

Actus



Mondial de Paris

Les (bonnes) raisons d'y aller

P.6

PV RADARS

L'Etat les envoie par e-mail!

P.12

Spécial SUV

Nouveautés

Premier
duel à prix
serrés

P.16

CITROËN

DACIA

Le C3 Aircross aura-t-il la peau du Duster ?



Prix, consommation, vie à bord, agrément d'utilisation, confort...



Dossier essais

Nos 12 modèles incontournables

P.24



Match

Sept places et électriques

P.38

Le Peugeot E-5008 défie le Mercedes EQB



Essai panoramique

P.34



Hybride et E85

Ford Kuga restylé

Toujours imbattable ?

Vie quotidienne

P.42



BMW X2

Sympa... et pratique

Entretien

P.48

Refus de prise en charge

Ne vous faites pas avoir!

Vos droits

P.54

Comment réagir face à un délit de fuite ?



L 14629 - 1883 - F: 2,50 €



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



Mercedes-Benz France – RCS Versailles 622 044 287.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche



SALONS PRIVÉS MERCEDES-BENZ

DU 4 AU 26 OCTOBRE

Bénéficiez d'un accueil privilégié chez votre Distributeur
et profitez d'offres sur de nombreux modèles*.

Découvrez-les sur www.mercedes-benz.fr ou en scannant ce QR code.



*Voir détails de nos offres sur www.mercedes-benz.fr

ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

SiliGom



DU 7 AU 31
OCTOBRE 2024

ANTICIPER POUR PLUS DE SÉRÉNITÉ !

BIEN ÉQUIPER VOTRE AUTO EN TOUTES SAISONS

JUSQU'À

120€

REMBOURSÉS*

Pour l'achat de pneus Michelin



MICHELIN

10€

OFFERTS**

POUR TOUTE PRESTATION
ENTRETIEN OU MÉCANIQUE

PAR TRANCHE DE
100€ D'ACHAT



TENTEZ DE
GAGNER
UN VÉLO
ÉLECTRIQUE*
RDV SUR **SILIGOM.FR**



SILIGOM
REVERSE 1€
POUR CHAQUE PARTICIPANT
À LA LIGUE CONTRE LE CANCER*

OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

RDV SUR **SILIGOM.FR**

*Jusqu'à 120 € offerts pour l'achat de pneumatiques de la marque MICHELIN de la catégorie Tourisme et 4x4 (Été, Hiver ou CrossClimate) de même dimension et de même gamme ; et jusqu'à 60 € offerts pour l'achat de pneumatiques de la marque MICHELIN de la catégorie Camionnette (Été, Hiver ou CrossClimate) de même dimension et de la gamme MICHELIN Agilis (Agilis, Agilis+, Agilis 3, Agilis 51, Agilis CrossClimate, Agilis Alpin, Agilis 51 Snow Ice et Agilis X-Ice Snow). Le montant dépend de la catégorie, du nombre (achat par 2 ou par 4) et du diamètre des pneumatiques. Remboursement par virement bancaire. Montant TTC. Veuillez consulter les modalités complètes pour l'ensemble des détails de l'offre sur : <https://promo.michelin.fr/promotions/nationale-hiver24>. **Offre valable jusqu'au 31 octobre 2024 dans les centres SiliGom participants. 10€ offerts par tranche de 100€ pour toute prestation en atelier hors pneus et promotions en cours dans les centres SiliGom. Remise effectuée directement sur facture lors du passage en caisse. ***Offre valable jusqu'au 31 octobre 2024 sur la gamme de jantes Dezent Alcar dans la limite des stocks disponibles Prix hors accessoires. Non cumulable avec une autre offre en cours. Voir conditions en magasins ou sur siligom.fr

ACTU

- 6 **L'événement** 7 (bonnes) raisons de se rendre au Mondial de l'auto
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Nouveautés**
Match : le Citroën C3 Aircross face au Dacia Duster
- 20 **Les voitures** de la semaine
Le Skoda Elroq

