback* 45 TFSI e (245 ch)	6,8 (3,9)
A3 Sportback 35 TFSI Mild Hybrid BVA (150 ch)	6,9
A3 S3 Sportback TFSI 4x4 (310 ch)	8,6
A3 Sportback 35 TDI BVA (150 ch)	5
BMW	
116i* (109 ch)	6,9
118i* BVA (136 ch)	7,2
128ti* (265 ch)	8,5
M135i* BVA 4x4 (306 ch)	8,8
116d* BVA (116 ch)	5,6
118d* BVA (150 ch)	5,7
120d* BVA 4x4 (190 ch)	6,4
120i BVA (178 ch)	7,4
CITROËN	
C4* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	6,8
C4* 1.2 PureTech BVA (155 ch)	7
C4* 1.5 BlueHDi (110 ch)	5
C4 1.2 PureTech (100 ch)	6
C4 1.2 PureTech (130 ch)	6,6
C4 1.2 Hybrid (136 ch)	5,7
C4 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,3
C4 X* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	6,9
C4 X 1.2 PureTech (100 ch)	6,3
C4 X 1.2 Hybride BVA (136 ch)	5,7
C4 X 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,6
CUPRA	
Leon* 1.4 e-Hybrid (245 ch)	7,7 (4,7)
Leon 2.0 TSI (300 ch)	8,6
DACIA	
Logan* 1.2 16V (75 ch)	7,1
Logan* 0.9 TCe (90 ch)	6,9
Logan* 1.5 dCi (90 ch)	5,3
DS	
DS 4* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,4
DS 4 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,8
DS 4 1.6 E-Tense (225 ch)	8,2 (5,1)
FIAT	
Tipo* 4 p. 1.4 (95 ch)	7,4
Tipo* 5 p. 1.4 T-Jet (120 ch)	8,2
Tipo* 5 p. 1.6 Multijet (120 ch)	5,5
Tipo Cross* 5 p. 1.0 FireFly (100 ch)	6,5
Tipo Cross* 5 p. 1.5 FireFly DCT7 (130 ch)	6,7
FORD	
Focus* 1.0 EcoBoost BVA (125 ch)	8,1
Focus* 1.0 Flexifuel mHEV BVA (125 ch)	6,1/7,6
Focus* 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)	6,9
Focus* 1.5 EcoBlue BVA (120 ch)	5,7
Focus 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)	6,7
Focus ST (280 ch)	8,7
Focus Active* 1.0 Flexifuel mHEV (125 ch)	6,2/8
HONDA	
Civic* 1.0 i-VTEC (129 ch)	6,7
Civic* 1.0 i-VTEC BVA (129 ch)	6,7
Civic* 1.5 i-VTEC (182 ch)	6,6

Consommation moyenne en l/100 km



Civic* Type R (320 ch) ●	8,6
Civic* 1.6 i-DTEC (120 ch) ●	5,6
Civic e:HEV (184 ch) ●	5,8
HYUNDAI	
i30* 1.0 T-GDi (120 ch) ●	7,2
i30* 1.4 T-GDi (140 ch) ●	7,4
i30* 2.0 T-GDi (275 ch) ●	9
i30* 1.6 CRDi (110 ch) ●	5,7
i30* 1.6 CRDi (136 ch) ●	5,8
i30 1.0 T-GDi BVA 48 V (120 ch) ●	7,4
i30 Fastback* 1.4 T-GDi BVA (140 ch) ●	7,7
i30 Fastback* 1.5 T-GDi BVA 48 V (160 ch) ●	7,1
i30 Fastback* 1.6 CRDi BVA (136 ch) ●	5,9
Ioniq* Hybrid (141 ch) ●	5,9
Ioniq* Hybrid Plug-in (141 ch) ●	5,3 (3,3)
KIA	
Ceed* 1.0 T-GDi (120 ch) ●	7
Ceed* 1.5 T-GDi (160 ch) ●	6,8
Ceed* 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch) ●	5,4
ProCeed* 1.6 T-GDi BVA (204 ch) ●	7,7
LEXUS	
CT* 200h (136 ch) ●	5,7
MAZDA	
3* 2.0 Skyactiv-X M Hybrid (180 ch) ●	7,1
3* 1.8 Skyactiv-D (116 ch) ●	5,3
3 2.0 Skyactiv-G (122 ch) ●	6,6
3 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch) ●	6,8
3 2.0 e-Skyactiv-X M Hybrid (186 ch) ●	6,7
MERCEDES	
Classe A* 220 d BVA (190 ch) ●	5,7
Classe A 180 BVA (136 ch) ●	6,7
Classe A 200 BVA (163 ch) ●	6,8
Classe A 250 e (218 ch) ●	6,6 (2,9)
Classe A AMG A 35 4x4 BVA (306 ch) ●	8,8
Classe A AMG A 45S 4x4 BVA (421 ch) ●	9,8
Classe A 180 d BVA (116 ch) ●	5,5
Classe A 200 d BVA (150 ch) ●	5,4
Classe A Berline 250 e (218 ch) ●	6,6 (2,9)
MINI	
Clubman* Cooper (136 ch) ●	7,5
Clubman* Cooper BVA (136 ch) ●	7,7
Clubman* Cooper S (192 ch) ●	8,1
Clubman* Cooper S BVA (192 ch) ●	8
Clubman* JCW (306 ch) ●	8,9
Clubman* One D (116 ch) ●	5,5
Clubman* One D BVA (116 ch) ●	5,8
Clubman* Cooper D (150 ch) ●	6
Clubman* Cooper D BVA (150 ch) ●	5,8
Clubman* Cooper SD BVA (190 ch) ●	6,1
Clubman* Cooper SD BVA 4x4 (190 ch) ●	6,3
OPEL	
Astra* 1.0 Turbo (105 ch) ●	6,6
Astra 1.2 Turbo (145 ch) ●	5,7
Astra* 1.6 CDTI (110 ch) ●	5,3
Astra* 1.6 CDTI (136 ch) ●	5,8
Astra 1.2 Turbo (130 ch) ●	6,1
Astra 1.2 Turbo Hybrid (136 ch) ●	6
Astra Hybrid (180 ch) ●	7,2 (4,2)
Astra Hybrid (225 ch) ●	7,2 (4,2)
PEUGEOT	
308* 1.2 PureTech (82 ch) ●	6,7
308* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,8
308* 1.2 PureTech (130 ch) ●	7
308* 1.6 PureTech BVA (225 ch) ●	7,9
308* GTi By Peugeot Sport (263 ch) ●	8,4
308* 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	5,5

Consommation moyenne en l/100 km



308* 1.6 BlueHDi (120 ch) ●	5,1
308* 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	5,2
308* 2.0 BlueHDi (150 ch) ●	5,9
308* 2.0 BlueHDi BVA8 (180 ch) ●	6,5
308* 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,1
308* 1.2 PureTech BVA8 (130 ch) ●	6,5
308* 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	5,3
308 1.2 PureTech (130 ch) ●	6,2
308 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,6
308 1.2 Hybrid BVA (136 ch) ●	6
308 Plug-in Hybrid BVA (180 ch) ●	7,4 (4,3)
308 Plug-in Hybrid BVA (225 ch) ●	7,5 (4,4)
RENAULT	
Megane* 1.0 TCe (115 ch) ●	6,2
Megane* 1.3 TCe (140 ch) ●	6,8
Megane* 1.3 TCe BVA (140 ch) ●	6,9
Megane* 1.3 TCe BVA (160 ch) ●	7,6
Megane* RS Trophy BVA (300 ch) ●	9,2
Megane* 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,4
Megane* 1.5 Blue dCi BVA (115 ch) ●	5,2
Megane* 1.6 E-Tech Plug-in Hybrid (160 ch) ●	6,1 (3,7)
SEAT	
Leon* 1.5 eTSI BVA (150 ch) ●	6,5
Leon* 1.5 TSI (150 ch) ●	7
Leon* 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,4
Leon* 1.4 e-Hybrid (204 ch) ●	7,5 (4,4)
SKODA	
Scala* 1.0 TSI BVA (110 ch) ●	6,4
Scala* 1.6 TDI (116 ch) ●	5,3
Scala 1.0 TSI BVA (116 ch) ●	6,2
Scala 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	6,4
TOYOTA	
Auris* 1.2 T (116 ch) ●	6,8
Auris* 136h (136 ch) ●	5,7
Auris* 1.6 D-4D (112 ch) ●	5,7
Prius 3* 136h (136 ch) ●	5
Corolla* 1.8 Hybride (122 ch) ●	5,5
Corolla* 2.0 Hybride (184 ch) ●	5,9
Corolla 1.8 Hybride (140 ch) ●	6
Prius 4* Hybride (122 ch) ●	4,6
Prius 4* Hybride Rechargeable (122 ch) ●	4,3 (2,6)
Prius 5 Hybride Rechargeable (223 ch) ●	5,1 (2,1)
VOLKSWAGEN	
Coccinelle* 1.2 TSI (105 ch) ●	7,6
Golf 7* 1.0 TSI (115 ch) ●	6,5
Golf 7* 1.5 TSI (150 ch) ●	6,6
Golf 7* GTI 2.0 TSI BVA (245 ch) ●	8,7
Golf 7* 1.6 TDI (115 ch) ●	5,4
Golf 7* 2.0 TDI (150 ch) ●	5,9
Golf 8* 1.0 eTSI BVA (110 ch) ●	6,5
Golf 8* 1.5 TSI (130 ch) ●	6,2
Golf 8* GTI 2.0 TSI BVA (245 ch) ●	7,8
Golf 8 R* 2.0 TSI BVA (300 ch) ●	8,3
Golf 8 R "20 ans" 2.0 TSI BVA (333 ch) ●	8,6
Golf 8* GTD 2.0 TDI BVA (200 ch) ●	6
Golf 8* 1.4 eHybrid (204 ch) ●	6,5 (3,5)
Golf 8 GTE* 1.4 eHybrid (245 ch) ●	6,9 (3,7)
Golf 8 1.5 eTSI BVA (116 ch) ●	6,3
Golf 8 1.5 eTSI BVA (150 ch) ●	6,1
Golf 8 2.0 TDI BVA (115 ch) ●	5,2
Golf 8 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,2
VOLVO	
V40* T2 (122 ch) ●	7,8
V40* D2 (120 ch) ●	5,9

Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch) - 6 l/100 km



N. SOLER

La Corolla a vu sa puissance grimper de 122 à 140 ch. L'agrément y gagne, mais l'appétit augmente de 0,5 l/100 km, tout en restant mesuré.

Citroën C4 X 1.2 Hybride (136 ch) - 5,7 l/100 km



N. SOLER

Bientôt restylée, la C4 X profite déjà de l'ensemble hybride 48V. Agréable, il permet à cette C4 allongée de passer sous les 6 l/100 km en moyenne.

Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DSC6 (136 ch) - 6 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Le moteur hybride 48V prend ici la place du 1.2 PureTech 130. La 308 économise au passage plus de 1 l/100 km en ville, et 0,5 l/100 km en moyenne.

Skoda Scala 1.0 TSI DSG7 (116 ch) - 6,2 l/100 km



N. SOLER

La Scala restylée garde l'ancien 1.0 TSI de 116 ch, à trois cylindres (contre 4 cylindres pour le 1.5 eTSI de la Golf). Mais les consos sont similaires.

Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (116 ch) - 6,3 l/100 km



N. SOLER

Pour son restylage, la Golf profite d'une évolution du 1.5 eTSI micro-hybride, plus sophistiqué que jamais, sans atteindre le niveau de vrais hybrides.

Les familiales et routières

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 9,3 l/100 km en essence, 6,4 l/100 km en diesel et 8,2 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO	
Giulia* 2.2 d (150 ch)	6
Giulia* 2.2 d BVA (190 ch)	7,1
Giulia* 2.0 T BVA (200 ch)	8,8
Giulia 2.0 Turbo AT8 (280 ch)	8,7
Giulia Quadrifoglio (520 ch)	11,9
Giulia 2.2 d BVA (160 ch)	6,6
Giulia 2.2 d BVA Q4 (210 ch)	6,7
AUDI	
A4* 2.0 TFSI Ultra BVA (190 ch)	7,4
A4* 2.0 TDI Ultra (150 ch)	5,7
A4* 2.0 TDI BVA (190 ch)	6,1
A4* 3.0 TDI BVA (218 ch)	6,5
RS 4* Avant (450 ch)	10,1
A4* 40 TDI BVA 4x4 (204 ch)	5,9
A5 Sportback* 40 TFSI BVA (190 ch)	7,5
A5 Sportback* 40 TDI 4x4 BVA (207 ch)	6,9
A6* 2.0 TDI Ultra BVA (190 ch)	6,5
A6* 3.0 V6 BitDI (313 ch)	7,8
RS 6 Avant Performance (630 ch)	12,6
A6 40 TDI (204 ch)	6,2
BMW	
320i BVA (184 ch)	7,6
318d BVA (150 ch)	5,8
320d BVA (190 ch)	5,7
320e (204 ch)	7,7 (4)
330e (292 ch)	8 (4,3)
M3 Touring Competition M xDrive (510 ch)	10
M340d Touring xDrive (340 ch)	7,1
320e Touring* (204 ch)	8,3 (4,8)
330e Touring xDrive (292 ch)	8,8 (5,3)
320d Touring xDrive (190 ch)	6
420i BVA (184 ch)	7,9
M440i xDrive 48V BVA (374 ch)	10
420d xDrive 48V BVA (190 ch)	6,4
520d* (190 ch)	6,3
530d* xDrive (265 ch)	7,4
530e* xDrive (292 ch)	8,6 (5)
520i (208 ch)	6,8
520d xDrive (197 ch)	6,4
CITROËN	
C5* 1.6 e-HDi (115 ch)	6,1
C5* 2.0 BlueHDi (150 ch)	6,4
C5 X 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,1
C5 X* 1.6 PureTech BVA (180 ch)	7,2
C5 X Hybride Rechargeable (180 ch)	7,7 (4,5)
C5 X Hybride Rechargeable (225 ch)	8 (4,9)
DS	
DS 5* 2.0 BlueHDi (150 ch)	6,2
DS 5* Hybrid4 (200 ch)	5,4
DS 9* E-Tense (225 ch)	8 (5,2)
DS 9* E-Tense (250 ch)	7,9 (4,1)
DS 9* E-Tense 4x4 (360 ch)	8,6 (5,5)
FORD	
Mondeo* 1.0 EcoBoost (125 ch)	7,4
Mondeo* 2.0 TDCi (150 ch)	6,6
Mondeo* Hybrid (187 ch)	6,5
JAGUAR	
XE* 2.0 (200 ch)	8,7
XE* 2.0 D BVA (180 ch)	6,4
XF* 2.0 D 4x4 (180 ch)	7,3
LEXUS	
IS* 300h (223 ch)	7
GS* 300h (223 ch)	6,9
GS* 450h (345 ch)	7,7

Consommation moyenne en l/100 km



MASERATI	
Ghibli* 3.0 Diesel (275 ch)	9,5
MAZDA	
6* 2.2 Skyactiv-D BVA (184 ch)	6,2
MERCEDES	
Classe C 200 BVA (204 ch)	7,3
Classe C 220 d BVA (200 ch)	5,5
Classe C 300 e BVA (313 ch)	8 (0,8)
Classe C Break All Terrain 220 d BVA (200 ch)	6,2
Classe C Break 300 e BVA (313 ch)	9 (2)
Classe C Break 63 AMG S E Performance (680 ch)	12,4
Classe E* 350 d BVA (258 ch)	7,5
Classe E 220 d BVA (197 ch)	5,6
Classe E 450 d 4x4 (367 ch)	6,9
Classe E 300 e (320 ch)	8,4 (5)
Classe E Break 220d (197 ch)	5,9
Classe E Break 300 de (306 ch)	6,8 (4,4)
OPEL	
Insignia Grand Sport* 1.6 Diesel BVA (136 ch)	6,7
Insignia Sports Tourer* 2.0 Diesel BVA (174 ch)	6,1
PEUGEOT	
508 SW* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	6,8
508* 1.6 PureTech (180 ch)	7,5
508* 1.6 PureTech (225 ch)	8
508* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	7
508* 1.5 BlueHDi (130 ch)	5,5
508* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,6
508 Plug-in Hybrid (180 ch)	8 (4,8)
508 PSE Plug-in Hybrid (360 ch)	8,1 (5,3)
508 SW Plug-in Hybrid (225 ch)	8,1 (5,1)
508 SW PSE Plug-in Hybrid (360 ch)	8,2 (5,4)
PORSCHE	
Panamera* E-Hybrid (462 ch)	9 (5,4)
Panamera Sport Turismo* Turbo (550 ch)	12,5
RENAULT	
Talisman* 1.3 TCe (160 ch)	8
Talisman* 1.6 TCe BVA (200 ch)	8,6
Talisman* 1.5 dCi (110 ch)	5,3
Talisman* 1.6 dCi (130 ch)	6
Talisman* 1.6 dCi BVA (160 ch)	6,7
Talisman* 1.7 Blue dCi BVA (150 ch)	6,6
Talisman* 2.0 Blue dCi (160 et 200 ch)	6,9
Talisman Estate* 1.3 TCe (140 ch)	7,1
Talisman Estate* 1.3 TCe BVA (160 ch)	8
SKODA	
Octavia* 1.0 TSI (116 ch)	6,7
Octavia* 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	6,3
Octavia 2.0 TDI (116 ch)	4,6
Octavia Combi 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	6,1
Octavia Combi 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,3
Octavia Combi Scout* 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch)	5,8
Octavia Combi iV* 1.4 TSI PHEV (245 ch)	7,4 (4,4)
Superb* 1.6 TDI (120 ch)	5,7
Superb 2.0 TDI BVA (150 ch)	6,3
Superb Combi Scout* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch)	7
Superb Combi iV* 1.4 TSI PHEV (218 ch)	7,4 (4,6)
SUBARU	
Impreza* WRX STI (300 ch)	11,2
TOYOTA	
Camry Hybrid (218 ch)	5,9

Consommation moyenne en l/100 km



VOLKSWAGEN	
Passat* 1.6 TDI (120 ch)	5,5
Passat* GTE (218 ch)	7,2 (4,7)
Passat* 2.0 TDI (150 ch)	5,4
Passat break 1.5 eTSI (150 ch)	7
Passat break 2.0 TDI (150 ch)	5,6
Arteon 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,7
Arteon Shooting Brake* 2.0 TSI BVA (190 ch)	8,4
Arteon Shooting Brake 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,2
Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid (218 ch)	7,7 (5)
VOLVO	
S60 Recharge T6 4x4 (350 ch)	7,1 (1,6)
S60 T8 Twin Engine Polestar (405 ch)	8,9 (6,1)
V60 Recharge T6 4x4 (350 ch)	7,2 (1,8)
V60 Cross Country* B4 Pro 4x4 BVA (197 ch)	7,3

BMW 520i (208 ch) - 6,8 l/100 km



Profilée et bien aidée par un moteur micro-hybride très efficace, la 520i étonne par sa sobriété : elle se contente de 6,3 l/100 km sur autoroute !

Peugeot 508 Plug-in Hybrid (180 ch) - 8 l/100 km



La 508 continue sa carrière, après un restylage, avec ce bloc hybride rechargeable de 180 ch. Elle atteint 40 km d'autonomie électrique moyenne.

Volkswagen Passat 2.0 TDI (150 ch) - 5,6 l/100 km



La nouvelle Passat n'est plus disponible qu'en break mais elle peut encore être équipée du 2.0 TDI, parfait compagnon pour les gros rouleurs.