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier Prix**, consommation, agrément d'utilisation, confort, vie à bord... : SUV, les meilleurs choix.
- 34 **Panoramique** Le Ford Kuga 2.5 Hybrid FlexiFuel Active X de 180 ch
- 38 **Match** Le Peugeot E-5008 Allure de 210 ch face au Mercedes EQB 250+ Edition de 190 ch
- 42 **Testé au quotidien** Le BMW X2

GUIDE PRATIQUE

- 46 **Les coaches Auto Plus**
Buée à bord, comment s'en débarrasser facilement ?
- 48 **Entretien une auto d'occasion**
Refus de prise en charge : les excuses "bidon" des constructeurs
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion**
Un Mercedes GLC (2015-2022) à moins de 25 000 €
- 54 **Le coin des experts** Victime d'un délit de fuite : n'en soyez pas de votre poche

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1 : Ricciardo, clap de fin ?
- 58 **Auto Plus Classiques**
Le Jeep Grand Wagoneer
- 60 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

Quatre Citroën Ami vont sillonner l'Afrique du nord au sud sur 14 000 km



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 44 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.

Ce numéro comporte un encart Renault broché en central sur la totalité de la diffusion.

Ce numéro comporte un encart Abonnement Asilage Mon Petit Science & Vie Nano posé en 4^{ème} de couverture sur la totalité des abonnés France Métropolitaine.

Ce numéro comporte un encart Tout-en-un Multi-Titres Multi-Editeurs posé en 4^{ème} de couverture sur la totalité des abonnés France Métropolitaine.

Edito



Mathieu Chevalier, rédacteur en chef adjoint

L'Allemagne en panne (électrique)

Le premium ne protège pas de la crise. Les taux de rentabilité record des marques allemandes affichés année après année n'ont pas suffi à tenir l'industrie automobile éloignée des turbulences (le mot est faible) qui secouent aussi nos constructeurs nationaux. Comme eux, elles sont prises dans l'effet ciseaux mis en place par la Commission européenne. Toutes ont investi à coups de dizaines de milliards d'euros dans la transition énergétique et la conversion de leurs usines. Avec une efficacité impressionnante d'ailleurs – ça vaut aussi pour les français – quand on regarde le nombre d'électriques disponibles aux catalogues et qui n'existaient pas il y a cinq ans. Les voitures sont donc là mais la demande, elle, fait cruellement défaut. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : au niveau européen, les électriques ont pris, en août, un bouillon de - 44%... après déjà trois mois de baisse. Un trou d'air qui s'explique par le recul des deux grands marchés du Vieux Continent, la France avec - 33,1 % et l'Allemagne avec... - 68,8 %. Un désamour pour cette technologie qui, de l'autre côté du Rhin comme chez nous, tient (beaucoup) plus à un critère financier qu'aux freins intrinsèques à cette solution (autonomie limitée, temps de recharge long). De là à dire que l'acquisition d'une électrique est avant tout un achat d'opportunité, il n'y a qu'un pas. Les situations de la France et de l'Allemagne sont très comparables dans la mesure où, chez nos voisins, le bonus atteignait, en 2023, 4 500 € pour un modèle sous 40 000 €... avant de disparaître. Inutile d'être devin pour imaginer les conséquences qu'aurait, en France, la fin du bonus de 4 000 €. Voire sa simple réduction. Outre-Rhin, l'alerte est d'autant plus sérieuse que l'industrie automobile y pèse plus lourd que dans l'Hexagone. Le pays pointe encore à la sixième position des plus gros producteurs automobiles au niveau mondial avec 4,2 millions d'unités sorties de ses usines en 2023 (la France est douzième avec 1,5 million). Des modèles – pour beaucoup électriques – qu'il faut écouler dans un contexte tendu : marché européen en repli, domination de Tesla aux Etats-Unis et nouvelle concurrence des marques chinoises en leurs terres, y compris sur le premium. Face à cela, les industriels demandent à l'Etat une aide pour sauver l'emploi. Lequel soutenait, il y a peu, l'achat des électriques... une politique pas étrangère à la crise actuelle ! Le serpent n'a pas fini de se mordre la queue.

Mathieu



MONDIAL DE L'AUTOMOBILE 2024

J-10 : les (bonnes

Dans dix jours, la grand-messe automobile parisienne ouvrira ses portes à Paris Expo Porte de Versailles. Une édition 2024 à ne pas louper, entre retour massif des constructeurs et florilège de nouveautés... mais pas seulement, loin de là !

On ne va surtout pas boudier notre plaisir ! Arpenter à nouveau les allées du Mondial de Paris relève presque du miracle tant l'édition de 2022 nous avait laissé un goût amer par la pauvreté de son plateau et de son organisation, au point même de remettre en cause la pérennité de cet événement créé en 1898 ! Mais cette fois, le premier salon automobile international par sa fréquentation semble bel et bien de retour, avec de solides ambitions. Alors bloquez votre agenda entre le 15 et le 20 octobre pour vivre votre passion de l'automobile, la vraie. Voici sept bonnes raisons de faire escale à Porte de Versailles et d'en repartir avec des étoiles plein les yeux.

1. Parce que les grandes marques sont (enfin) de retour !

Il y a deux ans, le plateau de constructeurs "traditionnels" était pour le moins famélique. Seules les marques du groupe Renault, ainsi que Peugeot, DS et Jeep avaient fait le déplacement. Vous avez dit Mondial ? Mais cette année, les constructeurs européens ont décidé de revenir en force. Et notamment le groupe Volkswagen, qui sera représenté par sa marque éponyme, ainsi que Skoda et Audi. Toujours outre-Rhin, BMW et Mini seront de la partie.

Le sud-coréen Kia, les américains Ford et Cadillac présenteront leurs nouveautés. Du côté des groupes français, Renault viendra avec ses marques Renault, Dacia et Alpine, et Stellantis avec Peugeot, Citroën et Alfa Romeo. Certains grands constructeurs manquent encore à l'appel, notamment dans le luxe, mais la tendance est au retour. Et s'ils répondaient finalement tous présent en 2026 ?

2. Parce qu'il y a plein de nouveautés

Un Mondial de Paris ne serait pas un événement sans ses exclusivités. Pour cette édition 2024, un grand nombre de nouveautés marquantes sont au programme avec notamment, du côté des marques françaises, des show-cars signés Renault – R17, Estafette et la surprise R4 – ou encore chez Citroën – C3 Aircross et C5 Aircross (sûrement sous la forme d'un show-car) entre autres. Chez Peugeot, la nouvelle E-408, version 100 % électrique de la 408 attendue l'année prochaine, sera également en première mondiale, tout comme le très attendu A390_β qui annonce le futur SUV 100 % électrique d'Alpine.

Audi prépare aussi une exclusivité mondiale (dont nous n'avons pas le droit de révéler la nature au moment où nous imprimons ces pages), en plus de présenter ses dernières nouveautés. Volkswagen dévoilera le Tayron, le remplaçant du Tiguan Allspace (à sept places) attendu l'année prochaine, sans oublier son récent ID. Buzz GTX. Skoda ne sera pas en reste avec la première mondiale de l'Elroq, concurrent du Renault Scénic 100 % électrique. Chez BMW ? Il y aura les concept-cars Vision Neue Klasse et Vision Neue Klasse X. Mini lèvera également le voile sur deux modèles John Cooper Works 100 % électriques. Ford lancera son SUV coupé électrique, le Capri, dans le grand bain de foule parisien, tout comme Cadillac avec son Optiq, concurrent des Tesla Model Y et Audi Q6 e-tron. Enfin, Dacia présentera en exclusivité mondiale la version de série de son Bigster, un SUV plus imposant que le Duster, inspiré du concept éponyme de 2021, et



attendu en concessions l'an prochain. Bref, vous ne saurez plus où donner de la tête...