Les SUV citadins

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 7,1 l/100 km **en essence**, 5,9 l/100 km **en diesel** et 6,2 l/100 km **en hybride**

Consommation moyenne en l/100 km



Marque	Modèle	Consommation (l/100 km)
AUDI		
Q2* 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch)	8,1	
Q2* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch)	7	
Q2 30 TFSI BVA (116 ch)	7,4	
Q2 35 TFSI BVA (150 ch)	7,4	
SQ2 (300 ch)	8,8	
Q2 30 TDI BVA (116 ch)	6,3	
Q2 35 TDI BVA 4x4 (150 ch)	6,7	
CITROËN		
C4 Cactus* 1.2 PureTech (110 ch)	6,2	
C4 Cactus* 1.6 BlueHDi (100 ch)	5,1	
C3 Aircross* 1.2 PureTech (82 ch)	6,8	
C3 Aircross* 1.2 PureTech BVA (110 ch)	7,4	
C3 Aircross* 1.5 BlueHDi (120 ch)	5,5	
C3 Aircross* 1.2 PureTech (110 ch)	6,7	
C3 Aircross* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,1	
C3 Aircross* 1.5 BlueHDi (110 ch)	5,1	
DACIA		
Duster* 1.0 Eco-G (100 ch)	7/9,8	
Duster* 1.3 TCe (130 ch)	6,9	
Duster* 1.3 TCe 4x4 (130 ch)	6,9	
Duster* 1.3 TCe BVA (150 ch)	6,9	
Duster* 1.5 Blue dCi (95 ch)	5,5	
Duster* 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,3	
Duster* 1.5 Blue dCi 4x4 (115 ch)	6,2	
Duster 1.0 Eco-G (100 ch)	6,8/9,6	
Duster 1.2 TCe (130 ch)	6,4	
Duster 1.2 TCe 4x4 (130 ch)	6,9	
Duster 1.6 Hybrid (140 ch)	6,2	
DS		
DS 3 Crossback* 1.2 PureTech BVA (155 ch)	7,4	
DS 3 1.2 PureTech (100 ch)	7,7	
DS 3 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,2	
DS 3 1.2 Hybride BVA (136 ch)	5,8	
DS 3 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6	
FIAT		
500X* 1.6 E-torQ (110 ch)	8,8	
500X* 1.4 MultiAir (140 ch)	7,5	
500X* 1.0 FireFly Turbo T3 (120 ch)	6,9	
500X* 1.6 Multijet (120 ch)	6,1	
500X* 2.0 Multijet 4x4 BVA (140 ch)	7,3	
500X* 1.5 FireFly DCT7 Hybrid (130 ch)	6,9	
FORD		
EcoSport* 1.0 EcoBoost (125 ch)	8	
EcoSport* 1.5 EcoBlue 4x4 (125 ch)	6,9	
Puma* 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)	6,4	
Puma* 1.0 EcoBoost BVA (125 ch)	6,7	
Puma* 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)	6,5	
Puma* 1.0 Flexifuel mHEV (125 ch)	7,7/6,3	
Puma* ST 1.5 EcoBoost (200 ch)	7,6	
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (155 ch)	7	
Puma ST 1.0 EcoBoost mHEV BVA (170 ch)	7,2	
HONDA		
HR-V* 1.5 i-VTEC (130 ch)	6,9	
HR-V* 1.5 i-VTEC Turbo BVA (182 ch)	7	
HR-V* 1.6 i-DTEC (120 ch)	5,2	
HR-V e:HEV (131 ch)	5,9	
HYUNDAI		
Bayon 1.0 T-GDi 48V (100 ch)	6,2	
Kona* 1.6 CRDi (115 ch)	5,6	
Kona* 1.0 T-GDi (120 ch)	7,2	
Kona* Hybrid (141 ch)	6	
Kona 2 Hybrid (141 ch)	5,4	
JEEP		
Avenger 1.2 Turbo (100 ch)	6,5	

Consommation moyenne en l/100 km



Marque	Modèle	Consommation (l/100 km)
AVENGER		
Avenger 1.2 Turbo Hybrid (100 ch)	6,1	
RENEGADE*		
Renegade* 1.0 GSE T3 (120 ch)	7,9	
Renegade* 1.3 GSE T4 (150 ch)	8,5	
Renegade* 1.6 MultiJet (120 ch)	6,6	
Renegade* 2.0 MultiJet 4x4 (140 ch)	7,1	
Renegade e-Hybrid (130 ch)	7,9	
Renegade 4xe PHEV 1.3 GSE eAWD (190 ch)	7,9 (5,2)	
KIA		
Soul* 1.6 CRDi (128 ch)	6,7	
Soul* 1.6 CRDi BVA (136 ch)	6,8	
Stonic* 1.0 T-GDi (120 ch)	7,2	
Stonic* 1.6 CRDi (110 ch)	5,8	
Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	6,5	
Stonic 1.0 T-GDi MHEV (120 ch)	6,5	
LEXUS		
LBX Hybride (136 ch)	5,7	
MAZDA		
CX-3* 2.0 Skyactiv-G (121 ch)	7,2	
CX-3* 2.0 Skyactiv-G (150 ch)	7,3	
CX-3* 1.5 Skyactiv-D (105 ch)	5,3	
MG		
ZS 1.5 VTI-Tech (106 ch)	7,1	
ZS 1.0 T-GDI (111 ch)	7,6	
MINI		
Countryman* Cooper (136 ch)	7,7	
Countryman* Cooper S BVA (178 ch)	8,1	
Countryman* Cooper SE ALL4 (220 ch)	7,6 (4,8)	
Countryman* Cooper D BVA (150 ch)	6,1	
Countryman* Cooper SD BVA 4x4 (190 ch)	6,5	
MITSUBISHI		
ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	6	
ASX 1.6 MPI PHEV (159 ch)	6,4 (3,9)	
NISSAN		
Juke* 1.0 DIG-T BVA (117 ch)	7,5	
Juke 1.0 DIG-T (114 ch)	6,7	
Juke Hybrid (143 ch)	5,9	
OPEL		
Mokka X* 1.4 Turbo (140 ch)	7,9	
Mokka X* 1.6 CDTI (110 ch)	5,9	
Mokka 1.2 Turbo (100 ch)	6,4	
Mokka 1.2 Turbo BVA8 (130 ch)	7,1	
Crossland 1.2 Turbo BVA (130 ch)	7,7	
PEUGEOT		
2008* 1.2 PureTech (130 ch)	6,9	
2008* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,1	
2008* 1.2 PureTech BVA (155 ch)	7,6	
2008* 1.5 BlueHDi (100 ch)	5,9	
2008* 1.5 BlueHDi (110 ch)	5,2	
2008* 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,8	
2008 1.2 PureTech (100 ch)	6,3	
2008 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	5,8	
RENAULT		
Captur* 1.0 TCe (100 ch)	6,5	
Captur* 1.3 TCe (130 ch)	6,8	
Captur* 1.3 TCe BVA (130 ch)	7,4	
Captur 1.3 TCe (140 ch)	6,8	
Captur 1.3 TCe BVA (140 ch)	6,6	
Captur* 1.3 TCe BVA (155 ch)	7,4	
Captur* 1.5 Blue dCi (95 ch)	5,6	
Captur* 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,9	
Captur* 1.6 E-Tech Plug-in Hybrid (160 ch)	6,2 (4)	
Captur 1.0 TCe (90 ch)	6,4	
Captur 1.0 TCe GPL (100 ch)	6,6/9	
Captur 1.3 TCe Mild Hybrid BVA (160 ch)	6,8	
Captur 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,5	

Consommation moyenne en l/100 km



Marque	Modèle	Consommation (l/100 km)
SEAT		
Arona* 1.0 EcoTSI (115 ch)	6,8	
Arona* 1.0 EcoTSI BVA (110 ch)	6,5	
Arona* 1.6 TDI BVA (95 ch)	6,1	
Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	6,2	
SKODA		
Kamiiq* 1.6 TDI (116 ch)	5,8	
Kamiiq 1.0 TSI (95 ch)	6,7	
Kamiiq 1.0 TSI BVA (116 ch)	6,2	
Kamiiq 1.5 TSI BVA (150 ch)	6,9	
SUZUKI		
Jimny* 1.5 VVT (102 ch)	8,2	
Vitara* 1.0 Boosterjet BVA (111 ch)	7	
Vitara* 1.6 DDIS (120 ch)	5,3	
Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6,1	
Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid BVA (129 ch)	6,3	
Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)	6,2	
TOYOTA		
Yaris Cross Hybride (116 ch)	5,7	
Yaris Cross Hybride 4x4 (116 ch)	6,4	
C-HR* 1.2 T (116 ch)	7,9	
C-HR* Hybride (122 ch)	6,1	
C-HR* Hybride (184 ch)	6,1	
VOLKSWAGEN		
T-Cross* 1.6 TDI BVA (95 ch)	6,1	
T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	6,3	
T-Cross 1.0 TSI BVA (115 ch)	6,4	
T-Cross 1.5 TSI BVA (150 ch)	6,8	
T-Roc* 1.0 TSI (110 ch)	6,3	
T-Roc* 1.0 TSI (115 ch)	7,2	
T-Roc* 1.5 TSI Evo (150 ch)	7,2	
T-Roc* 2.0 TSI BVA 4x4 (190 ch)	8,6	
T-Roc R* (300 ch)	10	
T-Roc* 1.6 TDI (115 ch)	6,4	
T-Roc 1.5 TSI Evo BVA (150 ch)	7,5	
T-Roc 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch)	6,8	
T-Roc Cabriolet* 1.5 TSI BVA (150 ch)	7,5	
Taigo* 1.0 TSI (110 ch)	6,8	
Taigo 1.5 TSI Evo BVA (150 ch)	7,1	

Dacia Duster 1.6 Hybrid (140 ch) - 6,2 l/100 km



Le tout nouveau Duster hérite de l'ensemble hybride du Jogger. Un bond en avant côté agrément, pour des consos finalement raisonnables.

Mitsubishi ASX 1.6 MPI PHEV (159 ch) - 6,4 l/100 km



Contrairement au Captur, dont il est le jumeau, l'ASX est encore disponible en hybride rechargeable. Comptez 40 km d'autonomie électrique.

Les SUV compacts

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 8 l/100 km **en essence**, 6,5 l/100 km **en diesel** et 7,2 l/100 km **en hybride**

Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO	
Tonale 1.6 Multijet (130 ch)	6,6
Tonale 1.5 Hybrid BVA (130 ch)	7,4
Tonale 1.5 Hybrid BVA (160 ch)	7,4
Tonale Plug-in Hybrid Q4 (160 ch)	8,7 (4,8)

AUDI	
Q3* 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch)	9,9
Q3* 45 TFSI (230 ch)	9,7
Q3* 40 TDI BVA 4x4 (190 ch)	7,2
Q3* 45 TFSI e (245 ch)	8,6 (5,7)
Q3 35 TFSI MHEV BVA (150 ch)	8
Q3 35 TDI 4x4 (150 ch)	6,7
Q3 35 TDI BVA (150 ch)	6,6
Q3 Sportback* 45 TFSI BVA 4x4 (230 ch)	10,2
Q3 Sportback 35 TDI BVA (150 ch)	7,2
Q3 Sportback 40 TDI BVA 4x4 (200 ch)	7,5

BMW	
X1* 23i xDrive (218 ch)	7,3
X1 18i sDrive (136 ch)	7
X1 20i sDrive (170 ch)	6,9
X1 18d sDrive (150 ch)	5,5
X1 23d xDrive (211 ch)	5,6
X1 xDrive 25e (245 ch)	7,1 (2,3)
X1 xDrive 30e (326 ch)	6,8 (2,2)
X2* 18i BVA (140 ch)	8,1
X2* 20i xDrive (192 ch)	7,7
X2* 25e xDrive (220 ch)	7,9 (5,1)
X2* 18d BVA (150 ch)	6,2
X2* 20d BVA xDrive (190 ch)	6,5
X2 20i BVA sDrive (170 ch)	7,2
X2 20d BVA xDrive (163 ch)	5,5

CITROËN	
C5 Aircross* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,5
C5 Aircross* 1.6 PureTech BVA (180 ch)	8,5
C5 Aircross* 1.5 BlueHDi (130 ch)	6,3
C5 Aircross* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	7
C5 Aircross 1.2 PureTech (130 ch)	7,3
C5 Aircross 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,2
C5 Aircross Hybride Rechargeable (180 ch)	7,8 (4,7)
C5 Aircross Hybride Rechargeable (225 ch)	7,7 (4,4)

CUPRA	
Formentor* 1.5 TSI BVA (150 ch)	7,9
Formentor* 2.5 TSI BVA 4x4 (390 ch)	10,3
Formentor* 1.4 e-Hybrid (204 ch)	7 (4,2)
Formentor* 1.4 e-Hybrid (245 ch)	7,9 (4,8)

DACIA	
Jogger 1.0 Eco-G (100 ch)	7,2/9,9
Jogger 1.0 TCe (110 ch)	6,7
Jogger 1.6 Hybrid (140 ch)	6,4

DS	
DS 7 Crossback* 1.2 PureTech (130 ch)	7,9
DS 7 Crossback* 1.6 PureTech (180 ch)	8,7
DS 7 Crossback* 1.6 PureTech (225 ch)	8,1
DS 7 1.5 BlueHDi Drive Efficiency* (130 ch)	6,1
DS 7 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,2
DS 7 E-Tense (225 ch)	7,8 (4,7)

Consommation moyenne en l/100 km



DS 7 E-Tense 4x4 (300 ch)	8,2 (5,1)
DS 7 E-Tense (360 ch)	9,1 (5,4)
FORD	
Kuga* 1.5 TDCi (120 ch)	6,8
Kuga* 2.0 TDCi (150 ch)	7,2
Kuga* 2.0 EcoBlue mHEV (150 ch)	6,1
Kuga* 2.5 FHEV Flexifuel (190 ch)	6,5/7,9
Kuga* 2.5 FHEV 4x4 (190 ch)	7
Kuga* 2.5 Duratec PHEV (225 ch)	6,7 (3,3)
Kuga 2.5 FHEV Flexifuel (180 ch)	6,3/8,5

HONDA	
ZR-V Hybrid (184 ch)	6,3
CR-V* 1.6 i-DTEC (120 ch)	6
CR-V* 1.5 VTEC 5 places (173 ch)	7,5
CR-V* 2.0 i-MMD Hybrid (184 ch)	6,8
CR-V* 2.0 i-MMD Hybrid 4x4 (184 ch)	7,6

HYUNDAI	
Tucson* 1.6 T-GDi 48V DCT7 (150 ch)	7,9
Tucson* 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)	6,9

BMW X2 20d xDrive (163 ch) - 5,5 l/100 km



BMW fait toujours confiance au diesel sur son tout nouveau X2. Et à raison : son moteur se montre particulièrement frugal, tout en étant plaisant.

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch) - 6,9 l/100 km



Passé par la case restylage, le Hyundai Tucson progresse sur plusieurs points, sauf en consommation, qui ne bat pas de record.

Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch) - 6,3 l/100 km



L'ensemble hybride 48V de 136 ch est, pour l'heure, la seule mécanique thermique du nouveau 3008. Mais c'est une bonne pioche : sobre et agréable.

Consommation moyenne en l/100 km



Tucson* 1.6 CRDi Hybrid 48V BVA (136 ch)	6,2
Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	6,9
JAGUAR	
E-Pace* P250 BVA 4x4 (249 ch)	11,1
E-Pace* D150 BVA 4x4 (150 ch)	8,2
E-Pace* D180 BVA 4x4 (180 ch)	8,3
E-Pace* D240 BVA 4x4 (240 ch)	8,5
E-Pace* P300e (309 ch)	9,1 (5,5)
E-Pace P200 FlexFuel MHEV (200 ch)	10,2/12,2

JEEP	
Wrangler Unlimited 2.0 T BVA (272 ch)	12
Compass* 1.4 MultiAir (140 ch)	8,6
Compass* 1.3 GSE BVA (150 ch)	7,6
Compass* 1.6 MultiJet (120 ch)	6,8
Compass e-Hybrid BVA (130 ch)	6,8
Compass 4xe PHEV BVA (240 ch)	8,1 (5,3)

KIA	
Niro* Hybride (141 ch)	6
Niro* Hybride Rechargeable (141 ch)	5,5 (3,5)
Sportage* 1.6 CRDi MHEV (115 ch)	6
Sportage* 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch)	6,1
Niro Hybride (141 ch)	5,6
Niro Hybride Rechargeable (183 ch)	5,6 (3)
XCeed* 1.5 T-GDi (160 ch)	7,3
XCeed* 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch)	5,9
XCeed Hybride Rechargeable (141 ch)	6,9 (4,6)
Sportage 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch)	6,5
Sportage 1.6 T-GDi Hybride (183 ch)	7,1
Sportage 1.6 T-GDi Hybride Rechargeable (265 ch)	7,4 (3,6)

LAND ROVER	
Range Rover Evoque* P200 (200 ch)	10,9
Range Rover Evoque* D180 BVA (180 ch)	8
Range Rover Evoque* D240 BVA (180 ch)	8,5
Range Rover Evoque P200 Flexfuel (200 ch)	10,2/12,2
Range Rover Evoque P300e (309ch)	5,6

LEXUS	
UX 250h 4x4 (184 ch)	6,1

LYNK & CO	
01 (261 ch)	8,9 (4,5)

MAZDA	
CX-30* 2.0 Skyactiv-X 4x4 (180 ch)	7,5
CX-30* 2.0 Skyactiv-X BVA (180 ch)	7,3
CX-30* 1.8 Skyactiv-D BVA (116 ch)	6,5
CX-30 2.0 Skyactiv-G (122 ch)	6,9
CX-30 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch)	7,5
CX-5* 2.2 Skyactiv-D (150 ch)	6,5
CX-5* 2.2 Skyactiv-D BVA 4x4 (175 ch)	7,6
CX-5 2.0 Skyactiv-G (165 ch)	8,1

MERCEDES	
GLA* 200 CDI (136 ch)	6
GLA* 200 CDI BVA (136 ch)	6
GLA* 250 BVA 4x4 (211 ch)	8,5

Consommation moyenne en l/100 km



GLA* 200 d BVA (136 ch)	6,4
GLA* 220 d BVA 4x4 (177 ch)	6,8
GLA 200 BVA (163 ch)	7,1
GLA 250 e (218 ch)	7,8 (4)
GLA 200 d BVA (150 ch)	5,8
GLA 220 d BVA 4x4 (190 ch)	6,6
MG	
EHS 1.5 T GDI Hybride Rechargeable (258 ch)	9,6 (5,5)
MINI	
Countryman C (170 ch)	6,9
Countryman JCW ALL4 (300 ch)	9
MITSUBISHI	
ASX* 1.6 (115 ch)	7,1
ASX* 1.8 DI-D (115 ch)	6,5
ASX* 2.2 DI-D BVA 4x4 (150 ch)	7,6
Eclipse Cross 2.4 MIVEC PHEV (203 ch)	8,6 (5,4)
NISSAN	
Qashqai* 1.3 DIG-T (140 ch)	7,6
Qashqai* 1.3 DIG-T (160 ch)	7,8
Qashqai* 1.5 dCi (115 ch)	5,9
Qashqai* 1.7 dCi (150 ch)	6,1
Qashqai 1.3 Mild Hybrid (140 ch)	7,1
Qashqai 1.3 Mild Hybrid BVA (158 ch)	7,4
Qashqai e-Power (190 ch)	6,8
OPEL	
Grandland X* 1.2 Turbo (130 ch)	7,8
Grandland X* 1.6 Diesel (120 ch)	6,2
Grandland X* 2.0 Diesel BVA (177 ch)	6,7
Grandland* 1.2 Turbo (130 ch)	7,1
Grandland* 1.5 Diesel (130 ch)	6,1
Grandland* Hybride Rechargeable (225 ch)	7,6 (4,6)
Grandland* Hybride Rechargeable 4x4 GSE (300 ch)	8 (4,3)
Grandland 1.2 Turbo Hybrid BVA (136 ch)	6,5
PEUGEOT	
408* 1.2 PureTech EAT8 (130 ch)	7,2
408 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	6,3
408 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)	7,7 (4,6)
408 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	7,8 (4,7)
3008* 1.2 PureTech (130 ch)	7,4
3008* 1.2 PureTech BVA8 (130 ch)	8
3008* 1.6 PureTech BVA8 (180 ch)	8,2
3008* 1.6 BlueHdi (100 ch)	6
3008* 1.6 BlueHdi BVA (120 ch)	6,2
3008* 1.6 BlueHdi basse consommation (120 ch)	5,9
3008* 1.5 BlueHdi (130 ch)	5,9
3008* 2.0 BlueHdi (150 ch)	6,4
3008* 2.0 BlueHdi BVA (180 ch)	6,8
3008* 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	6,6
3008* Plug-in Hybrid (180 ch)	7,8 (4,8)
3008* Plug-in Hybrid (225 ch)	7,6 (4,6)
3008* Hybrid 4x4 (300 ch)	8 (4,8)
3008 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	6,3