3. Parce que l'équilibre est rétabli avec les chinois

Il y a deux ans, le Mondial de Paris était très marqué par l'influence chinoise, avec la présence d'une majorité de constructeurs de l'empire du Milieu. Cette année, ils sont encore nombreux mais le rapport de force semble plus équilibré avec les constructeurs européens. Parmi eux, Leapmotor devrait passer la vitesse supérieure en Europe (après la prise de participation de Stellantis dans son capital) avec son SUV familial, le C10. GAC, avec son modèle Aion V, et XPeng feront également leurs premiers pas en France, chacun avec un SUV électrique concurrent du Tesla Model Y. Pour sa

part, BYD exposera à nouveau son impressionnant U8 (photo), un SUV de 1 200 ch, capable de flotter sur l'eau ou encore de tourner sur lui-même, proposé par Yangwang, la branche ultra luxe du constructeur. A noter également, la présence des plus exotiques Hongqi, Maxus et Skyworth. Une chose est sûre, les constructeurs chinois assureront le show à Paris.

4. Parce que même Tesla est de la partie

Est-ce la présence à Paris de son grand concurrent chinois à l'échelle mondiale, BYD, qui a piqué l'amour-propre de la marque américaine (ou de son patron Elon Musk) ? Toujours est-il que Tesla s'est invité en dernière minute. Et l'on ne s'en plaindra pas car selon la marque, l'ensemble de sa gamme sera pré-

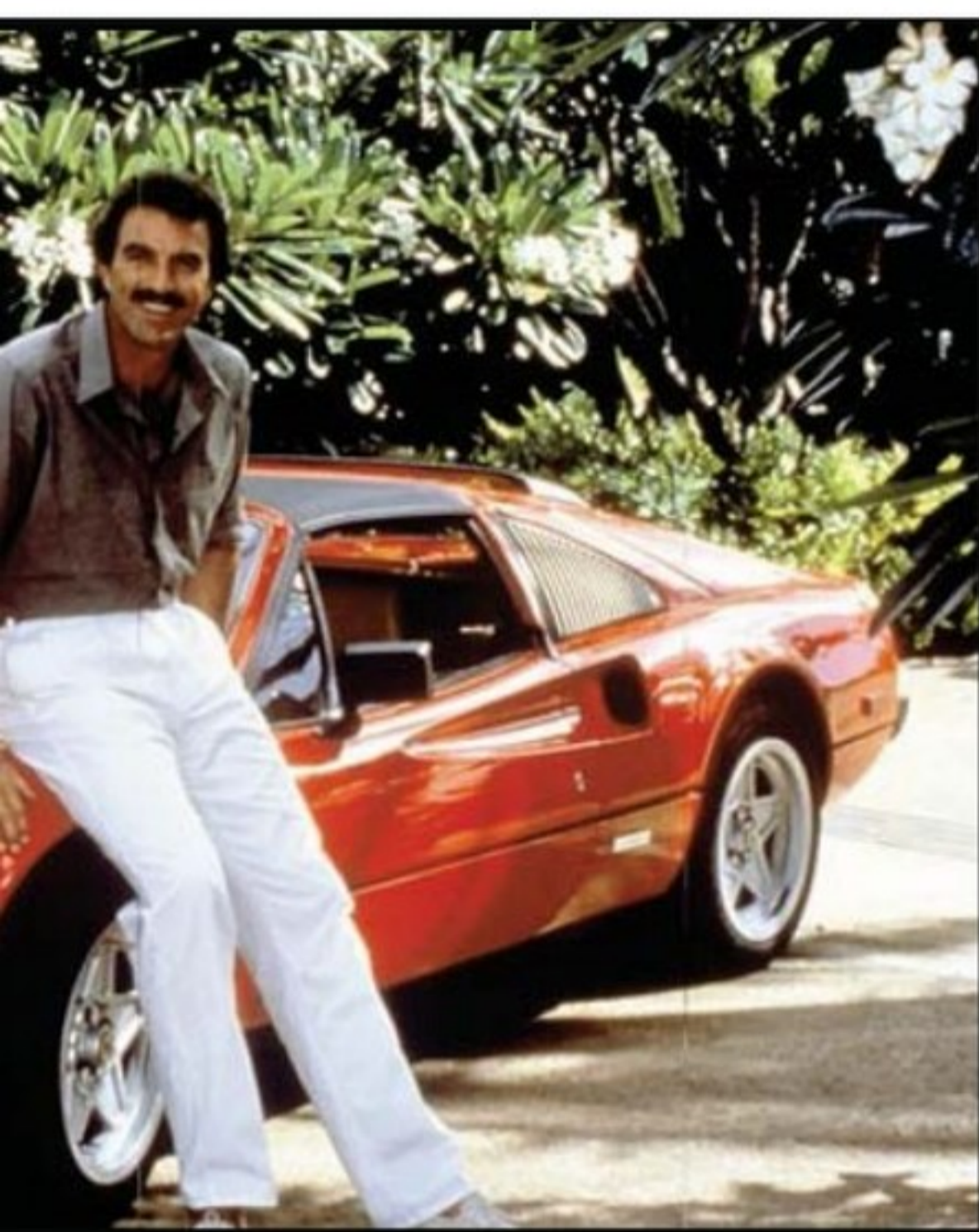
s) raisons d'y aller



L. KORETZKY / RENAULT



A. CORTESI



MONDIAL DE L'AUTO - PARIS



senté, y compris le très original et controversé Cybertruck. Une occasion unique de voir tous les modèles rassemblés.

5. Parce que vous pourrez essayer les voitures

Se balader dans les allées du Mondial de Paris, c'est bien, mais tester les modèles de son choix, c'est encore mieux ! Cette année encore, un centre d'essai a été aménagé sur la terrasse du Pavillon 7, point de départ de différents parcours organisés sur la commune voisine d'Issy-les-Moulineaux (92). Une dizaine de constructeurs participeront à l'opération, parmi lesquels Alfa Romeo, Audi, BYD, Cadillac, Ford, Maxus, ou encore Skoda, avec une trentaine de modèles majoritairement électriques. Pas moins de 5000 essais sont ainsi prévus sur la durée du Mondial.

Si vous êtes intéressé, vous pourrez vous inscrire aux différentes sessions via deux points d'accueil situés à l'extérieur des halls de Paris Expo ou sur les stands des constructeurs participants. Qui sait, cet essai pourrait être déterminant si vous désirez acheter une nouvelle voiture ?

6. Parce qu'il y a des expositions super sympas

Cette année encore vous pourrez visiter différentes expositions. Parmi elles, l'espace "pop culture" by Movie Cars Central mettra à l'honneur 25 véhicules mythiques du cinéma et des séries. L'occasion de voir, par exemple, la Ferrari 308 GTS de *Magnum*, la DeLorean de *Retour vers le Futur 2* et même la... Renault Fuego de *Qui a tué Pamela Rose* ? Dans l'exposition "On n'arrête pas le Progrès", 20 voi-

tures emblématiques du début du XX^e siècle à nos jours, parmi lesquelles la Ford T, la Citroën 2 CV, ou encore la Renault Twingo célébreront les grandes innovations de l'histoire de l'automobile. Enfin, dans la "dream zone", vous en prendrez plein les yeux avec des modèles de collection, comme une Aston Martin DB5, une Ferrari F40 ou une Porsche 964 Turbo.

7. Parce que vous pouvez aussi... y danser !

Le Mondial, c'est la fête de l'automobile mais aussi la fête tout court. Des DJ de Radio FG improviseront des dancefloors le temps de mix inspirés. De quoi se consoler de l'absence de marques comme Cupra, DS, Ferrari, Hyundai, Mercedes, MG Motor, Nissan, Opel, Volvo et Toyota. Vivement le 15 octobre, non ? ■

Quelques chiffres

70 000 m²

Préparez vos baskets ! C'est la surface allouée aux exposants du Mondial 2024. Autant dire que visiter tous les stands, équivaudra à un marathon. Un bon moyen de faire de multiples découvertes et de prendre soin de son corps...

40

C'est le nombre de constructeurs présents cette année. Un chiffre en nette hausse, à mettre en parallèle de la poignée de marques européennes qui avaient un stand en 2022, et s'étaient senties très seules au milieu de leurs homologues, chinoises pour la plupart.