Consommation moyenne en l/100 km



RENAULT	
Kadjar* 1.3 TCe (140 ch)	7,5
Kadjar* 1.3 TCe BVA (140 ch)	8
Kadjar* 1.3 TCe BVA (160 ch)	8,1
Kadjar* 1.6 TCe BVA (165 ch)	7,8
Kadjar* 1.5 dCi (110 ch)	5,8
Kadjar* 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,9
Kadjar* 1.6 dCi (130 ch)	6,2
Kadjar* 1.6 dCi BVA (130 ch)	6,9
Kadjar* 1.5 Blue dCi (150 ch)	6,2
Arkana 1.3 mild hybrid (140 ch)	7,2
Arkana 1.3 mild hybrid (160 ch)	7,3
Symbioz 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,9
Austral 1.2 mild hybrid Advanced (130 ch)	7,2
Austral 1.3 mild hybrid (160 ch)	7,6
Austral 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6,2
SEAT	
Ateca* 1.4 EcoTSI ACT 4x4 (150 ch)	8,3
Ateca* 1.0 TSI (115 ch)	7,6
Ateca* 2.0 EcoTSI (190 ch)	8,8
Ateca* 1.6 TDI (115 ch)	6,3
Ateca* 2.0 TDI (150 ch)	5,9
Ateca* 2.0 TDI 4x4 (150 ch)	6,7
Ateca 1.5 TSI BVA (150 ch)	7,9
Ateca 2.0 TDI BVA (150 ch)	6,4
SKODA	
Karoq* 1.0 TSI (116 ch)	7,6
Karoq* 1.5 TSI BVA 4x4 (150 ch)	8,8
Karoq* 2.0 TSI BVA 4x4 (190 ch)	8,9
Karoq* 1.6 TDI (116 ch)	6,4
Karoq* 1.6 TDI BVA (116 ch)	6,4
Karoq 1.5 TSI (150 ch)	6,4
Karoq 1.5 TSI BVA (150 ch)	7,9
Karoq 2.0 TDI 150 BVA 4x4 (150 ch)	6,9
SUBARU	
XV* 2.0i BVA (150 ch)	8,3
Forester* 2.0D (147 ch)	6,8
SUZUKI	
S-Cross* 1.0 Boosterjet (111 ch)	6,7
S-Cross* 1.6 DDiS BVA 4x4 (120 ch)	6,3
S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6
S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,2
Across Hybride Rechargeable (306 ch)	6,6 (2,3)
TOYOTA	
C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	5,8
C-HR 2.0 Hybride 200 (197 ch)	5,8
C-HR 2.0 Hybride 200 4x4 (197 ch)	6,1
C-HR 2.0 Hybride Rechargeable 225 (223 ch)	5,8 (2,7)
Rav4* Hybride (197 ch)	7,8
Rav4* 2.0 D-4D (143 ch)	6,3
Rav4 Hybride 4x2 (218 ch)	6,4

Consommation moyenne en l/100 km



Rav4 Hybride 4x4 (222 ch)	6,7
Rav4 Hybride Rechargeable 4x4 (306 ch)	6,6 (2,4)
VOLKSWAGEN	
Tiguan* 1.4 TSI (125 ch)	7,6
Tiguan* 1.4 TSI BVA (150 ch)	8,8
Tiguan* 1.5 TSI BVA (150 ch)	7,7
Tiguan* R 2.0 TSI BVA 4x4 (320 ch)	9,7
Tiguan* 2.0 TDI (115 ch)	6,5
Tiguan* 2.0 TDI (150 ch)	6,5
Tiguan* 2.0 TDI BVA 4x4 (200 ch)	7,3
Tiguan* eHybrid (245 ch)	8,6 (5,4)
Tiguan 1.5 e-TSI BVA (150 ch)	7,8
Tiguan 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,9
Tiguan eHybrid (272 ch)	7,4 (0,8)
VOLVO	
XC40* T3 BVA (163 ch)	8,4
XC40* T4 Recharge (211 ch)	8,8 (6,2)
XC40* T5 Twin Engine Recharge (262 ch)	9 (6,7)
XC40* D3 BVA (150 ch)	7
XC40* D4 BVA 4x4 (190 ch)	7,4
XC40 B3 BVA (163 ch)	8

Renault Symbioz 1.6 E-Tech full hyb. (145 ch) - 5,9 l/100 km



N. SOLER

Version rallongée du Captur, le Symbioz lui emprunte aussi sa mécanique hybride à boîte à crabots. Il ne consomme que 0,4 l/100 km de plus.

Toyota C-HR 2.0 Hybride Recharg. (223 ch) - 5,8 l/100 km



N. SOLER

L'autonomie électrique du nouveau C-HR hybride rechargeable est correcte (53 km). Son appétit, lui, est très faible une fois la batterie vide: 5,8 l/100 km.

Volkswagen Tiguan eHybrid (272 ch) - 7,4 l/100 km



A. SAUNIER

Le nouveau Tiguan est proposé en deux versions hybrides rechargeables. Surtout, sa batterie XXL offre une belle autonomie électrique: 89 km!

Les SUV familiaux

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne 9,5 l/100 km en essence, 7,2 l/100 km en diesel et 8,6 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km



ALFA ROMEO	
Stelvio* 2.0T BVA 4x4 (200 ch)	10,1
Stelvio* 2.2 Diesel BVA 4x4 (190 ch)	7,6
Stelvio 2.0T BVA 4x4 (280 ch)	10,2
Stelvio 2.2 Diesel BVA (160 ch)	6,8
Stelvio 2.2 Diesel BVA 4x4 (210 ch)	7,1
AUDI	
Q5* 2.0 TFSI (252 ch)	9,7
Q5* 35 TDI 4x4 (163 ch)	7,1
Q5* 40 TDI Mild Hybrid BVA 4x4 (204 ch)	6,8
Q5 Sportback Mild Hybrid 40 TDI BVA 4x4 (204 ch)	6,8
BMW	
X3* 20d BVA xDrive (190 ch)	7,1
X3* 30d xDrive (265 ch)	8
X3* M40d (326 ch)	7,9
X3* Hybride 30e xDrive (292 ch)	8,9 (5,7)
X4 30i BVA xDrive (245ch)	9,7
X4 20d BVA xDrive (190 ch)	7
X4 30d BVA xDrive (286 ch)	7,2
FORD	
Edge* 2.0 TDCi (180 ch)	7,7
Edge* 2.0 EcoBlue BVA 4x4 (238 ch)	8,1
HYUNDAI	
Santa Fe* 2.2 CRDi BVA 4x4 (200 ch)	8,6
Santa Fe* 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)	8,3
Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (265 ch)	8,4 (4,4)
JAGUAR	
F-Pace* 20d BVA 4x4 (180 ch)	7,7
F-Pace* 25d BVA 4x4 (240 ch)	8,5
F-Pace* 30d BVA 4x4 (300 ch)	8,5
JEEP	
Cherokee* 2.0 MultiJet 4x4 (170 ch)	7,9
Wrangler Unlimited 2.0 T 4xe BVA (380 ch)	11,4 (7,1)
KIA	
Sorento* 1.6 T-GDi PHEV (265 ch)	8,4 (4,4)
LAND ROVER	
Discovery Sport* D180 BVA 4x4 (180 ch)	8,6
Range Rover Velar P400e (404 ch)	10,7 (6,8)
LEXUS	
NX* 200T 4x4 (197 ch)	9,9
NX* 300h 4x4 (197 ch)	8
MASERATI	
Grecale Trofeo BVA 4x4 (530 ch)	12
MAZDA	
CX-5 2.5 Skyactiv-G BVA (194 ch)	8,8
CX-5 2.2 Skyactiv-D (150 ch)	6,3
CX-5 2.2 Skyactiv-D BVA 4x4 (184 ch)	6,8
CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	8,3 (3,8)
CX-60 3.3 e-Skyactiv-D BVA (200 ch)	6,2
CX-60 3.3 e-Skyactiv-D BVA (254 ch)	6,5
MERCEDES	
GLB* 250 4x4 (224 ch)	9,5
GLB AMG 35 4x4 (306 ch)	9,9
GLB 200 d BVA (150 ch)	6,2
GLB 220 d BVA 4x4 (190 ch)	6,7
GLC* 43 AMG (390 ch)	10,7
GLC* 220 d BVA 4x4 (194 ch)	7,6
GLC 300 e 4x4 (313 ch)	9,8 (1,5)
GLC 220 d BVA 4x4 (197 ch)	6,6
GLC Coupé 220 d BVA 4x4 (197 ch)	6,6
GLC Coupé 300 de BVA 4x4 (333 ch)	7 (0,9)
MITSUBISHI	
Outlander* PHEV (204 ch)	8,9 (6,8)

Consommation moyenne en l/100 km



NISSAN	
X-Trail* 1.7 dCi (150 ch)	6,8
X-Trail e-4orce BVA 4x4 (213 ch)	9,8 (1,5)
PEUGEOT	
5008* 1.2 PureTech (130 ch)	7,3
5008* 1.2 Hybrid BVA (136 ch)	6,6
5008* 1.6 BlueHDi (120 ch)	6,4
5008* 1.5 BlueHDi (130 ch)	6
5008* 2.0 BlueHDi (150 ch)	6,4
5008* 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	7,2
PORSCHE	
Macan* S (340 ch)	12,4
Macan* Turbo (400 ch)	12
Macan* S Diesel (258 ch)	8,1
Macan* (245 ch)	9,9
Macan* GTS (440 ch)	11,5
RENAULT	
Koleos* 1.6 dCi (130 ch)	6,3
Koleos* 2.0 dCi BVA (175 ch)	8,1
Espace E-Tech full hybrid BVA (200 ch)	6,2
Rafale E-Tech full hybrid BVA (200 ch)	6,3
SEAT	
Tarraco* 1.5 TSI 5 places (150 ch)	8,5
Tarraco* 2.0 TDI (150 ch)	6,8
Tarraco* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch)	7,7
SKODA	
Kodiatq* 1.4 TSI BVA 7 places (150 ch)	8,4
Kodiatq* 2.0 TDI BVA 5 places (150 ch)	6,6
Kodiatq Scout* 2.0 TDI BVA 4x4 7 places (190 ch)	7,8
VOLKSWAGEN	
Tiguan Allspace* 2.0 TSI BVA 4x4 (180 ch)	9,9
Tiguan Allspace* 2.0 TDI BVA (150 ch)	7
Tiguan Allspace* 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch)	7,7
VOLVO	
XC60* B4 BVA 4x4 (197 ch)	7,6
XC60* B5 BVA 4x4 (235 ch)	7,7
XC60 T8 Twin Engine Hybride (407 ch)	8,9 (6,7)

Mercedes GLC Coupé 300 de (333 ch) - 7 l/100 km



Le GLC 300 de fait le rare pari de proposer une motorisation hybride rechargeable diesel. Et cela paye, avec des consos basses en mode hybride.

Renault Rafale E-Tech full hybrid (200 ch) - 6,3 l/100 km



Porte-drapeau de Renault, le Rafale n'est pour l'instant disponible qu'avec l'hybride de 200 ch, sobre. Un hybride rechargeable de 300 ch arrive.

Les grands SUV

Consommation moyenne en l/100 km



AUDI	
Q7* e-tron (373 ch)	9,9 (7,3)
Q7* 3.0 V6 TDI BVA (272 ch)	9,2
Q8* 50 TDI 4x4 (286 ch)	9
SQ8 4.0 BITFSI (507 ch)	13,7
BENTLEY	
Bentayga* W12 (608 ch)	14,4
BMW	
X5* 40e xDrive (313 ch)	10,7 (8)
X5* M xDrive (575 ch)	13,6
X5* 40d xDrive (313 ch)	9,2
X5* M50d xDrive (400 ch)	9,6
X5 30d xDrive (265 ch)	9,5
X6* M50d xDrive (381 ch)	10,8
X7* 30d xDrive (265 ch)	9,7
FORD	
Explorer* 3.0 EcoBoost Plug-in Hybrid (457 ch)	10,3 (7,1)
JEEP	
Grand Cherokee* SRT 8 (468 ch)	16,3

Les monospaces et 1

Consommation moyenne en l/100 km



BMW	
225i* Active Tourer BVA (231 ch)	8,7
220d* Active Tourer BVA xDrive (190 ch)	6,5
225xe* Active Tourer (224 ch)	8,1 (5,4)
216d* Active Tourer (116 ch)	5,9
218d* Active Tourer (150 ch)	6,1
218d* Gran Tourer (150 ch)	6
218i Active Tourer (136 ch)	6,8
220i Active Tourer (170 ch)	7,1
218d Active Tourer (150 ch)	5,5
CITROËN	
C4 SpaceTourer* 1.2 PureTech (110 ch)	7,5
C4 SpaceTourer* 1.6 BlueHDi (100 ch)	5,8
C4 SpaceTourer* 1.6 BlueHDi (120 ch)	5,8
C4 SpaceTourer* 1.2 PureTech (130 ch)	7,4
C4 SpaceTourer* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,2
Grand C4 SpaceTourer* 1.6 THP BVA (165 ch)	8,2
Grand C4 SpaceTourer* 2.0 BlueHDi BVA (150 ch)	6,4
Grand C4 SpaceTourer* 2.0 BlueHDi BVA (160 ch)	6,5
Berlingo* 1.2 PureTech (110 ch)	7,8
Berlingo* 1.5 BlueHDi (100 ch)	6,1
Berlingo 1.5 BlueHDi (130 ch)	6,3
Berlingo 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,3
DACIA	
Lodgy* 1.6 MPI (85 ch)	7,8
Lodgy* 1.2 TCe (115 ch)	7,5
Lodgy* 1.3 TCe (130 ch)	7
Lodgy* 1.5 dCi (90 ch)	6,2
Lodgy* 1.5 dCi (110 ch)	6
Lodgy* 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,7
Dokker* 1.2 TCe (115 ch)	7,9
Dokker* 1.5 dCi (75 ch)	6,2
Dokker* 1.5 dCi (90 ch)	6
Dokker Stepway* 1.5 dCi (90 ch)	6
FIAT	
500L* 1.6 Multijet (120 ch)	5,8
500L Living* 1.6 Multijet (105 ch)	6,6

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne
13,1 l/100 km **en essence**, 9,5 l/100 km **en diesel** et 10,2 l/100 km **en hybride**

Consommation moyenne en l/100 km	
Grand Cherokee* 3.0 CRD (250 ch)	9,3
LAND ROVER	
Range Rover Sport* SVR (550 ch)	15
Range Rover Sport* 3.0 TDV6 (258 ch)	9,7
Range Rover Sport* SDV6 Hybride (340 ch)	9,8
Range Rover* LWB P400e (404 ch)	12,4 (6,9)
Range Rover D350 (350 ch)	9
Discovery* 3.0 TDV6 (258 ch)	9,8
Defender 110 P400 MHEV (400 ch)	12,7
Defender 110 D250 MHEV (250 ch)	9,2
Defender 110 P400e Plug-in Hybrid (404 ch)	12,6 (8,7)
Defender 130 P400 MHEV (400 ch)	13,4
LEXUS	
RX* 450h 4x4 (313 ch)	8,9
RX 450h+ 4x4 (309 ch)	7,4 (3,7)
RX 500h 4x4 (371 ch)	9,2
MASERATI	
Levante* S (430 ch)	13,3
Levante* Diesel (275 ch)	9,7

Consommation moyenne en l/100 km	
MERCEDES	
GLE* 500 e Hybride (442 ch)	11,9 (9,9)
GLE* 450 BVA 4x4 (367 ch)	11,4
GLE 300 d BVA 4x4 (245 ch)	8,5
GLE 350 de BVA 4x4 (320 ch)	8,5 (2,7)
Classe G 63 AMG (585 ch)	17,1
PORSCHE	
Cayenne* S Diesel (382 ch)	10,1
Cayenne* E-Hybrid (462 ch)	9,5 (5,3)
Cayenne Coupé* GTS (460 ch)	12,5
Cayenne Coupé* E-Hybrid (462 ch)	12,7 (6,1)
TOYOTA	
Highlander 2.5 Hybride (248 ch)	7,8
VOLKSWAGEN	
Touareg* 3.0 TDI BVA 4x4 (231 ch)	8,3
Touareg* eHybrid (462 ch)	10,8 (6,6)
VOLVO	
XC90* B5 (235 ch)	8,2

Audi SQ8 4.0 BitFSI (507 ch) - 13,7 l/100 km



Audi place toujours sa confiance dans un V8 biturbo pour son massif SQ8. Un moteur attachant, mais à l'appétit forcément gargantuesque...

Toyota Highlander 2.5 Hybride (248 ch) - 7,8 l/100 km



Le Toyota Highlander, avec ses cousins de chez Lexus, est l'un des rares hybrides classiques du segment, avec des consos raisonnables à la clé.

idospaces

Dans cette catégorie, les modèles réclament en moyenne
7,7 l/100 km **en essence** et 6,4 l/100 km **en diesel** et 7 l/100 km **en hybride**

Consommation moyenne en l/100 km	
FORD	
C-Max* 1.0 EcoBoost (125 ch)	8,2
C-Max* 1.5 TDCi (120 ch)	6
Grand C-Max* 2.0 TDCi (150 ch)	6,6
S-Max* 2.0 TDCi BVA (150 ch)	7,3
S-Max* 2.0 TDCi (180 ch)	7,1
S-Max 2.5 Duratec Hybride (190 ch)	8,1
Galaxy* 2.0 TDCi (180 ch)	7,7
Tourneo Courier* 1.0 EcoBoost (100 ch)	7,9
Tourneo Courier 1.0 EcoBoost BVA (125 ch)	7,5
Tourneo Connect* 1.5 EcoBlue BVA (120 ch)	7,5
LEXUS	
LM 350h 4x4 (250 ch)	8,1
MERCEDES	
Classe B 180 BVA (136 ch)	6,5
Classe B 200 BVA (163 ch)	7,3
Classe B 180 d (116 ch)	5,4
Classe B 200 d BVA (150 ch)	5,6
Classe B* 220 d BVA (190 ch)	5,7
Citan* 109 CDI (90 ch)	6,3
OPEL	
Zafira* 1.6 CDTI (134 ch)	7,7
Zafira* 2.0 CDTI (170 ch)	7
Combo Life* 1.5 Diesel (130 ch)	6,2
PEUGEOT	
Partner Tepee* 1.2 PureTech (110 ch)	7,9
Partner Tepee* 1.6 BlueHDi (100 ch)	6,2
Rifter* 1.2 PureTech BVA (130 ch)	8,1
Rifter* 1.5 BlueHDi (100 ch)	6,1
Rifter* 1.5 BlueHDi (130 ch)	6,1
Rifter* Long 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,7
RENAULT	
Scenic* 1.2 TCe (115 ch)	8,3
Scenic* 1.2 TCe (130 ch)	8
Scenic* 1.5 dCi (95 ch)	6
Scenic* 1.5 dCi (110 ch)	6,1
Scenic* 1.6 dCi (130 ch)	6,1

Consommation moyenne en l/100 km	
Scenic* 1.7 Blue dCi (120 ch)	6,3
Scenic* 1.3 TCe (115 ch)	7,7
Scenic* 1.3 TCe BVA (140 ch)	8
Scenic* 1.3 TCe (160 ch)	7,8
Grand Scenic* 1.2 TCe 5 places (130 ch)	7,6
Grand Scenic* 1.7 Blue dCi 7 places (150 ch)	6,7
Grand Scenic* 1.3 TCe 5 places (140 ch)	8
Espace* 1.6 TCe BVA (200 ch)	9,2
Espace* 1.6 dCi BVA (160 ch)	7,5
Espace* 2.0 Blue dCi BVA (160 ch)	7,7
Espace* 2.0 Blue dCi BVA (190 ch)	7,6
Kangoo 1.0 TCe (100 ch)	7,5
Kangoo 1.3 TCe (130 ch)	7,7
Kangoo 1.3 TCe BVA (130 ch)	8,2
Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch)	6,2
Kangoo 1.5 Blue dCi BVA (95 ch)	6,1
Kangoo 1.5 Blue dCi (115 ch)	6,1
Kangoo 1.5 Blue dCi BVA (115 ch)	6,4
Grand Kangoo 1.3 TCe BVA (130 ch)	8,8
Grand Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch)	6,2
SEAT	
Alhambra* 2.0 TDI BVA (150 ch)	7,6
Alhambra* 2.0 TDI BVA (184 ch)	7,5
TOYOTA	
Prius+* 136h (136 ch)	5,9
Verso* 1.6 D-4D (112 ch)	6,1
VOLKSWAGEN	
Golf Sportsvan* 1.6 TDI (110 ch)	6
Golf Sportsvan* 2.0 TDI (150 ch)	6,1
Touran* 1.4 TSI BVA (150 ch)	8,2
Touran* 1.6 TDI (115 ch)	6,2
Touran* 2.0 TDI BVA (190 ch)	7,1
Touran 2.0 TDI (150 ch)	6,4
Touran 2.0 TDI BVA (150 ch)	7,1
Sharan* 2.0 TDI (115 ch)	7
Sharan* 2.0 TDI BVA (150 ch)	7,6
Caddy 2.0 TDI BVA (122 ch)	6

Citroën Berlingo 1.5 BlueHDi (130 ch) - 6,3 l/100 km



Après avoir purgé de sa gamme toute motorisation thermique, le Berlingo est de nouveau disponible en diesel. Un choix bien plus rationnel et polyvalent.

Renault Grand Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch) - 6,2 l/100 km



Ce diesel de 95 ch suffit au Grand Kangoo, même s'il faut le cravacher quand il est chargé. Surtout, il se montre sobre au regard de son gabarit XXL.