397 812

C'est le nombre de visiteurs de la précédente édition, en 2022. Un chiffre en nette baisse, cette fois, par rapport aux millésimes d'avant-Covid, qui dépassaient le million d'entrées mais sur deux semaines de salon. Nul doute que cette année, la barre des 500 000 tickets sera à nouveau franchie.

Infos pratiques

- Dates : du mardi 15 au dimanche 20 octobre
- Lieu : Paris Expo Porte de Versailles, 1, place de la Porte de Versailles, 75015 Paris
- Horaires : de 9h30 à 20h du mardi 15 au jeudi 17, de 9h30 à 22h les vendredi 18 et samedi 19 et de 9h à 18h30 le dimanche 20
- Tarifs : 18 € du mardi au vendredi, 22 € le week-end. Pour les enfants : 10 € du mardi au vendredi, 12 € le week-end (<https://mondial.paris/infos-pratiques/billetterie>)
- Accès :
 - porte A2 si arrivée par tramway ligne T2 ou T3a, métro ligne 12, taxi ou Vélib'
 - porte A2 si arrivée depuis le parking public payant P6 (10 mn de marche)
 - entrée secondaire Pavillon 7 depuis parking public payant P7



LES VOITURES DE CINÉMA ONT LEUR BIBLE : LE SITE IMCDB.ORG !

PHOTOS : IMCDB.ORG

Ces autos qui se cachent derrière le grand écran...

La voiture, quelle star de cinéma !

Dans le film Mars Attacks!, j'ai repéré une calandre de Jeep que je ne connaissais pas. Pour quelle raison le réalisateur a-t-il décidé de changer le sens de la grille?

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

Quelle surprise de découvrir une DS5 "futuriste" dans le film coréen Time to Hunt, diffusé sur Netflix!

Mais que vient-elle faire là ?

Pedro, Renazé (53)

François Tarrain. Deux questions, coup sur coup, au sujet des voitures au cinéma, ça méritait une réponse groupée. Concernant *Mars Attacks!* de Tim Burton, sorti en 1996, il ne s'agit pas d'une Jeep à la calandre spécialement modifiée pour l'occasion, mais

d'un modèle qui a bien existé : le Military utility tactical truck (MUTT) M151 produit par Ford, Kaizer Jeep et AM General, de 1959 à 1982. Remplaçant de la Jeep Willys, il a été utilisé durant la guerre du Viêt Nam et laissera sa place, en fin de carrière, au célèbre Humvee. Quant à la DS5 repérée par Pedro, l'histoire ne dit pas comment elle a pu atterrir dans *Time to Hunt*, cette dystopie coréenne de 2020 où l'on aperçoit aussi une... Alpine A110, une Peugeot 407 et même une Renault Twizy ! D'improbables figurations, comme on en a déjà vu dans tant d'autres films, que le site internet Imcdb.org* s'attache à recenser depuis des années. Une vraie bible en accès libre !

Voie réservée et voiture électrique

Dans le courrier de la semaine dernière, vous m'appreniez que les véhicules électriques avec une seule personne à bord ne sont pas systématiquement autorisés à emprunter les voies réservées au covoiturage. Comment est-on prévenu de la règle en vigueur, si celle-ci peut changer d'une ville à l'autre ?

Théo T., Saint-Marcellin (38)

François Tarrain. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'accès des voitures dotées d'une vignette Crit'Air verte aux voies réservées n'est pas automatique. Démonstration à Strasbourg : quelle que soit l'énergie utilisée par le véhicule, il faut être au moins deux à bord pour emprunter la file de gauche de la M35 à certaines heures. Donc, pas d'exception pour les électriques. Une règle rappelée par un panneau avec un picto de voiture verte barré (photo). A contrario, à l'entrée de Grenoble, sur l'A48, les conducteurs d'électriques solitaires sont les bienvenus sur la voie réservée. Le "laissez-circuler" est matérialisé dans ce cas par le même picto de voiture, cette fois non barré.



J.-M. LOOS/L'ALSACE/MA XPPP

DS est allé trop loin avec sa SM Tribute ! L'original étant déjà un vaisseau du futur, il n'y avait quasi rien à changer pour rendre ce concept aussi désirable : moderniser légèrement la ligne et ajouter quelques bricoles aurait suffi à faire son petit effet.

Bertrand Laigle, par e-mail

Le casse-tête de l'hybride

J'ai été livré de ma nouvelle voiture, mais avec toutes ces versions hybrides ("mild", "full", rechargeable...), comment m'assurer "physiquement" que le constructeur m'a bien fourni la voiture prévue ?

Pascal, Strasbourg (67)

Stéphane Dupré. Les niveaux d'hybridation que vous évoquez possèdent des spécificités qui permettent de les identifier. Sur un modèle "mild hybrid" (ou micro-hybride), il est impossible de rouler en "100 % électrique", même sur quelques mètres. Avec une "full hybrid", c'est en revanche faisable sur une courte distance. Enfin, l'hybride rechargeable permet de recharger la batterie sur une prise de courant et de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres en "tout électrique".

Sulfateuse multitâches ?

A Paris, les "sulfateuses à PV" ne contrôlent a priori pas que le stationnement payant : j'ai eu deux PV de suite (à 22h) pour m'être garé à contresens sur une place Belib' (de sorte que le câble de recharge de ma voiture soit côté trottoir) !

Eric, Paris

François Tarrain. Les voitures dotées de lecteurs de plaques contrôlent le stationnement payant et rien d'autre. Par conséquent, à 22h, elles sont au garage. Toutes les autres infractions liées au stationnement (trottoir, passage piéton, contresens) sont constatées par des agents de la Ville qui patrouillent à pied ou en voiture, mais peuvent aussi verbaliser à distance via les caméras de surveillance.

M. COHEN/HANS LUCAS/AFP



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Quelles priorités pour le gouvernement Barnier ?

2%

Les aides à l'achat de véhicules.

23%

Les incivilités routières.

75%

L'abandon des ZFE.

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

Avez-vous déjà reçu un e-mail ou un SMS frauduleux vous invitant à régler sans délai un supposé PV ?

- Oui, et même de nombreuses fois.
- Oui, une fois ou deux.
- Non, jamais.

Sans barrière, pas sans galère

A propos du péage en flux libre : me confirmez-vous que tous les badges télépéage, quel que soit le fournisseur, fonctionnent sur toutes les autoroutes sans barrières ?

Jean-Louis D., Monaco

Pascale Gétin. On confirme ! Que vous ayez un badge télépéage ATMB, Bip&Go, Fulli, Ulys ou autre, tous sont reconnus sur les autoroutes en flux libre (A79, A14 et prochainement A13). Quant aux conducteurs qui n'ont pas d'abonnement Liber-t, soit ils se créent un compte sur le site du concessionnaire de chaque autoroute, soit ils règlent sous 72h les factures reçues à domicile.



PEUGEOT

E-208 ÉLECTRIQUE



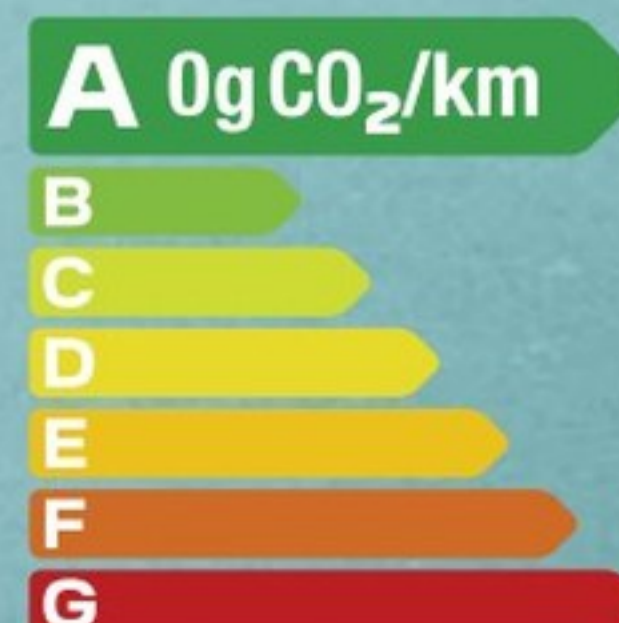
8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE

PEUGEOT i-Cockpit® 3D*
Jusqu'à 410 km d'autonomie**
Recharge de 100 km en 13 min***



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

*De série ou indisponible selon les versions. **En cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. ***Recharge sur une borne publique rapide (≥ 100 kW). (1) 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.