Auto Plus Le verdict

Pression à la pompe

Prix des carburants toujours élevés, pression réglementaire croissante... Les constructeurs n'ont jamais eu autant de raisons de produire des modèles sobres. Et cela paye : de nos jours, rares sont les voitures réellement décevantes sur ce point. Attention cependant aux lourdes hybrides rechargeables, parfois gourmandes une fois leur batterie vide.



ESSENCE

BMW X3

20 xDrive M Sport - 208 ch

67 650 € / 73 900 €*



PREMIER TEST DU NOUVEAU BMW X3

A la pointe de la technologie

Nouveau style, équipements high-tech, motorisations électrifiées : le X3 veut reprendre l'avantage sur ses rivaux. Dans son plan d'attaque figure un bloc essence micro-hybride 48V de 208 ch inédit, à l'essai ici.

L'actuel X3 est en perte de vitesse sur le marché des SUV familiaux premium, dominé par le Mercedes GLC, tandis que le nouvel Audi Q5 se mêlera à la bagarre début 2025 avec de solides arguments. BMW réagit avec cette quatrième génération du X3. D'emblée, on remarque son style plus massif que celui du modèle présent sur nos routes

depuis 2017. Une impression amplifiée par les dimensions généreuses de la calandre illuminée "Iconic Glow" (option incluse dans le pack M Sport Pro, à 2000 €). La poupe, avec un hayon très vertical au style épuré, surprend aussi. Le gabarit (4,76 m de long, soit 3,5 cm de plus) reste parmi les plus imposants sur ce segment. A l'intérieur, on en prend plein les

yeux. Les propriétaires de l'actuel seront désorientés, tant les changements sont profonds. Une sorte de gros interrupteur remplace le levier de vitesses sur la console centrale. Celle-ci est entourée d'un bandeau lumineux, le "BMW Interaction Bar" qui se prolonge sur le tableau de bord et les contre-portes. Sa palette de 15 couleurs peut donner des airs de discothèque à l'habitacle lorsque l'ensemble clignote en rouge avec les feux de détresse enclenchés, par exemple. Autre changement, la grande et fine dalle numérique (baptisée "Curved Display", apparue sur la BMW i4 et désormais commune à tous les nouveaux modèles de la marque) modernise également l'ambiance à bord. Légèrement incurvée et orientée vers le conducteur, cette dalle XXL dissimule en réalité deux écrans : celui du bloc instrumentation (12,3"/31,2 cm) et l'écran central tactile (14,9"/37,8 cm), sur sa droite, qui intègre d'innom-

brables fonction, dont la navigation avec réalité augmentée. Ses représentations en 3D des environs offrent plus de clarté et de précision dans le guidage. Toujours parmi les nouveautés, la conduite semi-autonome comprend désormais le changement de voie par une simple impulsion sur le clignotant. Magique ! Mais cher aussi : 3 450 € avec le pack Innovation, ce qui augmente une facture déjà salée : 73 900 €* !

Double malus fatal...

Cette version 20 xDrive M Sport pâtit en effet d'un double malus (poids + CO₂) de 6 249 € au total, ramenant la facture à seulement 1 000 € de l'imminente version hybride rechargeable 30e xDrive, qui échappe à tout malus et revendique plus de 80 km en tout électrique et une puissance de 299 ch. Dommage, car le quatre cylindres 2 litres de 208 ch se montre doux à bas régime, exempt de vibrations ou d'à-coups, et rond à l'accéléra-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de remise à espérer au lancement de ce modèle. En revanche, on peut "compter" sur le malus CO₂ (+ 3 784 €) et le malus au poids (+ 2 465 €) pour augmenter la facture de... 6 249 € !

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

L'équipement : il est riche (sièges électriques, GPS, clim' auto, trizone...). Mais pour disposer d'un modèle à la hauteur du standing premium revendiqué, de nombreuses options s'imposent.



Malgré son poids élevé, le X3 fait preuve d'une agréable agilité. Le moteur discret et les suspensions douces dispensent un confort de haut niveau.



De nombreux rivaux sont plus spacieux mais on est bien installé aux places latérales. Et les pieds peuvent se glisser sous les sièges avant pour étendre un peu plus les jambes.

Nombre de places : 5



Volume : 570 dm³

En hausse de 20 dm³ selon BMW, le coffre, bien agencé, offre un plancher plat dossiers de banquette rabattus.



L'ergonomie de l'interrupteur, à la place du classique levier de vitesses, réclame un petit temps d'adaptation.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP + AFIL (active) • Airbags (8) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (led) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance d'angles morts.

Agrément : • Banquette rabattable 40/20/40 • Caméra de recul • Clé mains libres • Chargeur smartphone par induction • Clim' auto. trizone • Compteurs numériques • GPS • Hayon électrique • Jantes alu 19" • Sièges AV Sport à réglages électriques • Park Assist • Volant cuir multifonction.

En option Sécurité : • Pack Innovation avec conduite semi-autonome (3 450 €)⁽¹⁾.

Agrément : • Inserts décoratifs en bois (150 €) • Peinture métallisée (de 1 090 € à 3 000 €) • Sellerie cuir (2 500 €) • Toit panoramique en verre (1 550 €).



PHOTOS : A. CORTESI

À l'arrière aussi, le X3 change radicalement de style, avec moins d'inserts dans les boucliers et des lignes plus épurées. Les feux 100% led sont affinés et débordent généreusement sur les ailes.

tion. Il séduit aussi par sa discrétion, tandis que les bruits d'air et de roulement sont bien filtrés, même à vive allure. Grâce à son hybridation légère (48 V) désor-

mais présente sur tous les blocs thermiques de la gamme, la consommation de 7,2 l/100 km (relevée à l'ordinateur de bord au terme de notre essai sur un

parcours varié) se montre raisonnable pour un véhicule de plus de 200 ch et 1 930 kg. Un poids élevé qui ne se ressent pas outre mesure à la conduite. Agile

et prévenant dans ses réactions, ce SUV est aussi très confortable. Des qualités appréciables pour abattre des kilomètres.

SUITE PAGE 36

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	215 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s8
Consommation cycle mixte	7 l/100 km
Poids	1 930 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	208 ch
Puissance fiscale	10 CV
CO ₂ /Malus	158 g/km / + 6 249 € ⁽¹⁾
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 998 cm ³
Puissance maxi	190 ch à 4 400 tr/mn
Couple maxi	310 Nm à 1 500 tr/mn
Moteur électrique	Alternateur démarreur
Puissance maxi	13 kW (18 ch)
Couple maxi	200 Nm
Batterie (capacité nette)	0,9 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Pneus	245/50 R19
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Dont 2 465 € de malus au poids.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

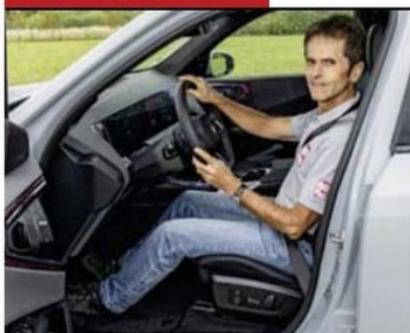
Le BMW X3 20 xDrive M Sport (73 900 €*, 208 ch) n'a pas de concurrent direct à ce niveau de puissance. Mais son tarif le confronte directement à des SUV familiaux hybrides et hybrides rechargeables de 200 ch et plus, parmi lesquels : Audi Q5 TFSIe Hybrid Rech. S line (68 900 €*, 299 ch), BMW X3 30e xDrive M Sport (74 950 €*, 299 ch), DS7 Plug-in Hybrid AWD Etoile (62 300 €*, 300 ch), Lexus NX 350h 4WD Sport Executive (71 000 €*, 244 ch), Mercedes GLC e Hybrid AMG Line (73 100 €*, 313 ch), etc.

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

1. Comprend : affichage tête haute, GPS avec réalité augmentée, caméra d'habitacle, caméra 360°, conduite semi-autonome (niveau 2).



POSTE DE CONDUITE



Dès l'entrée de gamme, le X3 bénéficie de série de sièges Sport (revêtus de similicuir et d'Alcantara en M Sport) à réglages électriques. Plus faciles à ajuster et

plus précis que par des commandes manuelles pour trouver rapidement une bonne position. La garniture des assises n'est pas trop ferme. Elle participe au bon confort d'ensemble de la voiture.

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

AIDES À LA CONDUITE



Le X3 progresse beaucoup dans ce domaine, avec des aides à la pointe de la technologie. C'est le cas de la conduite semi-autonome (niveau 2) avec changement de voie

automatisé, plutôt convaincante à l'usage. Mais il s'agit d'une (coûteuse) option, incluse dans le pack Innovation avec "Driving Assistant Professionnel" à... 3450 €! Ce pack comprend aussi des dispositifs peu répandus tels que l'alerte de circulation à contresens et la protection active anticollision latérale.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome de niveau 2	3450 € ⁽¹⁾
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

1. Comprend également la navigation avec réalité augmentée, la caméra d'habitacle, une caméra 360° et l'affichage tête haute.

ÉCRAN TACTILE



La grande dalle numérique se compose de deux écrans de 12,3"/31,2 cm et 14,9"/37,8 cm chacun. Ils comprennent un nouveau logiciel performant qui réclame un petit temps d'adaptation avant de maîtriser tous les menus.

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

BIEN VU

Le cache-bagages à enrouleur se range sous le plancher (amovible) du coffre. Pratique pour les gros chargements.

RATÉ

Si l'on n'y prend pas garde, en sortant du véhicule, le pantalon se salit contre le bas de caisse, non couvert par la portière.

**FINITION**

Les matériaux employés, assemblés avec soin, font bonne impression. C'est le cas des inserts en aluminium brossé, du plus bel effet sur la finition M Sport. Pour autant, certains plastiques durs et brillants, sur les portes et au bas des sièges, sont de qualité quelconque.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La climatisation automatique trizone, avec réglages séparés à l'arrière, est de série sur tous les X3. Elle est facile à régler et efficace.

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

SYSTÈME AUDIO

Chère (pack Premium à 1 700 €), la hi-fi Harman Kardon qui équipait notre modèle d'essai diffuse un son puissant à travers les 15 HP.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1 700 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT

La boîte à gants n'est pas très grande. Une faiblesse compensée par les vide-poches de belle taille au bas des portes avant mais aussi arrière. Les rangements dans la console centrale et sous l'accoudoir sont volumineux et faciles d'accès.

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

Le verdict **Auto Plus****Correct**

Le style massif, la débauche de technologie et la finition impressionnent. Le confort et l'agrément aussi. Mais les malus élevés desservent cette version, presque aussi chère que l'hybride rechargeable de 299 ch attendue début 2025.

LES PLUS
Confort
Comportement routier
Technologie embarquée

LES MOINS
Tarif et malus trop élevés
Quelques options abusives
Qualité de certains plastiques

PHOTOS: A. CORTESI



HYBRIDE

Hyundai Tucson

Hybrid N Line Executive - 215 ch

49 000 € / 46 500 €*



LE TUCSON RESTYLÉ ATTAQUE L'AUSTRAL EN HYBRIDE

Une rivalité exacerbée

Le talentueux SUV coréen poursuit sa route. A mi-carrière, il peaufine son style, modernise sa dotation et repositionne sa gamme. Des changements importants pour se montrer plus offensif face à ses rivaux, dont le Renault Austral, star de la catégorie.

Depuis son apparition fin 2020, cette quatrième génération du Tucson fait figure d'épouvantail dans la catégorie des SUV compacts. Ses nombreuses qualités lui ont permis de remporter plusieurs de nos comparatifs. Son style spectaculaire contribue aussi à son succès auprès du public. La clientèle apprécie ses lignes avant-gardistes qui lui donnent

un air de concept-car tout droit échappé d'un bureau d'études. Un avant-gardisme qui a évité à Hyundai d'opérer de grandes modifications pour ce restylage : à l'extérieur, les évolutions se cantonnent à des bas de boucliers plus agressifs. Le Tucson conserve par ailleurs toute sa singularité, qui tranche avec le style plus policé et conventionnel de l'Austral, seul SUV compact présent dans le Top 10 du clas-

sement des meilleures ventes, toutes catégories confondues. Une belle performance commerciale, qui fait des envieux...

Plus riche, le Tucson

Dans l'habitacle, le nouveau tableau de bord du Tucson, profondément remanié, est dominé par une large dalle numérique où s'alignent deux grands écrans de 12,3"/31,2 cm chacun. Celui du centre dispose d'un nouveau logiciel aux menus riches et ludiques à l'usage. Pour autant, l'interface du système multimédia de l'Austral reste une référence. Développée en partenariat avec Google, elle s'utilise d'une manière plus intuitive, à la façon d'un smartphone, et

se montre plus réactive. A cela, le français ajoute des finitions d'un niveau supérieur, avec des matériaux de meilleure qualité dans l'ensemble. Il domine aussi par ses aspects pratiques, avec sa banquette coulissante, ou encore le petit essuie-glace sur la lunette arrière, appréciable par temps de pluie pour enlever les projections d'eau et optimiser la visibilité. Le Tucson se distingue quant à lui par son affichage tête haute, son toit ouvrant panoramique en verre, ses phares adaptatifs Matrix led et son système audio hi-fi. Des équipements valorisants, proposés de série sur cette version haut de gamme N Line Executive, le tout assorti d'une garantie de

HYBRIDE

Renault Austral

E-Tech full hybrid Iconic Esprit Alpine 4control - 200 ch

47 600 € / 43 800 €*



PHOTOS: N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: l'Austral échappe au malus CO₂, mais pas le Tucson (+450 €). Le Renault enfonce le clou avec la possibilité de négocier environ 8 % de remise contre 6 % sur chez Hyundai.

L'entretien: les révisions sont plus espacées sur l'Austral (tous les deux ans ou 30 000 km) que sur le Tucson (chaque année ou tous les 15 000 km).

L'équipement: ces deux haut de gamme offrent une dotation riche (GPS, conduite semi-autonome, sièges avant électriques...) mais celle du Tucson est plus généreuse.



Le Tucson se montre sûr et performant, mais moins exaltant à la conduite que son rival. La faute à sa direction pas assez précise et au manque d'agilité du châssis.

cinq ans. De quoi compenser la différence de prix avec l'Austral, qui atteint 2 700 € en intégrant le malus et la remise. A bord, le Tucson s'impose grâce à son habitabilité supérieure : les passagers disposent de plus de



Plus dynamique en comportement, l'Austral séduit aussi par sa sobriété (jusqu'à 1,4 l/100 km de moins !). Mais il est plus bruyant et se montre moins abouti en confort.

place pour leurs jambes à l'arrière. Ils sont mieux installés, sur une banquette certes non coulissante, mais à l'assise (chauffante de série!) plus haute et plus longue, qui soutient mieux les cuisses. En outre, son coffre est

plus volumineux de 80 dm³ que celui du Renault (lorsque la banquette de ce dernier est reculée), tandis que le seuil plus bas et le plancher plat (dossiers rabattus) le rendent plus facile à charger. Bref, le coréen >>>



Hyundai Tucson

Profondément modifié, le nouveau tableau de bord suit la mode des écrans numériques. La grande dalle comprend le bloc instrumentation derrière le volant et, dans son prolongement sur la droite, l'écran d'infodivertissement. Ce dernier, doté d'un logiciel innovant, se montre simple à utiliser. Bien vu aussi les rangements nombreux, faciles d'accès et volumineux dans l'ensemble (sauf la boîte à gants). Côté présentation et finition, l'habitacle est flatteur et sérieux.



Renault Austral

Le style se montre ici plus épuré. Il y a moins de boutons apparents qu'à bord du Tucson. La bonne ergonomie des commandes facilite l'usage. C'est le cas de la grande tablette tactile dont les interfaces, développées en collaboration avec Google, sont simples à utiliser et réactives. La présentation cossue comprend des matériaux de meilleure qualité que ceux du coréen. Mais l'équipement, quoique complet, reste moins fourni que celui du Hyundai.

» L'emporte en termes de vie à bord, même si le français ne démérite pas dans ce domaine. Peut-il reprendre l'avantage sur le plan dynamique? La présence sur notre modèle d'essai des quatre roues directrices 4Control (facturées 1 500 € en option) faussait un peu le jeu. Avec ce système, l'Austral affiche un diamètre de braquage inférieur (10,7 m contre 11,5 m pour

le Tucson), qui le rend plus facile à manœuvrer. Appréciable! Il offre aussi un comportement d'une meilleure agilité dans les enchaînements de virages. Une sensation agréable, confortée par la précision de la direction, le train avant plus accrocheur et des aides à la conduite plus discrètes. Celles du SUV Hyundai, parfois trop intrusives (alerte de freinage d'urgence trop sensible

à l'approche d'un véhicule qui précède), agacent. Dommage, car l'agrément de conduite séduit par ailleurs, notamment grâce à une mécanique hybride réussie.

Un Austral plus économe

Après avoir fait le ménage dans sa gamme (le diesel et le micro-hybride ont disparu), le coréen conserve un hybride rechargeable de 253 ch et cet hybride

classique (*ici à l'essai*), qui revendique désormais 215 ch, contre 230 ch auparavant. Une baisse de puissance insensible à la conduite. Performant, discret et doux, ce moteur se fait oublier. Les passages entre mode électrique et thermique sont imperceptibles sur un filet de gaz. Une agréable fluidité présente aussi du côté de la boîte automatique à six vitesses. Les rap-



Nombre de places : 5



Volume : 603 dm³



1. Plus spacieux, le Tucson offre aussi un meilleur confort d'assise que l'Austral grâce à sa banquette surélevée et plus longue, qui soutient mieux les cuisses. 2. Le seuil bas facilite le chargement d'objets lourds. 3. Vaste et facile d'accès, le rangement au-dessus de la boîte à gants est pratique.



Nombre de places : 5



Volume : de 525 / 650 dm³ (1)



1. La banquette coulisse en deux parties sur 15 cm. Reculée, elle offre un espace correct pour les jambes. 2. D'un bon volume, le coffre est bien conçu, avec des parois moins biscornues que celles du Tucson. 3. L'essuie-glace arrière fait souvent défaut pour des raisons d'économies. Pas ici.

1. Banquette reculée/avancée.

ports s'enchaînent sans à-coup, contrairement à ceux de la transmission Renault, très originale (boîte à crabots, sans embrayage) mais moins rapide. L'E-Tech full hybrid de 200 ch a cependant d'autres arguments. Sa consommation inférieure lui permet d'échapper au malus (+ 450 € sur le Tucson). Selon les mesures exclusives de notre labo, l'écart atteint 0,7 l/100 km en moyenne.

Et le double (1,4 l/100 km) sur autoroute, le terrain de prédilection de ces deux puissants hybrides volontaires à l'accélération et toniques dans les relances. Moins économe sur longs trajets, le Tucson fait toutefois valoir son confort supérieur: à 130 km/h, les bruits d'air et de roulement mieux filtrés et les suspensions plus douces rendent les longs voyages plus agréables.



NOS MESURES	Hyundai Tucson	Renault Austral
Vitesse maxi	186 km/h ⁽¹⁾	178 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	29s2	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2	4s8
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/8/6,4 l/100 km	6,1/6,6/5,9 l/100 km
Poids	1 690 kg	1 658 kg
Diamètre de braquage	11,5 m	10,7 m ⁽²⁾
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	64 m

1. Donnée constructeur. 2. Avec le 4Control.

LA TECHNIQUE	Hyundai Tucson	Renault Austral
Puissance maxi combinée	215 ch	200 ch
Puissance fiscale	8 CV	7 CV
CO ₂ /Malus	134 g/km/+ 450 €	105 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 598 cm ³	1 199 cm ³
Puissance maxi	160 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	215 Nm à 1 500 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur(s) électrique(s)	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents + alterno-démarrreur
Puissance maxi	64 ch	68 + 34 ch
Couple maxi	264 Nm	205 + 50 Nm
Batterie	1,49 kWh	2 kWh
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., à 6 rapports	Auto., à 4 rapports + 2 électriques
Pneus	235/50 R19	235/45 R20
Réservoir	52 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,51 x 1,87 x 1,65	4,51 x 1,83 x 1,62
Durée de garantie	5 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP + AFIL active • Airbags (6 sur Austral, 7 sur Tucson) • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Rétro. intérieur jour/nuit • Surveillance des angles morts...
Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Bluetooth • Clim' auto. bizona • Compteurs numériques • Ecran tactile + GPS et Mirror Screen • Rétros électriques et rabattables • Sièges AV chauffants et électriques, etc.

EN OPTION	Hyundai Tucson	Renault Austral
Affichage tête haute	Série	800 €
Phares adaptatifs Matrix Led	Série	1 000 €
Roues arrière directrices	Indisponible	1 500 €
Toit panoramique en verre	Série ⁽¹⁾	1 000 € ⁽¹⁾

1. Toit ouvrant dans le cas du Tucson, fixe pour l'Austral.

LES NOTES DU	Hyundai Tucson	Renault Austral
Comportement routier	14	15
Équipements de sécurité	14	13
Agrément/performance	14	12
Confort/insonorisation	15	13
Équipements de confort/garantie	19	17
Habitabilité/coffre	14	10
Aspects pratiques	15	15
Présentation/ finition	16	17
Consommation	16	18
Prix	9	12

1^{er} 146/200

2^e 142/200



Le verdict

Victoire : Hyundai Tucson
 L'Austral séduit par sa sobriété, ses aspects pratiques (banquette coulissante, ergonomie multimédia...) et sa finition plus soignée, mais il ne s'impose pas. Supérieur en termes de confort, d'agrément mécanique et d'habitabilité, le Tucson compense son tarif supérieur par ses équipements plus nombreux et sa garantie de cinq ans.

PHOTOS : N. SOLER



Le nouveau Smart #1

ÉLECTRIQUE

Pro+

66 kWh⁽¹⁾272 ch - 355 km⁽²⁾42315 €/38900 €*


Cette semaine, nous avons confié le nouveau Smart #1 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Hugo, Maxime et Xavier nous livrent leurs impressions.

HUGO Chef d'entreprise, Igny (91)



Il possède une **Renault Megane E-Tech**
Autonomie Confort Techno - 60 kWh⁽¹⁾
220 ch - 350 km⁽²⁾ - 40000 €

Le #1 ne sort pas trop du lot, sauf en termes d'habitabilité

Le design

Les formes rondes de ce Smart ne m'attirent pas. Il est trop policé et manque d'expressivité. On dirait un jouet à l'échelle 1! Sa silhouette me fait penser aux vieux taxis londoniens. Et ce n'est pas l'arrière, en forme de bouteille d'Orangina, qui changera ma perception...

La vie à bord

L'ambiance de l'habitacle et la tablette centrale sont modernes mais l'animation du multimédia et de l'instrumentation évoque le monde de l'enfance. Cela confirme ma première impression quand je l'ai vue de l'extérieur... Dans le détail, le rangement climatisé sous l'accoudoir est bien pensé. Mais c'est surtout l'espace à bord qui me plaît. Je suis correctement installé à l'arrière, malgré ma grande taille. Dommage que le coffre soit mal fichu (zone sous plancher peu exploitable).

Au volant

L'effet "coup de pied aux fesses" à l'accélération est bien là! En revanche, le #1 se montre plutôt pataud dans les virages. Et j'ai un souci avec la pédale d'accélérateur, trop dure. De plus, le temps de réponse de la fonction "e-pedal"⁽⁴⁾ engendre des à-coups désagréables. Reste un point fort: l'excellente visibilité de la route.



1. Capacité utile de la batterie. 2. Autonomie moyenne. 3. Capacité utile de la batterie, estimation (Tesla ne communiquant pas ces données). 4. En n'utilisant pas la pédale de frein.

MAXIME Agent administratif, Baulne (91)



Il possède une **MG 4**
Luxury - 62 kWh⁽¹⁾ - 204 ch - 365 km⁽²⁾
35990 €

Le tarif du Smart #1 se justifie en partie par ses prestations

Le design

Le style épuré, tout en courbes, est cohérent avec la forme des phares. La ligne de leds les reliant reste assez discrète. Les rondeurs s'appliquent aussi au profil de ce #1 ainsi qu'à l'arrière dont l'effet "bulbeux" reprend clairement l'expression de l'avant. Je trouve cet ensemble plutôt harmonieux.

La vie à bord

La banquette coulissante apporte un net avantage au volume de coffre du #1. Idem à l'arrière: l'espace supérieur est mis en valeur par la luminosité du toit panoramique (de série). Je valide aussi le style futuriste de la planche de bord. La grande tablette est très fluide d'utilisation et son animation, originale. Et le fait que tous les rangements soient occultables est un détail appréciable pour ne pas tenter les curieux mal intentionnés...



Au volant

La vision de la route est agréable. Je note aussi le confort de la suspension. Côté puissance, le delta avec ma MG4 est flagrant. La régénération, plus forte, est réellement adaptée à la conduite en mode "e-pedal"⁽⁴⁾. Les aides à la conduite sont également mieux calibrées, plus douces. Je dirais que la mise au point de ce Smart est plus poussée, ce qui justifie en partie son prix.

XAVIER Gérant d'entreprise, Villejust (91)



Il possède un **Tesla Model Y**
Propulsion - 57 kWh⁽³⁾ - 299 ch - 365 km⁽²⁾
44990 €

Sans ce coffre, trop juste, le #1 emportait mon suffrage

Le design

Dans mes souvenirs, une Smart, ça n'a que deux places! Je ne m'attendais donc pas à un tel virage. Cela dit, ce #1 a une bonne bouille. Par ailleurs, dans son profil comme au niveau de la ligne de feux arrière, il a un air de famille avec certains SUV de chez Mercedes (marque cousine de Smart).



La vie à bord

J'aime bien la console centrale qui paraît suspendue; j'apprécie également la finition, très germanique. La taille de la dalle est suffisante et son contenu, fourni. Je note aussi que l'on profite d'une surprenante aisance aux places arrière. Buses d'aération, ports USB et rangements confirment son aptitude au voyage. Après ces découvertes agréables, la vue du coffre jette malheureusement un froid... Surtout qu'aucun rangement sous le capot ("frunk") ne vient lui sauver la mise.

Au volant

Le compromis entre confort et dynamisme est plaisant. Je m'attendais à plus raide. C'est une bonne surprise. Le ressenti de la poussée à l'accélération est comparable à ce qu'offre mon Model Y, tout comme vos mesures d'autonomie. Je relève juste que le #1 isole moins bien des bruits extérieurs. Mon bilan de cet essai reste cependant très positif.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE *Par Vincent Coppin*

Protection hydrophobe pour rétros et caméras de Soft 99



Protection hydrophobe Glaco Mirror Coat Zero, Soft 99, 40 ml, 16,95 € chez Autobacs et sur Autobacs.fr

Le Glaco Mirror Coat Zero de Soft 99 est un revêtement liquide ultra-hydrophobe conçu pour protéger les miroirs des rétroviseurs et les lentilles des caméras. Il promet de garder ces éléments de visibilité propres et exempts d'humidité en toutes circonstances. Même la rosée du matin ne pourrait s'y accrocher! Vérification...

Comment ça marche ?

Ce flacon de 40 ml conserve le liquide sous pression pour le délivrer en spray. La surface à traiter doit avoir été lavée et séchée au préalable. Après avoir bien agité le flacon, il faut pulvériser le produit à 15-20 cm de la zone en prenant soin de la recouvrir intégralement. L'aspect

terne disparaît après séchage complet. Pour conserver le film déperlant, il ne faut jamais toucher, essuyer ni laver à haute pression la surface traitée. A renouveler après chaque lavage.

Au final ●●●

Une fois sec, il reste un fin film laiteux presque invisible qui ne modifie pas la netteté. Le produit fonctionne: aucune trace d'eau ne résiste. Même les fines gouttes de condensation glissent par gravité sans laisser de marques. Pour couvrir rétroviseurs et caméras, il faut vaporiser environ 5 ml de produit. Ce qui fait 8 traitements possibles par flacon, soit plus de 2 € par application. C'est cher pour une protection si fragile.

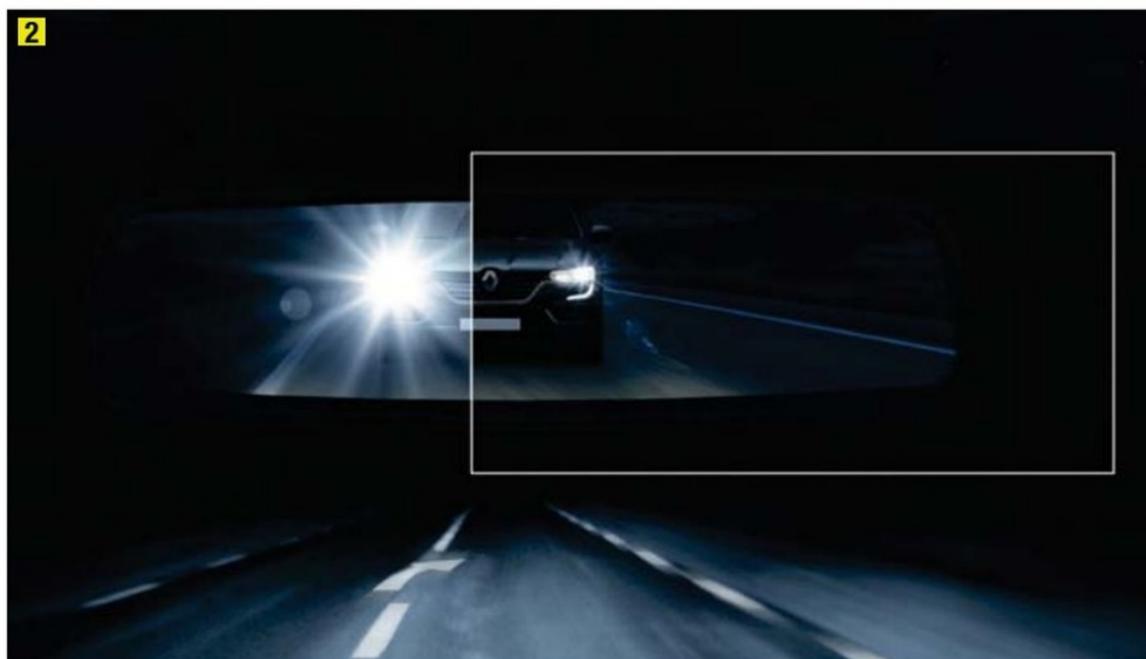
Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE *Par Vincent Desmonts*

Le rétroviseur électrochromatique



En filtrant la lumière des phares des autres véhicules, le rétroviseur électrochrome **1** et **2** apporte davantage de confort et de sécurité.



Lo "électrochromatique" a quelque chose de magique! Il est conçu pour que vous ne soyez jamais ébloui par le véhicule qui vous suit. Son fonctionnement est fort ingénieux...

Comment ça marche ?

Un rétroviseur électrochrome comporte trois couches: une

plaque en verre transparent, un miroir classique et un gel spécial qui se glisse entre les deux. Il a la particularité de devenir opaque quand il est traversé par un courant électrique. Pour déterminer quand le rétroviseur doit s'opacifier, deux capteurs photosensibles sont utilisés: l'un, orienté vers l'avant, mesure la luminosité ambiante. L'autre,

orienté vers l'arrière, évalue la quantité de lumière que reçoit le miroir du rétroviseur. Si l'écart entre les deux devient trop important, c'est qu'il est temps d'envoyer un courant électrique dans le gel afin d'assombrir le rétroviseur.

A l'usage

Cette fonction est parfois désactivable par un bouton

placé sur la façade du rétroviseur... même si l'on voit mal pourquoi on s'en passerait! Sur certains modèles, elle peut se désactiver automatiquement au passage de la marche arrière afin de préserver la visibilité lors des manœuvres. Quant aux véhicules les plus luxueux, ils offrent également cette fonctionnalité sur les rétroviseurs extérieurs.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Caméra, GPS, recharge sans fil : mettez à jour votre voiture

Si votre auto ne dispose pas des dernières innovations à bord, de nombreuses solutions existent pour la moderniser avec des équipements pratiques.



SHUTTERSTOCK

RECHARGE : RESTEZ BRANCHÉ



■ Sollicités, les smartphones sont gourmands en énergie. Pour éviter d'être à court de "jus", la présence d'un port USB de recharge est primordiale. La plus simple des solutions consiste à s'équiper d'un adaptateur allume-cigare (voir photo). Mais vous pouvez aussi installer une prise encastrable dans le mobilier de bord. Les modèles proposent les mêmes puissances (36 W pour les chargeurs rapides QC 3.0, jusqu'à 100 W pour les prises USB-C), et des prix à peine plus élevés que les adaptateurs (25 € la prise avec deux ports). Si vous n'avez pas envie de bricoler, des références viennent en remplacement de l'allume-cigare.

■ Si votre voiture et votre smartphone sont compatibles, vous pouvez opter pour un chargeur à induction à encastrer. Vérifiez que le modèle visé s'adapte à votre auto. D'autant que le budget peut atteindre près de 150 €, auxquels il faudra peut-être ajouter un passage en concession pour activer la fonction.



Y. LEFEBVRE

Y. LEFEBVRE

CAMÉRA DE REcul : SURVEILLEZ VOS ARRIÈRES



■ On trouve sur le marché des systèmes avec ou sans fils. L'installation de ces derniers est la plus simple : après avoir pris soin de bien positionner la caméra au centre du bouclier et à l'abri des chocs, il suffit de la brancher aux feux de recul.

Alimenté en manœuvre, le transmetteur intégré communique automatiquement l'image à l'écran posé sur la planche de bord. Comptez 100 € pour un kit doté d'un écran 5" avec la vision nocturne. Des modèles wi-fi avec transmission sur smartphone (la caméra s'active en lançant l'application) sont encore plus simples d'utilisation. Les prix varient de 30 à 100 €, mais les performances ne sont pas toujours au rendez-vous.



■ Les caméras de recul filaires sont un peu plus abordables (entre 70 et 80 € pour un modèle équivalent), mais nécessitent plus de bricolage. Il faut pouvoir faire passer discrètement les fils et les relier à la boîte à fusibles pour leur permettre de transmettre l'image. L'intervention peut toutefois être confiée à un centre auto (100 € le forfait montage).

Y. LEFEBVRE

N. SOLER

BLUETOOTH : LA SOLUTION MAINS LIBRES



■ Faciles à accrocher sur le pare-soleil et simples à utiliser, les kits mains libres permettent de se passer du haut-parleur du téléphone. Les meilleures références (Jabra Tour, Parrot Minikit Neo 2HD...), qui réclament un budget de 60 à 80 €, offrent des commandes vocales et jusqu'à 20 heures d'autonomie. Les modèles les plus abordables ont deux fois moins d'autonomie, avec une qualité audio équivalente à celle d'un haut-parleur.

■ La meilleure option reste le Bluetooth intégré avec un autoradio. Cette solution permet en outre la lecture de contenus multimédias et propose une prise USB pour la recharge du téléphone. Elle réclame un peu de bricolage pour le raccordement ou pour cacher le câble du micro déporté pour que l'intégration soit propre. Les prix sont variables, mais un autoradio à 100 € rend déjà bien des services.



G. CARDIN

N. SOLER

L'ÉCRAN MULTIMÉDIA : LE NEC LE PLUS ULTRA



■ Si votre véhicule n'a pas ce système mais qu'il était proposé en option, visez un modèle constructeur. Si vous avez pris soin de vérifier la compatibilité avec les autres équipements de la voiture (renseignez-vous auprès de la concession), il garantira un fonctionnement optimal. Vous pouvez aussi choisir un système universel plus abordable, parfois avec quelques fonctions basiques (Bluetooth, mains libres...).

■ Les références haut de gamme permettent de coupler votre smartphone en Mirror Screen pour profiter de ses applications comme le GPS ou le streaming audio. Les prix varient de 200 à 700 € pour les meilleurs modèles, dont certains s'accompagnent de caméras de recul et de ports USB pour assurer la recharge du téléphone mobile. Vous aurez ainsi toutes les dernières fonctions en un seul appareil!

■ Vérifiez la compatibilité avec votre auto pour ne pas perdre de fonctions d'origine. Pour une bonne intégration, l'idéal est d'avoir un emplacement double DIN (deux fois la taille d'un autoradio classique). Sinon, il existe aussi des modèles simple DIN avec écran rétractable, ou des kits pour remplacer l'écran déporté sur la planche de bord (notamment chez Peugeot-Citroën). Vendus avec un châssis, ils s'affichent autour des 500 €. Un investissement qui pourra être valorisé à la revente.

PHOTOS: A. SAUNIER

VOLKSWAGEN
TOURAN

Le bilan au bout de 21

DE 2003 À 2010: TOURAN "1" (CODE INTERNE 1T)



VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN

N. SOLER

DE 2010 À 2015: TOURAN "2" (CODE INTERNE 1T3)



VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN

PH. TISSIER/PILOU

DEPUIS 2015: TOURAN "3" (CODE INTERNE 5T)



VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN

N. SOLER

LES DATES CLÉS

Mars 2003: lancement du Touran en 5 ou 7 places avec 1.6 FSI 115 en essence et 1.9 TDI 100 et 2.0 TDI 140 en diesel. Finitions "base" (sans nom), Confort, Sport et Carat.

Janvier 2004: 1.6 essence de 102 ch et 1.9 TDI décliné en 105 ch d'abord avec DSG. En mai, nouveau 2.0 FSI 150, arrêt du TDI 100.

Janvier 2005: 1.9 TDI décliné en 90 ch. Finition "base" remplacée par Edition One.

Mars 2006: les finitions Selection, Match et Sportline remplacent les Edition One, Confort et Sport. En mai, le 1.4 TSI 140 succède au 2.0 FSI, le 2.0 TDI est proposé en 170 ch.

Janvier 2007: retouches (boucliers, calandre, feux). Finitions Trendline, Confortline et Sportline, moteurs inchangés.

Janvier 2008: séries Concept (base Trendline), Cross (base Confortline), retour de la Carat.

Mai 2009: arrêt de la Sportline et du TDI 170. Finitions Trendline, Concept et Confortline.

Septembre 2010: nouveau Touran en 1.2 TSI 105 et 1.4 TSI 140 essence. En diesel, 1.6 TDI 90/105, 2.0 TDI 140/170, finitions Trendline, Confortline et Carat.

Juin 2011: version Cross Touran avec boucliers spécifiques et extensions d'ailes noires, châssis surélevé de 20 mm.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



VOLKSWAGEN/PH. TISSOT/ALOU

ans

Depuis plus de vingt ans, le monospace compact de Volkswagen fait figure de valeur sûre pour les familles en quête d'un engin à la fois fiable et logeable. Mais prudence, car la forte ressemblance entre les différentes générations et le risque de panne parfois très élevé compliquent la donne pour l'acheteur...

LES POINTS À SURVEILLER

TOURAN "1"

Injecteurs-pompes: ils grippent, surtout sur les 2.0 TDI mais aussi sur le 1.9 TDI 105.

A 500 € l'unité, la facture grimpe rapidement.

Pneus: ils s'usent parfois en 25 000 km.

Contrôlez leur état lors de l'achat et prévoyez une géométrie si besoin.

Refroidissement: la culasse poreuse et la pompe à eau défectueuse peuvent causer de sérieux soucis sur les 2.0 TDI à injecteurs-pompes, surtout jusqu'au restylage. Vérifiez régulièrement le niveau d'eau.

Vanne EGR: elle s'encrasse fréquemment (fumée noire, pertes de puissance). Comptez 800 € pour la remplacer.



Volant moteur: sur le TDI 105 et les 2.0 TDI, des tremblements à l'accélération annoncent sa défaillance, qui entraîne l'usure prématurée de l'embrayage (2 000 €).

TOURAN "2"

Boîte robotisée

DSG7: si elle est bruyante ou brutale, une reprogrammation (150 €) et une huile nouvelle peuvent

résoudre les symptômes. Sinon, l'usure des disques d'embrayage nécessite leur remplacement (2 000 €).

Bugs électroniques: le dysfonctionnement du système multimédia ou du rabat électrique des rétroviseurs exige une reprogrammation dans le réseau (150 €).

Distribution: le 1.2 TSI 105 ch souffre d'un défaut de tension de la chaîne de distribution. Un bruit de claquement émanant du moteur doit vous alerter de sa défaillance (1 200 €).

Pompe à eau: faiblarde, elle doit impérativement être remplacée à chaque changement du kit de distribution (900 €).

Injecteurs: jusqu'à fin 2011, les 1.6 TDI connaissent des soucis de grippage des injecteurs. Un bruit de claquement du moteur doit vous alerter (900 € pièce).

Vanne EGR: sur les diesels, à-coups et pertes de puissance annoncent son encrassement. Couplée à un refroidisseur, elle est chère: 1 700 € pour l'ensemble.



N. SOLER

TOURAN "3"

Boîte DSG7: sur les 1.6 TDI de 2015-2016, des passages de vitesses parfois bruyants et/ou des à-coups signalent une usure des disques de l'embrayage. Ce qui impose le remplacement de l'ensemble du mécanisme (de 1 500 à 2 000 €).

Electronique: vérifiez le fonctionnement des menus du système multimédia. S'il subit un bug ou que l'écran se fige, une mise à jour (150 €) peut suffire. Sinon, il est à changer (de 900 à 2 500 €).

Niveau d'huile: sur le 2.0 TDI 150, contrôlez le niveau à la jauge. On recense quelques exemplaires gourmands en huile, réclamant un appoint tous les 2 000 km!