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



CAMÉRA CACHÉE

Le bilan automne de Peugeot permet-il d'être rassuré sur l'état de son auto ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION

C'est de saison : depuis la rentrée, les bilans gratuits en tout genre fleurissent de nouveau dans les ateliers. Celui de Peugeot se nomme "bilan automne", et il est gratuit jusqu'au 30 novembre. Attrape-client ou vrai check-up ?



Six, c'est le nombre de concessions Peugeot qu'il nous a fallu appeler avant de décrocher un rendez-vous. Et même chez celui qui joue le jeu, nous n'obtiendrons un créneau que quatre jours plus tard. Heureusement, l'accueil, au téléphone comme sur place, est parfait.



La personne qui nous reçoit s'avère aussi efficace que rassurante. Elle va vérifier elle-même les pneus, puis nous propose un café. "Dans une demi-heure, vous serez reparti." Le hic, c'est que notre 5008 restera 35 minutes sur le parking avant qu'un technicien ne se manifeste.



Mais dès lors, les choses vont s'accélérer. Le mécano part avec l'auto et revient de l'atelier dix minutes plus tard en affirmant avoir réalisé les contrôles promis. Intrigué, nous décidons d'en savoir plus : "Pour les plaquettes et les disques, rien à dire : c'est OK." Vrai, ils ont moins d'un an.

PHOTOS: DR



"Sinon, j'ai refait le niveau des liquides de refroidissement et de lave-glace." A ce propos, nous lui demandons s'il est intervenu sur les gicleurs bouchés ? "Ah non, je règle ça de suite." Sympa... Il aurait pu nous alerter, au passage, de l'état pitoyable des essuie-glaces avant et arrière.



Si la pression des pneus a bien été ajustée, l'ampoule de phare grillée, elle, n'a pas été repérée. Et nos pneus ? "A l'arrière, ils sont à mi-usure. Par contre, à l'avant, il faut les changer dans 5000 km maxi." Exact. "Prévoyez aussi la révision. On vous prépare un devis pour tout ça."



Résultat : 390 € pour une paire de Michelin toutes saisons (pas donné !), 222 € pour la révision (c'est le tarif "constructeur") et 96 € pour le remplacement du liquide de refroidissement, qui en a bien besoin (un prix dans la moyenne). Emballez, c'est pesé ! Voiture suivante...



On en attendait un peu plus...

Promettre un bilan complet pour, au final, enquiller les contrôles en dix minutes, on pouvait espérer mieux. Cela étant, les vérifications de base ont été assurées et les conseils prodigués ne sont pas à côté de la plaque. Reste quelques oublis qui auraient pu être facilement évités...

BON PLAN OU PAS ?



La nouvelle Dacia Spring à 89 €/mois



La promesse : jusqu'au 31 octobre, la nouvelle génération de la citadine électrique propose un contrat de location longue durée, courant sur 37 mois et dans la limite de 30000 km, avec un loyer mensuel de 89 €. Depuis l'entrée en vigueur du score environnemental, cette roumaine fabriquée en Chine n'a plus droit au moindre bonus écologique. Ce qui entraîne un premier loyer fatalement majoré, fixé ici à 4000 €, soit 21 % du prix catalogue (18900 €). En effet, cette offre concerne la version Expression 65. Une entrée de gamme correctement équipée avec sa climatisation et son instrumentation numérique. Côté finances, à terme, ce contrat, qui ne comprend pas l'entretien, aura coûté 7204 €, soit 38 % de la valeur initiale. Un ratio plutôt attractif.



Une addition digeste malgré un 1^{er} loyer épique.

Le Ford Explorer à 339 €