Pompe à eau: beaucoup plus rares sur le Touran 3, les remplacements prématurés de la pompe à eau restent possibles jusqu'en 2017. Vérifiez l'absence de traces de fuite.



PROXY PARTS

Mars 2012: série Match sur la base d'une Confortline. En mai, l'équipement est enrichi sur toute la gamme.

Janvier 2013: le 2.0 TDI 170 passe à 177 ch, série Life sur base de Confortline.

Septembre 2015: nouveau Touran avec 1.2 TSI 110 et 1.4 TSI 150 essence. En diesel, 1.6 TDI 110 et 2.0 TDI 150/190. Finitions Trendline, Confortline, Carat et R-Line.

Mars 2016: séries Family sur base de Trendline et Allstar sur base de Confortline. Le 1.6 TDI passe à 115 ch.

Avril 2018: série Connect sur base de Confortline, arrêt des TSI 110 et TDI 190. En juillet, le 1.5 TSI EVO 150 remplace le 1.4 TSI.

Février 2019: série IQ. Drive sur base de Confortline, nouveau 1.0 TSI 115, qui est arrêté dès juillet. La gamme est alors réorganisée:

les finitions deviennent Lounge et Carat, le 1.6 TDI 115 est remplacé par un 2.0 de même puissance, uniquement proposé avec DSG7.

Février 2021: série Active sur base de Lounge, le TDI 115 passe à 122 ch (avec BVM6 de série), 2.0 TDI 150 avec DSG7 de série.

Janvier 2023: finitions Life Plus et Style.

Janvier 2024: 2.0 TDI 122 arrêté, série VW Edition sur base de Life Plus.

Acheter une voiture d'occasion



PH. TISSIER/PILOU



PH. TISSIER/PILOU



VOLKSWAGEN

Votre budget : 7 000 €

■ Disponible à partir de 3000 € en seconde main, le premier Touran est hélas le plus touché par les pannes coûteuses. Outre les autos au kilométrage trop élevé (plus de 220 000 km), il faudra aussi et surtout écarter les modèles à problèmes. Ce qui, en diesel, ne laisse guère que les 1.9 TDI 90 et 100...



N. SOLER

LE BON CHOIX

1.9 TDI 90 ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 165 km/h ■ 6,8 l/100 km
■ Coffre : de 605 à 707 dm³

Vu un Confortline de 2008 avec 159 000 km à 7 200 €

Le TDI de 100 ch n'ayant eu qu'une brève carrière, concentrez vos recherches sur les derniers exemplaires mus par le TDI 90. Plein de bonne volonté et pas trop glouton, il dispose d'une boîte 6 qui le seconde parfaitement dans sa tâche. Surtout, ce solide diesel permet de profiter des qualités d'accueil de ce monospace sans casser sa tirelire. Avec ses barres de toit, son accoudoir avant coulissant et son siège passager rabattable, la finition Confortline renforce le côté pratique du Touran, qui dispose de sièges arrière coulissants et amovibles sur toute la gamme. A bord, la clim' auto., les tablettes aviation et les vitres arrière électriques améliorent le quotidien.

ET EN ESSENCE ?

Le 1.4 TSI ayant connu des soucis de chaîne de distribution, le choix se fait entre les 1.6 (102 et 115) et le rare 2.0 FSI. Vu la faiblesse de l'offre, privilégiez le degré d'équipement et l'état plutôt qu'un bloc en particulier, les trois étant très robustes. A l'usage, le 1.6 de 102 ch pourra toutefois rapidement montrer ses limites, notamment en charge. A l'inverse, le 2.0 est tonique mais avec un solide appétit.

Votre budget : 10 000 €

■ Lancé à l'automne 2010, l'opus 2 s'affiche à partir de 8000 € avec moins de 180 000 km au compteur. Si l'allure générale change peu, la palette de moteurs revue permet de faire un bond en avant au chapitre fiabilité. Attention toutefois avec les premiers diesels (jusqu'en 2012), injecteurs et pompe à eau étant fragiles.



N. SOLER

LE BON CHOIX

1.6 TDI 105 BlueMotion ■ 6 CV ■ 105 ch ■ 174 km/h
■ 6,3 l/100 km ■ Coffre : de 560 à 690 dm³

Vu un Confortline Business de 2013 avec 123 000 km à 9 990 €

Son look ne le cache pas, le Touran "2" est plus un restylage de l'ancien qu'un nouveau modèle. Cela se retrouve à bord, avec une présentation classique. Mais cela a aussi du bon : la finition est toujours soignée, la modularité bien pensée, même si les sièges sont un peu lourds à retirer. Plus courant que son petit frère de 90 ch, le 1.6 TDI 105 offre un bon compromis entre tonus et sobriété, surtout en version BlueMotion, optimisée. Bon point, on la trouve souvent associée à la finition Confortline Business, qui offre les antibrouillards et le GPS sans surcoût par rapport à la Confortline "tout court", qui dispose déjà de la clim' bizona et des radars de recul.

ET EN ESSENCE ?

Le 1.2 TSI 105 est séduisant sur le papier, mais il souffre de défaillances de chaîne de distribution. Bonne nouvelle, le 1.4 TSI s'en est débarrassé avant lui, permettant d'envisager l'achat. Indisponible en Trendline, ce bloc reste dans le budget avec environ 120 000 km. Dommage que les tarifs s'envolent avec la DSG7 : comptez 50 000 à 100 000 km de plus à prix équivalent !

Votre budget : 15 000 €

■ Ici, pas de doute, il s'agit bien d'un nouveau Touran, avec un intérieur moderne et un gabarit en hausse (4,53 m, contre 4,39 m auparavant). L'offre démarre à 10 000 € avec des autos ayant beaucoup roulé. Comptez 2 000 € de plus pour rester sous les 160 000 km. Bon point, la fiabilité permet de faire son choix sans crainte.



N. SOLER

LE BON CHOIX

1.6 TDI 115 DSG ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 182 km/h
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre : de 502 à 677 dm³

Vu un Allstar de 2016 avec 116 000 km à 15 290 €

Dans un segment en perte de vitesse, le Touran 3 est une valeur sûre. Toujours indépendants et coulissants, les sièges arrière sont désormais inclinables et escamotables dans le plancher. L'ergonomie est encore plus soignée, avec un écran à portée de main et une qualité de fabrication qui permet à l'habitacle de conserver un bel état de fraîcheur. Sous le capot, le 1.6 TDI suffit, surtout dans cette évolution de 115 ch associée à la boîte robotisée DSG7. Un binôme fiable, qui offre des relances toniques sans trop consommer. A peine plus chères que la Confortline, les Allstar et Confortline Business profitent d'un GPS et d'une caméra de recul bienvenus.

ET EN ESSENCE ?

Doté d'une courroie plus solide que la chaîne qui équipait les anciens 1.2 de 105 ch, le 1.2 TSI est un bon choix. Mais attention aux vendeurs trop gourmands, les prix ayant parfois tendance à s'approcher dangereusement de ceux des 1.4 de 150 ch. En charge, les 40 ch offrent un surcoût d'allant non négligeable, avec un appétit encore acceptable (8,2 l/100 km avec la DSG).

Kia ProCeed

Nicolas Torres a choisi sa voiture parce qu'il pensait que Kia rimait avec fiabilité et service. Un an et demi plus tard, il considère que la marque a failli sur ces deux points.



E.GRIMAULT / ANDIA

Un devis de 12 046 € pour changer d'écran à 46 000 km !

Lorsqu'un lecteur nous fait savoir qu'il a acheté une Kia, la fiabilité et la garantie de 7 ans sont généralement les arguments principaux qui ont fait pencher la balance en faveur de la marque coréenne. Mais tous ne sont pas satisfaits de leur expérience. Nicolas Torres, de Drudas (31), fait partie des déçus. Au printemps 2023, il acquiert une ProCeed 1.0 T-GDI 120 mise en circulation en 2019. Il imagine alors pouvoir profiter sans tracas de son véhicule durant de nom-

breuses années. Malheureusement, dès la fin 2023, l'écran tactile de son auto commence à se consteller de bulles d'air. Un problème bien connu sur cette génération de Kia et pour lequel Nicolas obtient une couverture plus que satisfaisante.

Volte-face

En effet, si son concessionnaire lui établit un devis de 10 758 €, il lui assure, oralement, que Kia a accepté une prise en charge presque totale (98%), ne lui laissant que 180 €

à payer. Quelques jours plus tard, c'est la douche froide : finalement, arguant que la garantie sur cet écran n'était que de 3 ans/100 000 km, Kia refuse la moindre contribution. Dépité, Nicolas renonce à cette réparation. Toutefois, après la publication du dossier de Nicolas Benauw (Auto Plus n° 1872), il décide de revenir à la charge. Entre-temps, le devis a quelque peu gonflé et atteint désormais 12 046 €. Le refus de Kia, en revanche, demeure.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Dans cette affaire, Nicolas Torres a appris – à ses dépens – qu'une proposition orale n'avait aucune valeur. En effet, s'il avait exigé une confirmation écrite de la prise en charge de 98%, ni son concessionnaire ni Kia n'aurait pu revenir dessus. Mais tout n'est pas perdu pour notre lecteur, puisque le barème de nos experts indique que la durée de vie de cet écran est de 250 000 km. Cette ProCeed ayant plus de 5 ans, inutile d'attendre une participation totale. Toutefois, 80% serait une offre honorable.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Renault Scenic

Rétrovision perturbée

Je possède un Scenic 1.7 Blue dCi 120 de 2021 qui n'a que 39 300 km. Le rétroviseur extérieur droit commençant à avoir du mal à se déployer, j'ai fait établir un devis pour son remplacement. Celui-ci se monte à 532 €. Quelle part doit payer Renault ?

Gildas Dumolard, 08000 Charleville-Mézières

NOTRE CONSEIL Ce composant ne peut être considéré comme une pièce d'usure et il a une longévité normale de 250 000 km. Comme votre Scenic a moins de 5 ans et 80 000 km, la réponse est simple : le constructeur est tenu d'assumer à 100% cette intervention. Au besoin, mettez-le en demeure par lettre recommandée avec AR.

Skoda Octavia

Sélecteur capricieux

Sur ma Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 150 de 2022, à chaque démarrage, un message "Défaut levier sélecteur" apparaît. Bien qu'elle n'ait que 42 500 km, c'est la commande de boîte qui est HS. Le devis est de 675 €, payé à 70% par Skoda.

Philippe Chaperon, 02300 Quierzy

NOTRE CONSEIL Au vu de l'âge et du kilométrage de votre break, cette panne est très prématurée. Au point que vous êtes en droit d'exiger de Skoda de ne rien avoir à déboursier pour remplacer la commande de boîte de vitesses. Faites savoir au service relations clientèle que vous exigez une prise en charge intégrale.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Alfa Romeo a payé 45% de la pompe de pression

François Vollmer, de Saint-Etienne-lès-Remiremont (88), était un Alfiste heureux. Jusqu'au début de cette année où, comme nous le racontions dans notre n° 1856, la pompe de pression de la boîte TCT de sa Giulietta 1.4 MultiAir 170 de 2018 (65 400 km) est tombée en panne. Au moment de notre publication, Alfa Romeo n'avait accordé qu'un tout petit geste (7%) sur le devis de 657 €. Depuis, avec notre appui, Nicolas a réussi à obtenir un avoir de 300 €, portant la participation totale à 45%.



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 UN...

Renault Kangoo 1 "phase 2" (2003-2007) à moins de 5 000 €

Bon à tout faire, le ludospace au losange a connu un franc succès. Il est accessible aujourd'hui à petit prix en occasion. Voici tous les points à connaître sur la version restylée en 2003, en essence et diesel.

Reconnaissable à son faciès jovial, le Kangoo 1 "phase 1" a d'emblée trouvé son public grâce à sa porte latérale coulissante. La version restylée de mars 2003, aux phares et à la calandre revisités, met l'accent sur les équipements de sécurité avec l'airbag frontal côté passager et un système ABS doté de l'aide au freinage d'urgence (AFU). A bord, les sièges redessinés optimisent le maintien du corps et l'insonorisation s'améliore. Cela dit, plastiques basiques, tôles apparentes ou encore colonne de di-

rection non réglable trahissent toujours les origines utilitaires de ce véhicule familial et fonctionnel. Les modèles en vente peuvent en porter les stigmates : plastiques griffés, sellerie tachée, "pocs" sur la carrosserie, etc. Bon point, dès le deuxième niveau Authentique (puis Pack Authentique en octobre 2005), on dispose de deux portes latérales coulissantes qui facilitent l'accès à bord. L'Expression (Confort Expression dès octobre 2005) ajoute la banquette (2/3-1/3) et une capucine (rangement au-dessus du pare-brise). La climatisation

impose, elle, de viser un Privilège (Luxe Privilège en octobre 2005) ou un Alizé de fin de carrière (2007), voire une des rares séries limitées Air (septembre 2003), Ice (janvier 2005) ou Pampa (février 2006). Les rangements type aviation, situés le long du pavillon, restent l'apanage des haut de gamme Privilège.

Roi de la "Maxi-Box" !

Eu égard à son gabarit comparable à celui d'une citadine contemporaine, l'espace à bord et le volume de coffre du Kangoo s'avèrent remarquables. Il est à l'aise en ville, tandis que la douceur de sa suspension permet d'aborder sereinement les voies rapides, du moins avec une motorisation adaptée...

Dans ce sens, nous écartons les 1.2 60 (essence), 1.5 dCi 55 et

1.9D 65, faiblards et uniquement disponibles en finition Générique, privée de la deuxième porte latérale. Notre sélection est donc composée des 1.2 16V et 1.6 16V, et des 1.5 dCi 70/85. Ces derniers remplacent les 1.5 dCi 65/80 en octobre 2005. Hormis leur pastille Crit'Air 4 (interdiction de circuler dans les ZFE depuis janvier 2024), les 65/80 offrent des prestations similaires. Pour toutes les versions, le châssis (corrosion), les pneus (usure), les amortisseurs (absence de rebond), les trains roulants (jeu excessif), mais aussi les ouvrants (charnières, rails de porte) doivent être inspectés. Et fuyez les modèles au passé flou ou au contrôle technique multipliant les défauts!

Par Guillaume Jean

Plastiques basiques, tôles apparentes... l'ambiance est du genre rustique. La luminosité domine toutefois et l'on dispose de vastes zones de rangement.



Cotes d'habitabilité et volume de chargement s'avèrent exceptionnels, compte tenu de la longueur du Kangoo (4,04 m). L'accessibilité est également facilitée par les deux portes coulissantes et une grande et large ouverture sur le coffre.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

Avec 70 ch minimum, la gamme commence avec une finition Authentique. Attention, cette dernière perd la deuxième porte latérale coulissante et la condamnation centralisée à distance en octobre 2005, avec l'arrivée de la Pack Authentique. Il faut viser une Expression pour optimiser la modularité (capucine, banquette fractionnable). Mais seules les Privilège offrent un habitacle climatisé et les rangements bien pratiques logés sous le pavillon de toit.

LA DOTATION DE SÉRIE

Authentique: • ABS + AFU • Airbags frontaux • Banquette monobloc rabattable • Condamnation centralisée à distance • Direction assistée • Portes latérales coulissantes.

Pack Authentique: • Capucine.

Expression: • Banquette 2/3-1/3 • Radio K7 • Vitres AV électriques.

Confort Expression: • Boucliers et calandre couleur carrosserie • Tablettes aviation.

Alizé: • Climatisation.

Privilège: • Antibrouillards • Rangements de pavillon type avion • Rétros élec. et dégivrants.

Luxe Privilège: • Ordi de bord • Radio-CD • Volant cuir.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesel	
	1.2 16V 75	1.6 16V 95	1.5 dCi 70	1.5 dCi 85
Vitesse maxi	144 km/h	159 km/h	141 km/h	156 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s3	34s6	39s4	36s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	16s8/26s4	11s8/18s8	17s2/20s1	11s4/14s1
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	7,9 l/100 km	7,2 l/100 km	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,8/8/7,4 l/100 km	7,1/8,4/8,2 l/100 km	6,6/7,5/7,4 l/100 km	6,3/7,4/6,5 l/100 km
Poids	1 058 kg	1 167 kg	1 170 kg	1 232 kg
Freinage 130 à 0 km/h	77 m	76 m	76 m	76 m
Moteur	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 8S + turbo	4 cyl. en ligne, 8S + turbo
Cylindrée	1 149 cm ³	1 598 cm ³	1 461 cm ³	1 461 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 5 500 tr/mn	95 ch à 5 000 tr/mn	68 ch à 4 000 tr/mn	85 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	107 Nm à 3 500 tr/mn	151 Nm à 3 750 tr/mn	163 Nm à 2 000 tr/mn	204 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	165 g/km/3*	177 g/km/3*	147 g/km/3	139 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Pour 5 000 € maxi, tous les moteurs sont accessibles. Mais évitez les blocs d'entrée de gamme, poussifs. Nous avons retenu les deux essence de 75 et 95 ch et, en diesel, les 1.5 dCi 70 et 85, lancés à l'automne 2005.

1.2 16V: le manque de couple de ce bloc réduit le champ d'action du Kangoo: il sera peu à l'aise sur voies rapides. Mais, pour les petits trajets du quotidien, sa fiabilité et son prix d'accès, situé autour de 3 000 € (avec environ 160 000 km), lui confèrent un intérêt non négligeable.

1.6 16V: cylindrée et puissance supérieures donnent une tout autre polyvalence à ce ludospace. L'agrément de conduite y gagne aussi, au prix d'une consommation un peu élevée. Ses atouts? Ce bloc est fiable et n'existe qu'avec les finitions hautes. Les tarifs débutent vers 3 500 € avec environ 180 000 km au compteur.

1.5 dCi 70: cette évolution remplace le 1.5 dCi de 65 ch en octobre 2005. Performances (limitées) et consommation restant proches, c'est davantage l'évolution de la dotation cette

même année qui le distingue. Mais si on le trouve au même prix que le 1.2 16V 75 à essence, sa fragilité pousse à l'éviter!

1.5 dCi 85: toujours à l'automne 2005, ce diesel vient remplacer de 1.5 dCi 80. Cette fois, les reprises gagnent nettement en peps face au 1.5 dCi 70. A l'usage, ce bloc très sobre présenterait ainsi le meilleur compromis si sa fiabilité n'avait pas été, elle aussi, si problématique... Comptez au minimum 4 000 € pour un modèle de 2005 affichant environ 180 000 km au compteur.

Côté fiabilité

A surveiller

Les bobines d'allumage. Sur les 1.2 16V 75 et 1.6 16V 95, un démarrage capricieux ou des à-coups moteur trahissent leur faiblesse précoce (dès 50 000 km). Elles ont été modifiées en 2006: vérifiez qu'elles ont été remplacées depuis, facture à l'appui.

La boîte de vitesses. Sur les Kangoo produits en 2005 et 2006, une faiblesse des roulements provoquait sa défaillance (de 1 000 à 3 000 € si la boîte est HS). Au moindre bruit suspect ou de grognement, passez votre chemin!

La pompe d'injection. Sur tous les 1.5 dCi, sa dégradation génère de la limaille de fer qui entraîne son grippage et parfois celui des injecteurs... La facture s'envole à plus de 4 000 €!

Le voyant d'airbags. Il peut s'allumer de façon intempestive. Il s'agit souvent d'un défaut de connectique; plus rarement du calculateur (reprogrammation 150 €).

*Pastille 2 à partir de 2006.

Nous vous conseillons

Un Kangoo 1.6 16V 95 Privilège

Une fois les bobines d'allumages remplacées, ce moteur a fait la preuve de sa fiabilité. Dans le cadre d'un usage familial, la version Privilège, avec clim' et aspects pratiques, est à privilégier. On la trouve autour de 4 000 €, avec environ 170 000 km.



N. SOLER



**MOTEURS RENAULT OU
PEUGEOT, AIRBAGS TAKATA...**

Actions collectives : faut-il les rejoindre ?



Depuis dix ans, la loi Hamon permet aux victimes d'un préjudice identique de se regrouper devant les tribunaux via une action de groupe. Or, en matière automobile, aucune procédure de ce type n'a été tentée.

Des alternatives, collectives, existent cependant.

Que peut-on en espérer ? Éléments de réponse.

A plusieurs, on est normalement plus forts et plus efficaces. En théorie. Car on peut se poser la question, face à l'échec rencontré par l'action de groupe "à la française" rendue possible par la loi Hamon⁽¹⁾ ! En effet, cette procédure ne connaît pas le succès des "class action" américaines aussi efficaces que redoutées. Elle était pourtant attendue et censée révolutionner la justice en venant au secours des consommateurs floués par des professionnels peu enclins à reconnaître leurs torts. Pour ce qui est de nos chères voitures, ce ne sont pas les défauts endémiques et autres problèmes sériels qui manquent ! Hélas, à ce jour, aucun constructeur automobile n'a été véritablement inquiété et encore moins condamné. Voici les raisons de ce bilan plus que décevant et les alternatives qui existent...

Action de groupe : un recours trop complexe

La procédure de poursuite collective, type Hamon, est en réalité une vraie usine à gaz d'une lenteur effarante. Pas question pour les consommateurs de se regrouper et de saisir eux-mêmes un

avocat ! Ils doivent obligatoirement passer par une des 15 associations habilitées (CLCV, UFC-Que Choisir...). Seules celles-ci sont autorisées à engager un tel recours en justice. Et elles doivent, au préalable, s'assurer qu'il existe un groupe présentant une similarité de situation et qu'il y a bien eu une violation du droit à la consommation.

En matière automobile, la base du recours est l'obligation légale pour un constructeur de livrer un véhicule ou un accessoire conforme à l'usage normalement attendu. Une surconsommation d'huile ou une rupture prématurée de la courroie de distribution, par exemple, entrent dans ce cas de figure. Il est donc nécessaire de trouver une association réellement motivée qui acceptera d'engager une action devant le Tribunal judiciaire dans l'intérêt des automobilistes concernés. Et c'est là que ça coince. Les difficultés de mise en œuvre, le nombre d'étapes à suivre et les délais à rallonger avant d'avoir une décision du juge (il faut trop souvent compter plusieurs longues années) sont dissuasifs et expliquent sans doute le peu d'actions en-

gagées et qu'il n'y en ait aucune liée à l'automobile. Autre gros couac avec l'action de groupe, l'indemnisation est limitée aux seuls dommages matériels. Le corporel et l'immatériel sont exclus. Ne vous attendez pas non plus à obtenir une indemnité personnalisée. En effet, en cas de jugement favorable, elle sera déterminée forfaitairement. Ainsi, si le remplacement d'un moteur était estimé à 3 500 €, tous les consommateurs du groupe risqueraient de se voir allouer cette somme même si les frais s'élèvent bien au-delà. Aucune indemnisation n'est prévue pour les autres préjudices subis (privation de jouissance, perte de valeur du véhicule, préjudice moral...) qui sont souvent nettement plus conséquents. Un automobiliste à pied depuis deux ans suite à une panne devrait ainsi recevoir la même indemnité que

celui dont la casse est survenue il y a peu et qui vient juste de rejoindre le groupe.

Action collective : l'alternative via un avocat

A défaut d'action en justice telle que la loi la définit, certains possesseurs de moteurs 1.2 Puretech produits par le groupe Stellantis et de moteurs 1.2 TCe Renault, Dacia et Nissan victimes de casses ont choisi d'adhérer, moyennant quelques centaines d'euros, à un groupe défendu par un cabinet d'avocats et ses partenaires (voir la plateforme MyLeo). Une autre action similaire contre Stellantis (et peut-être bientôt Skoda ?) est en préparation pour l'affaire des airbags défectueux de marque Takata. Ce type d'association est facilité par les réseaux sociaux et la création de sites internet permettant de s'inscrire en ligne

Actions collectives : les + et les -

Les avantages...

- Le poids du groupe. Cela peut permettre aux plaignants de faire plier une société plus sûrement qu'avec un recours individuel.
- Procédure moins coûteuse qu'une action individuelle (forfait assorti d'un pourcentage des sommes récupérées).
- Possibilité de rejoindre un groupe en cours.
- La résonance médiatique de ces actions met les marques – en l'occurrence les constructeurs – face à leurs responsabilités. Ce qui les a déjà poussées à revoir leur politique de prise en charge des réparations, notamment en cas de casse moteur.

... et les inconvénients

- Délais bien plus longs qu'une procédure individuelle.
- Indemnité souvent limitée au préjudice matériel direct.
- Préjudice devant résulter du manquement d'un pro à une obligation légale ou contractuelle, ce qui implique une faute et ce qui exclut, en théorie, les actions en garantie des vices cachés.



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

(tel Motorgate.fr). Dans ce cas de figure, l'affaire est directement gérée par l'avocat (et non par une association) qui n'est pas soumis aux contraintes de la loi Hamon et engage tout d'abord des négociations. Problème, les constructeurs concernés font de la résistance et les délais s'étirent. Les négociations avec Renault, dont le calendrier prévoyait une clôture à l'automne 2022, se sont ainsi prolongées de plus d'un an, avant de carrément échouer. Dans un arrêt du 18 janvier 2024, la Cour d'appel de Versailles a bien condamné Renault à communiquer certaines pièces confidentielles qu'il refusait jusque-là de diffuser mais la bataille risque d'être encore longue. Du côté de Stellantis, les indemnités finalement proposées après de longs pourparlers ne satisfont absolument pas les victimes, et un référé probatoire⁽²⁾ devant le tribunal judiciaire serait en préparation pour tenter d'obtenir, là aussi, la production de documents techniques internes compromettants, avant d'engager une action pénale. De quoi perdre patience!

Bientôt plus de facilité ?

A l'initiative de plusieurs députés, anciens juristes, ayant identifié les raisons potentielles de l'échec cuisant de l'action de groupe Hamon, une proposition de loi visant à en simplifier l'accès et en réduire ses délais a été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale le 8 mars 2023. Ce toilettage sera-t-il suffisant pour relan-

cer une procédure quasi à l'arrêt aujourd'hui? On peut l'espérer mais rien n'est certain.

En conclusion

L'action de groupe telle que prévue dans les textes étant un mirage – excepté peut-être pour quelques dossiers “hors automobile” – les consommateurs n'ont pas d'autre solution pour se défendre que de se tourner vers les actions “alternatives”. Le hic, c'est que, en France, les initiatives passées (sur le dieselgate, sur les prix des péages...) ont toutes fait “pschitt”. Quid de celles en cours, notamment sur les “motorgates” Stellantis? Si elles avancent, rien ne garantit qu'elles aboutiront. Néanmoins, ne dit-on pas que l'union fait la force? Pour preuve, en Europe, d'autres initiatives du même genre ont, elles, réussi. Dès lors, à vous de voir si vous souhaitez rejoindre le mouvement... ou si vous préférez patienter et voir si ceux qui se sont déjà lancés dans l'aventure ont eu gain de cause. En attendant, l'ampleur et la résonance médiatique des actions collectives actuelles permettent, déjà, de peser davantage dans une négociation auprès d'un professionnel de l'automobile qui, pour éviter une mauvaise presse, sera plus enclin à revoir sa politique de prise en charge, voire ses modèles. En soi, ce rééquilibrage – à défaut d'inversion – du rapport de force est déjà une première victoire.

Par Antoine Jacquot

1. Articles L.623-1 et suivants du code de la consommation.
2. Le référé probatoire permet de saisir un juge afin de conserver ou d'établir, avant tout procès, la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution du litige.



SHUTTERSTOCK

Les actions collectives ne sont pas une solution miracle. Mais ce type de recours médiatisé permet au moins de mettre la pression sur les constructeurs pour régler, ensuite, les litiges au cas par cas.

VOS QUESTIONS

Conso Financement véhicule propre

“Est-il possible de débloquer son épargne salariale pour acheter une voiture électrique?”

Ludovic L., 92800 Puteaux

Pascale Gétin. Il est effectivement possible, depuis le 7 juillet 2024, de récupérer tout ou partie de l'argent versé sur son plan d'épargne d'entreprise (PEE), avant l'échéance des cinq ans. Ce déblocage anticipé de fonds peut intervenir pour acheter un véhicule propre (voiture ou vélo), comprenez un véhicule neuf (et pas d'occasion) électrique ou hybride. Attention, vous devez impérativement réclamer les fonds nécessaires auprès de l'organisme qui gère le dispositif pour votre entreprise dans un délai de six mois maximum après l'achat. Bon de commande ou facture à joindre impérativement*.

*Service-public.fr/particuliers/actualites/A17553?xtor=EPR-100

Loi PV en série

“J'ai été aligné deux fois à 3 mn d'intervalle pour m'être arrêté sur une voie réservée aux taxis. J'étais au volant et j'attendais un collègue. Puis-je contester?”



MA XPPP

Stéphane B., 10200 Soullaines-d'Huys

M^e Frank Samson. Le PV en soi n'est pas contestable. Est interdit l'arrêt ou le stationnement sur une voie réservée aux taxis ou aux bus. Qu'importe que vous ayez été au volant, c'est un arrêt très gênant passible de 135 € d'amende (art. R.417-11 du Code de la route) non minorée, bien sûr, comme tout PV de stationnement. En revanche, ce qui est contestable, c'est le second avis de contravention qui n'a pas lieu d'être. Cette infraction, dite “instantanée”, ne peut être verbalisée plusieurs fois pour le même motif et même lieu, dans la mesure où elle ne peut prendre fin que par l'enlèvement et la mise en fourrière du véhicule. Et ce, même si l'infraction avait duré plusieurs jours! Attention, la règle serait différente s'il s'agissait d'un stationnement payant.

Assurance Libre choix du réparateur

“Non responsable de l'accident, j'ai effectué les réparations de carrosserie dans un garage non agréé par l'assureur. Le hic, c'est que j'ai 240 € à ma charge. Normal?”

Yves F., 50130 Cherbourg

Pascale Gétin. Depuis le 3 décembre 2020, la loi permet de choisir librement votre réparateur*. Vous n'avez plus non plus à en avancer les frais. En d'autres termes, rien ne vous oblige à aller dans un garage agréé par votre assureur. En outre, une cession de créance, signée entre le réparateur et l'assuré, permet à l'assureur de régler directement la facture des réparations. Cette dernière doit être intégralement acquittée. Le reste à charge pourrait correspondre toutefois à tout ou partie de la franchise dommage (vous signalez que vous êtes en tous risques). Cela signifierait que votre assureur vous compte au moins une part des torts. Contestez, si vous considérez n'en avoir aucun.

* Loi n° 2020-1508 du 3 décembre 2020: elle modifie le code des assurances (article L.211-5-2) et le mécanisme de cession de créance.



N. SOLER



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



FORMULE 1

“Champions” de père en fils

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

Nelson et Nelsinho Piquet

Triple champion du monde de F1, Nelson Piquet a été l'un des pilotes les plus doués de sa génération. Il se distinguait aussi par son caractère très affirmé et ses propos mordants. Son fils, Nelson Jr dit Nelsinho, va marcher, avec réussite, sur les traces de son père, jusqu'en F1... avant de voir sa carrière fut stoppée prématurément par le scandale du “Crashgate”.

Fils d'un médecin brésilien ministre de la Santé pendant deux ans, le petit Nelson naît en 1952 à Rio de Janeiro sous les meilleurs auspices. Ado, il rêve de devenir tennisman, raison pour laquelle son père l'envoie aux Etats-Unis, dans une académie réputée pour ses sports-études. Mais c'est le karting que le destin, taquin, fait découvrir au jeune Nelson Souto Maior. Souto Maior ? Eh oui ! c'est le vrai nom de Nelson. En fait, pour préserver son anonymat auprès de son père, farouchement opposé à cette nouvelle passion, il s'inscrit à ses premières courses de karting

sous le nom de jeune fille de sa mère : Piquet. Si Nelson Piquet va devenir un immense champion, trois fois couronné en Formule 1, c'est aussi un homme complexe que certains apprécient – et que d'autres détestent pour son indécatesse verbale assumée. Nous y reviendrons... Mais évoquons tout d'abord ses débuts et sa brillante carrière. Après s'être ébourré dans quelques courses de karting, il s'adjuge, dans cette discipline, deux titres de champion du Brésil. En 1976, il passe à la monoplace et remporte dès sa première saison le championnat national de Formule Vee. Ces succès si rapidement acquis

SUTTON MOTORSPORT IMAGES



l'incitent à tenter sa chance en Grande-Bretagne. Et que croyez-vous qu'il arriva ? Il écrasa le championnat d'Angleterre de F3 1978, en signant pas moins de... onze victoires !

Nelson et Brabham : une histoire d'amour

Ainsi s'ouvrent à lui les portes de la F1 quand, toujours en 1978, Ensign lui offre un volant pour le Grand Prix d'Allemagne. McLaren le débauche séance tenante pour les GP suivants, aux Pays-Bas et en Italie. Contraint à l'abandon à Zandvoort, il termine 9^e à Monza après s'être élancé de la... 24^e position ! Cette prouesse n'échappe pas à Bernie Ecclestone, le patron de Brabham, l'engage aussitôt pour le GP du Canada, le dernier de l'année. Piquet s'y classe 11^e. Débute alors une belle collaboration, durable et prolifique. Très vite adopté par l'ensemble de l'équipe, dont l'ingénieur Gordon Murray, Nelson ne tarira pas d'éloges sur son écurie. Et même si les Brabham, à cause notamment d'un V12 Alfa Romeo peu fiable, connaissent une saison difficile en 1979, Ecclestone flatte tout de même son pilote en l'autorisant à zapper ce qu'il déteste par-dessus tout : les relations publiques. “Je ne veux pas passer ma vie à parler à des gens qui ne comprennent rien à la course !” Dès lors, Piquet va rester fidèle à Brabham pendant six ans, période durant laquelle il signe quatre pole positions, gagne treize Grands Prix et, surtout, remporte deux championnats du monde, en 1981 et 1983. Les deux saisons suivantes, les Brabham sont à la peine, Piquet ne se classant pas mieux que 5^e en 1984, et 8^e en 1985. Alors, le doute s'immisce dans son esprit. Serait-ce la nais-



Une belle aventure de sept années va lier, de 1979 à 1985, Nelson Piquet à l'écurie Brabham, à son patron Bernie Ecclestone, et à son ingénieur-star, Gordon Murray. A la clé, deux titres de champion du monde.

DPPI

Nelson Piquet senior a suivi de très près la carrière de son fils: ici lors de ses premiers tests au volant d'une F1 (Williams BMW en 2004).



sance de son fils, Nelson Junior, à l'été 1985, qui émousse sa compétitivité? Non, il veut encore gagner!

Ah! Si Piquet pouvait piloter... et se taire!

Un jour, il se confie à un ami: "Si je reste avec Brabham une année de plus, Bernie va croire que je ne le quitterai jamais. Il m'a proposé 1,6 million de dollars, plus 1 000 dollars par point, et il pense me contenter. Je lui ai alors parlé de l'offre que m'a faite Williams... 3 millions de dollars, plus 10 000 dollars par point!" Pourtant, Piquet hésite encore, témoignant en cela de son attachement à l'équipe Brabham. Finalement, il signe chez Williams pour la saison 1986. Même si l'ambiance s'y révélera délétère, il vient de prendre la bonne décision. Quand il arrive chez Williams, Nelson découvre son nouveau coéquipier, Nigel Mansell. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le courant ne passe pas. Plus que leur rivalité en piste, ce sont leurs personnalités qui les opposent. Nelson dit de Mansell, par exemple, que c'est un "sauvage sans instruction". Le ton est donné! Est-ce son changement d'écurie qui l'a rendu si amer? Le fait est que Piquet se montre de plus en plus insultant. Par exemple, en 1986, il qualifiera à plusieurs reprises son compatriote Ayrton Senna d'"homosexuel". N'empêche... Au cœur de ce verger fleuri, les deux Williams dominent largement le championnat suivant. Mansell signe huit pole positions, Piquet quatre. Mansell gagne six Grands Prix, Piquet trois. Et qui est champion du monde 1987? Le Brésilien! Va comprendre, Charles. Nelson va encore participer à quatre championnats du monde



C'est lors du dernier Grand Prix, à Las Vegas, que Nelson Piquet coiffe sa première couronne mondiale, sur Brabham, en 1981.



Au début des années 2000, Nelson Piquet monte une écurie de course dans le but de manager les débuts de son fils Nelsinho, ici en Formule 3.



De nombreux éléments ont éveillé des soupçons sur la cause accidentelle de ce crash à Singapour. En tout cas, il coûtera à Nelsinho sa carrière en F1.



Après avoir été contraint d'abandonner tout espoir de carrière en F1, Nelsinho s'est reconverti dans la Formule E. Il est ici au volant de la monoplace 100% électrique laquelle il a remporté le championnat 2014/2015.

de F1, de 1988 à 1991, chez Lotus puis Benetton, avec qui il remporte ses trois derniers Grands Prix. A 40 ans, il abandonne la F1 pour se consacrer à l'endurance jusqu'en 1997. Il participe notamment aux 500 miles d'Indianapolis 1993, sans succès, puis deux fois aux 24 Heures du Mans, en 1996 et 1997, sur une McLaren F1 GTR-BMW.

Le petit Nelson, dans les traces de son père?

Plus tard, renouant avec ses insolences, il lâchera à nouveau quelques obscénités. Quand il évoque Lewis Hamilton, il parle

de "neguinho", c'est-à-dire petit nègre en brésilien. Pour cela, il sera d'ailleurs poursuivi par la justice. Puis, Enzo Ferrari a droit à "vieux sénile". Quand un journaliste lui demande qui, de Senna ou de lui, a été le meilleur pilote, il répond "Moi, parce que je suis vivant". Allez! Quittons cet univers affable et raffiné, et remontons le temps, jusqu'au début des années 2000. Voilà sept ans que le fils Piquet, Nelsinho, s'adonne au karting. Comme les chiens ne font pas des chats, il s'y montre très performant. C'est alors que Senior crée "Piquet Racing", une écurie dédiée à son rejeton. En 2002, Nelsinho remporte le championnat F3 d'Amérique du Sud puis se rend en Angleterre où, avec six victoires, il s'adjuge le championnat F3 2004, comme son père l'avait fait en 1978. Avant d'accéder à la Formule 1, quatre ans plus tard, il participe avec un certain succès à un grand nombre de courses, notamment en GP2 Series où, en 2006, il est vice-champion derrière Lewis Hamilton. La même année, il débute également en endurance, y obtenant quelques succès probants. Nelson Jr est désormais sur le marché.

Le "Crashgate" de Singapour, la fin pour Nelsinho

Recruté en 2007 par Renault F1, en tant que pilote-essayeur, il est titularisé auprès de Fernando Alonso en 2008. Décevant jusqu'à l'été, il se rattrape au Grand Prix de France, avec une 7^e place et, surtout, au Grand Prix d'Allemagne qu'il termine en 2^e position après avoir mené plusieurs tours. Mais cette saison 2008 va s'achever de façon rocambolesque. Le 28 septembre, lors du Grand Prix de Singapour, 800^e Grand Prix de l'histoire, Nelsinho perd sa trajectoire et s'écrase contre un mur. L'accident entraîne la sortie de la voiture de sécurité, qui, par un effet domino, permet l'improbable victoire de la Renault d'Alonso. Mais la mariée était trop belle: le coup fourré est rapidement flairé. L'enquête menée par la FIA en 2009 va révéler que la sortie de piste de Nelsinho avait été scandaleusement planifiée, notamment par Flavio Briatore. Reconnaisant les faits, l'Italien est durement sanctionné. Quant à Nelsinho, remplacé par Romain Grosjean, fin 2009, et bien qu'il fût prouvé qu'il n'ait fait qu'exécuter les ordres à Singapour, il devient le vilain petit canard du paddock et plus aucune écurie de F1 ne veut l'engager. En revanche, il participe à trois éditions des 24 Heures du Mans, en 2006, 2016 et 2017 où il monte sur la 3^e marche du podium. Entre-temps, il a été fort bien accueilli dans la nouvelle Formule E qui, sur des circuits urbains, met aux prises des monoplaces de type F1 à moteur 100% électrique. C'est d'ailleurs lui qui remporte le tout premier championnat de la discipline, en 2015, au sein d'une écurie chinoise. Enfin, il cesse toute activité sportive en 2019, à l'âge de 38 ans. Si leur nom restera longtemps gravé dans les annales du sport automobile, le père comme le fils l'auront cependant, et malheureusement, entaché chacun à sa manière d'épisodes peu glorieux. ■



Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, carburateur simple corps
Cylindrée: 845 cm³
Puissance: 27 ch DIN à 4 700 tr/mn
Vitesse maxi: 110 km/h
Production: 563 exemplaires (1968-1970)
Cote actuelle: de 7 000 à 10 500 €

Eh oui, Renault a osé ! Proprement décapitée, la R4 devient un petit engin de plage, sans toit ni portières. Lancée à l'été 1968, juste après la Citroën Méhari, cette Plein Air n'a vécu que deux ans. Elle est devenue une rareté.



IL Y A 56 ANS, RENAULT LANCE LA R4 PLEIN AIR

Si, si, elle a vraiment existé en série !

Vous croyez qu'il s'agit d'un simple bricolage réalisé par un hurluberlu ? Eh non ! Cette 4L gentiment découpée et qui semble sortie d'une bande dessinée ou de l'imagination d'un enfant a été vendue pendant deux ans.

Au vu des normes de sécurité actuelles, la chose est impensable. Mais, en 1968, (presque) tout est permis ! Citroën vient de sortir la Méhari, son aimable baroudeuse en plastique. Renault réplique alors avec cette version récréative de sa R4, décidément toujours prête à rendre service ! Le but n'est pas d'inonder le marché mais d'ajouter une alternative ludique à une auto par ailleurs pratique et corvéable à merci. La formule ne prendra pas : les ventes resteront dérisoires et Renault la supprimera de son catalogue après seulement 26 mois de commercialisation. Il faut dire que la recette est rustique...

Un découpage tout bête

Vous prenez une berline Renault 4. Vous ôtez son toit et découpez ses flancs. Vous colmatez les parties laissées creuses du fait



Sans hayon, le couvercle de malle est réduit de moitié. Moins pratique, mais même contenance que sur la berline : 255 dm³. Au fait... la quasi-totalité des Plein Air étaient blanches. Il y a eu quelques rares spécimens jaunes et orange.

de la suppression des portières. Vous saupoudrez l'ensemble de quelques menus renforts sur les côtés du plancher, histoire que l'auto ne se tortille pas dans tous les sens au premier virage. Pour le reste, vous conservez la R4 d'origine : même planche de bord maigrelette, même présentation dépouillée, et, toujours le modeste quatre cylindres sous le capot. Avec ses 27 ch, il entraîne vaillamment la petite Plein Air, qui ne pèse que 590 kg. A l'usage, elle se montre plus agréable à conduire que la Méhari dont le bicylindre de 602 cm³, moins puissant, peine davantage. Les vitesses passent avec souplesse, commandées comme sur la

Citroën par un levier coulissant fiché au centre de la planche de bord. Sur la route, la Plein Air s'accroche avec ses roues avant motrices rassurantes, même si le roulis en virage impressionne. Les quatre freins à tambours la ralentissent, mais ne comptez pas sur un mordant net ni sur une puissance de décélération étourdissante.

En manœuvres, comme sur toutes les R4, le volant reste dur à tourner. Un défaut qui s'estompe à "haute" vitesse... En effet dès 70 km/h vous aurez la sensation de filer rapidement. Quant à la capote, elle est du genre fruste : un rectangle de toile (simple épaisseur) posé sur une frêle tringlerie qui, en



Basique et rustique, la planche de bord ! Aucune fioriture, même sur cette version orientée loisirs et plaisir. Aujourd'hui, sa franche rusticité rappelle les joies d'une époque révolue où les modèles économiques ne faisaient rien pour masquer leur vraie nature.



Sous le capot, aucun déchaînement mécanique. C'est l'humble 845 cm³ de la famille "Billancourt", un brave moteur dérivé de ceux des 4 CV sorties en 1947, qui opère.



PHOTOS: B. ASKET/VIRAGE AGENCY

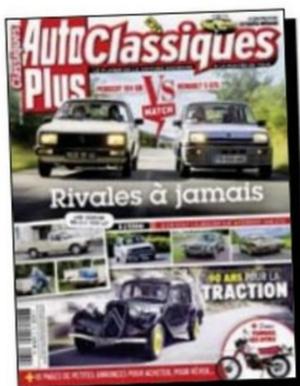
Dites, vous voyez la ressemblance avec les Golf GTI de première génération ? Les bandes noires de largeur inégale sur ses bas de caisse. Ne vous enflammez pas : c'est le seul point commun...

1968, cette année-là



Mai-68 fait des petits dans le monde entier : en Allemagne, en Italie, au Brésil, au Japon, les mouvements étudiants se multiplient. Au Mexique, à l'approche des Jeux olympiques, gros affrontements entre police et manifestants. Au Salon de l'auto de Paris, Alfa Romeo et le styliste Bertone fascinent le public avec le prototype Carabo, dans sa robe vert fluo soulignée d'un filet rouge.

l'absence de portières, demeure bien visible. En janvier 1969, cette R4 "au grand air" est vendue cher : 9 788 francs, 50 % de plus que la 4L ! Elle ne trouvera pas son public. Cependant, elle donnera l'idée à Renault de développer des engins récréatifs sur la même base. Ce qui se concrétisera à l'été 1970 avec l'arrivée de la Rodéo, vraie réplique à la Citroën Méhari. Pendant des années, personne ne prêtera attention à cette R4 très spéciale boudée à sa sortie. Aujourd'hui, cette perle rare est la version de 4L qui se négocie aux tarifs les plus élevés. Toutefois sa cote reste bien loin de celle de la Méhari. Pour l'instant...



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 l'inédit Citroën C3 Aircross et la référence Dacia Duster
- **Dossier essais** : toujours plus nombreux, les SUV à l'épreuve des essais... que les meilleurs gagnent !
- **Refus de prise en charge** : vous n'imaginez pas ce que les constructeurs sont prêts à inventer.

En kiosque le vendredi 4 octobre



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

Réaumont, François Stagnaro, Mathieu Chevalier

En maquette : Patrick Cœuru

En photo : Eric Montgobert

En SR : Prisca Leclercq, Sophie Pertus, Karol Alhaire

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : 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 : septembre 2024

Tarif d'abonnement légal : 124,80 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème 2024

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

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

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

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S-Line	5870	+3 749	0%
S5	7975	+14 895	0%
2.0 TDI Hybride 204 Design	5390	+2 120	0%
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	6270	+2 120	0%
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4 394	0%
2.0 TFSI 150 S-Line	58170	+4 394	0%
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+4 576	0%
S5	81250	+18 303	0%
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3 930	0%
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+3 930	0%
Q5			
45 TFSI Design	62400	+51 276	4%
45 TFSI S line	67300	+51 276	6%
50 TFSI e S line	72400	0	5%
50 TFSI e Black Edition	73900	0	5%
55 TFSI e S line	76000	0	5%
55 TFSI e Black Edition	77200	0	5%
35 TDI Design	67100	+3 926	4%
35 TDI S line	62000	+3 926	6%
40 TDI S line	65000	+11 159	6%
40 TDI Black Edition	66200	nc	nc
SQS TDI	86300	+60 000	7%
Q5 Sportback			
45 TFSI Design	65800	+54 662	5%
45 TFSI S line	70000	+54 662	5%
50 TFSI e S line	75100	0	5%
50 TFSI e Black Edition	76300	0	5%
55 TFSI e Black Edition	79900	0	5%
35 TDI Design	60300	+4 459	3%
35 TDI S line	64700	+4 459	5%
40 TDI S line	67700	+11 459	5%
40 TDI Black Edition	68900	nc	nc
SQS TDI	89000	+60 000	6%
Q6 e-tron (nouveau)			
Performance Design	77400	0	0%
Performance S-Line	81500	0	5%
Quattro S-Line	87550	0	5%
S06	99870	0	0%
A6			
45 TFSI S-Line	67190	+6 018	8%
50 TFSI e S-Line	75190	0	5%
55 TFSI e Compétition	78190	0	10%
35 TDI S line	61090	+2 098	8%
40 TDI S line	64790	+2 098	8%
40 TDI Advanced	65290	+2 098	7%
45 TDI Advanced Quattro	72890	+9 626	7%
45 TDI Avus Quattro	83590	+9 626	7%
50 TDI Avus Quattro	86990	+12 270	7%
S6	91490	+39 185	7%
A6 Avant			
45 TFSI S-Line	66790	+9 809	8%
RS Performance	148090	+60 000	0%
50 TFSI e S line	77790	0	4%
55 TFSI e Compétition	80790	0	3%
35 TDI S line	63890	+3 126	8%
40 TDI S line	67390	+3 126	8%
40 TDI Advanced	67890	+3 126	7%
45 TDI Advanced Quattro	75490	+14 681	7%
45 TDI Avus Quattro	86190	+14 681	7%
50 TDI Avus Quattro	89590	+17 814	7%
S6	94090	+53 865	7%
A6 Allroad			
40 TDI Advanced	77430	+6 418	7%
45 TDI Advanced	82130	+21 281	7%
45 TDI Avus	92430	+21 281	7%
50 TDI Avus	95830	+22 792	7%
55 TDI Avus	101150	+48 093	7%
A7 Sportback			
45 TFSI S line	77490	+6 293	7%
RS Performance	164490	+60 000	7%
50 TFSI e S line	86090	0	7%
55 TFSI e Compétition	91090	0	8%
40 TDI S line	75390	+2 648	7%
50 TDI S line Quattro	86790	+20 336	7%
50 TDI Advanced Quattro	90790	+20 336	7%
S7	100890	+48 093	7%
e-Tron GT (nouvelle)			
S Base	128250	0	0%
S	138250	0	0%
RS	162400	0	0%
RS Performance	175350	0	0%
Q7 (nouveau)			
S07	130515	+60 000	0%
55 TFSI e S-Line	95415	0	6%
55 TFSI e Avus	108585	0	6%
60 TFSI e Compétition	103415	0	7%
50 TDI S-Line	89515	+60 000	0%
Q8 (nouveau)			
S08	135015	+60 000	6%
RS Performance	164900	+60 000	6%
55 TFSI e S-Line	105015	0	5%
55 TFSI e Avus	118015	0	5%
60 TFSI e Compétition	113015	0	4%
Q8 e-Tron			
50 S-Line	89100	0	12%
55 S-Line	98800	0	12%
55 Avus	107300	0	5%
S	111100	0	8%
Q8 e-Tron Sportback			
50 S line	91700	0	6%
55 S line	101400	0	6%
55 Avus	109900	0	0%
S	113700	0	15%
A8			
S8	167615	+60 000	8%
60 TFSI e Advanced	134315	0	24%
50 TDI Advanced	116115	+53 865	8%
BENTLEY			
Flying Spur V8	212773	+60 000	nc
Flying Spur Speed	260975	+60 000	nc
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60 000	0%
Flying Spur Hybrid	219128	0	nc
Continental GT V8	228982	+60 000	0%
Continental GT S	253850	+60 000	nc
Continental GT Speed	282454	+60 000	nc
Continental GT Mulliner W12	320168	+60 000	nc
Continental GTC	248661	+60 000	nc
Continental GTC S	279873	+60 000	nc
Continental GTC Speed	310889	+60 000	nc
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60 000	nc
Bentayga V8	208638	+60 000	0%
Bentayga SV8	238790	+60 000	nc
Bentayga Hybrid	208638	0	nc
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
120	38900	+125	0%
120 M Sport Design	40200	+125	0%
M135 xDrive	57200	+12 063	0%
120d	41500	0	0%
120d M Sport Design	42900	0	0%
X1			
sDrive18i	43850	+1 276	2%
sDrive18i xLine	46050	+1 276	0%
sDrive20i xLine	48050	+400	0%
sDrive20i M Sport	49300	+400	8%
M35i xDrive	62900	+14 424	0%
xDrive25e	55900	0	1%
xDrive25e xLine	58300	0	1%
xDrive30e xLine	61300	0	1%
xDrive30e M Sport	62500	0	1%
sDrive18d	46350	+330	2%
sDrive18d xLine	48750	+330	0%
sDrive20d xLine	50850	0	0%
sDrive20d M Sport	52100	0	8%
xDrive23d M Sport	58350	+1 110	8%
IX1			
eDrive20	46900	-4 000	12%
xDrive30	57150	0	12%
xDrive30 xLine	59550	0	5%
X2 (nouveau)			
sDrive20i	47650	+1 100	4%
M35i xDrive	64900	+14 714	0%
sDrive18d	48350	+1 150	4%
sDrive20d	50450	+185	4%
sDrive20d M Sport	54450	+185	0%
IX2 (nouveau)			
eDrive20	46900	-4 000	0%
xDrive30	59150	0	0%
xDrive30 M Sport	63150	0	2%
Série 2 Active Tourer			
218i	38800	+983	5%
220i	40800	+260	5%
220i Luxury	42850	+260	2%
225e xDrive	50550	0	8%
225e xDrive Luxury	52600	0	8%
218d	41300	+440	5%
220d	43400	0	5%
220d Luxury	45450	0	2%
Série 2 Coupé (nouveau)			
220i M Sport	50800	+1 504	nc
230i M Sport	54200	+2 215	nc
M240i xDrive M Sport	66600	+34 595	nc
M2	84700	+60 000	nc
220d M Sport	53500	+280	nc
Série 2 Gran Coupé			
218i	37300	+280	11%
220i Auto.	41600	+650	11%
220i M Sport Auto.	46400	+650	11%
M235i xDrive	59800	+5 278	7%
M2	84700	+60 000	nc
220d M Sport	53500	+280	nc
Série 3 (nouvelle)			
318i	48700	+1 504	0%
318i M Sport	53050	+1 504	0%
320i M Sport xDrive	57550	+2 726	0%
M340i xDrive	72600	+18 497	0%
M3 Competition M xDrive	120000	+60 000	0%
330e	61400	0	0%
330e M Sport	64450	0	0%
318d	50700	+280	0%
318d M Sport	55050	+280	0%
320d M Sport xDrive	60550	+1 340	0%
M340d xDrive	72600	+5 552	0%
Série 3 Touring (nouvelle)			
318i	50000	+2 370	0%
318i M Sport	54350	+2 370	0%
M340i xDrive	73800	+28 252	0%
M3 Competition M xDrive	122200	+60 000	0%
330e	62700	0	0%
330e M Sport	65750	0	0%
318d	52000	+1 140	0%
318d M Sport	56350	+1 140	0%
320d M Sport xDrive	61850	+2 324	0%
M340d xDrive	73900	+7 593	0%
Série 4 Coupé (nouvelle)			
420i	54200	+1 286	1%
M440i xDrive	78000	+15 254	1%
M4 Competition M xDrive	121000	+60 000	1%
M4 CS	162000	+60 000	1%
420d xDrive	58700	+2 000	1%
M440d xDrive	78000	+7 646	1%
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)			
420i	54200	+2 249	0%
420i M Sport	58350	+2 249	0%
M440i xDrive	78000	+37 721	0%
420d xDrive	59700	+2 498	0%
420d M Sport xDrive	63850	+2 498	0%
430d M Sport xDrive	70850	+5 045	0%
Série 4 Cabriolet (nouvelle)			
420i	61700	+4 204	2%
M440i xDrive	83500	+31 122	2%
M4 Competition M xDrive	127700	+60 000	2%
420d	64700	+3 415	2%
M440d xDrive	83500	+13 437	2%
i4 (nouvelle)			
eDrive35	57550	0	0%
eDrive35 M Sport	61650	0	0%
eDrive40 M Sport	68650	0	0%
M5	78800	0	0%
Z4			
sDrive20i	55500	+4 543	6%
M40i	70900	+28 813	2%
X3 (nouveau)			
20 xDrive	63900	+5 796	0%
20 xDrive M Sport	67850	+5 796	0%
M50 xDrive M Sport	89900	+21 867	0%
30e xDrive	71900	0	0%
30e xDrive M Sport	74950	0	0%
20d xDrive	64900	+7 716	0%
20d xDrive M Sport	68850	+7 716	0%
IX3			
iX3 Inspiring ⁽¹⁾	74200	0	0%
iX3 Impressive ⁽¹⁾	82300	0	19%
X4			
M Competition	119200	+60 000	7%
xDrive20d xLine	62450	+5 849	4%
xDrive30d xLine	69250	+10 293	4%
xDrive30d M Sport	75850	+10 293	11%
M40d	83850	+18 567	7%
Série 5 (nouvelle)			
520i	62800	+2 345	2%
530e	71900	0	0%
550e xDrive	83600	0	0%

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 Eco-G 100 Journey	16750	0	0%	GPL
Sandro Stepway				
1.0 Tce 90 Essential	15200	+230	0%	E
1.0 Tce 90 Expression	16500	+230	2%	E
1.0 Eco-G 100 Extreme	17250	0	3%	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	19600	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21000	+230	0%	GPL
1.3 Tce 130 Extreme	24900	+190	1%	E
1.3 Tce 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.2 Hybrid 140 Extreme	26100	0	0%	FHEV
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV

DS AUTOMOBILES

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	1%	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	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etolie	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etolie Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	7%	FHEV
E-Tense 225 Opéra	56300	0	7%	FHEV
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%	FHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	FHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	FHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	FHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	FHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	11%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	11%	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHDI 130 Edition France	47350	+1276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	FHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	0	8%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	3%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	FHEV

FERRARI

Roma	246824	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	398288	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
296 GTB	315577	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
SP3 Daytona	1968000	+60000	nc	E
Purosangue	384229	+60000	nc	E

FIAT

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	38900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 3+1				
23.8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23.8 kWh	33800	-4000	6%	Elec
42 kWh	37300	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	42300	-4000	5%	Elec
600 (nouveau)				
1.2 Hybrid 100 DCT6	24900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 DCT6 LA PRIMA e (RED)	33900	0	3%	FHEV
	35900	-4000	8%	Elec

FORD

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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 Hyb. 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	11%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11%	E
ST	40200	+28413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11%	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 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	6%	E
ST	41400	+28413	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	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	EBS
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

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
340 Extended Range	56400	0	nc	Elec
Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59900	+60000	0%	E
Dart Horse	71900	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62900	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	2%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	2%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73900	0	2%	Elec
GT	81900	0	3%	Elec
Rally	84900	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.0 EcoBoost 114 Titanium	30900	+1629	7%	D
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

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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
Civic (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	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+2765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	3%	FHEV

HYUNDAI

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	20900	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23800	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				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	27600	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	29950	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	32800	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	35950	nc	nc	E
Hybrid 129 Intuitive	33800	nc	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36150	nc	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-4000	4%	Elec
i30				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12%	E
i30 Fastback				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11%	E
i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E
ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec
229 Creative	54200	0	12%	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson (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	FHEV
Plug-in 265 Executive	53000	0	nc	FHEV
ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	62400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65400			

MG (suite) table with columns: Prix en €, Bonus ou malus, Remise possible, Energie. Includes models like XPower, ZS, 1.5 VTi-Tech, etc.

MINI table with columns: Prix en €, Bonus ou malus, Remise possible, Energie. Includes models like Hatch 3p, Hatch 5p, Cabrio, Aceman, Countryman, Mitsubishi Space Star, Colt, ASX, Eclipse Cross, Nissan Juke, Qashqai, Ariya, Townstar Combi, Opel Corsa, Frontera, Astra, Cayenne, Grandland, Combo Life, Peugeot 208, Cayenne Coupé, Renault Clio.

Renault table with columns: Prix en €, Bonus ou malus, Remise possible, Energie. Includes models like 1.0 Tce 90, 1.0 Tce 115, 1.0 Tce 130, etc.

Smart table with columns: Prix en €, Bonus ou malus, Remise possible, Energie. Includes models like #1, #3, #5, #7, #9, #11, #13, #15, #17, #19.

Subaru table with columns: Prix en €, Bonus ou malus, Remise possible, Energie. Includes models like Impreza, Solterra, Suzuki Ignis, Swift, Vitara, Swace, S-Cross, Tesla Model 3, Model Y, Model X, Toyota Aygo, Yaris, Yaris Cross, C-HR, Corolla, Corolla Touring Sports, Seres, Rav4, Skoda Fabia, Prius, b24X, Mirai, Highlander, Land Cruiser, GR Supra, Proace City Verso, Volkswagen Polo, Taigo, Tiguan, Tiguan Allspace, ID.3, ID.4, ID.5, ID.6, ID.7, ID.7 Tourer, Caddy, Volvo EX30, XC40, XC60, XC90.

DÉCOUVREZ LA PLANÈTE AUTO PLUS



Le premier **journal** qui se met à la place du **conducteur**

Auto Plus

400 PAGES, 5000 MODÈLES POUR NE RIEN MANQUER !



**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures
vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques :
5000 modèles sur plus de 400 pages.
Votre lecture indispensable de l'été !

Suivez-nous sur    Pour une info en continu



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

www.retro.fr



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

ID.3

100% électrique

2 mois de loyer offerts

À partir de 199 €/mois*.

1^{er} loyer de 5 000 €.



* ID.3 Pro Life Max 59 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km maximum. 2 loyers offerts après paiement du 1^{er} loyer de 10 500 € ramené à 5 000 € après déduction du bonus écologique de 4 000 € et de la prime à la conversion de 1 500 € suivi de 34 loyers de 199 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/09/2024 au 30/09/2024 et immatriculation avant le 30/09/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et dans la limite des stocks disponible.

Modèle présenté: ID.3 Pro S avec options, Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 2 loyers offerts après paiement du 1^{er} loyer de 10 500 € ramené à **5 000 €** après déduction du bonus écologique de 4 000 € et de la prime à la conversion de 1 500 € suivi de 34 loyers de **394 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/09/2024 au 30/09/2024 et immatriculation avant le 30/09/2024, 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 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.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. Voir conditions sur vw.fr

Cycles mixtes ID.3 Pro Life Max (kWh/100km) WLTP: 15,0. 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

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer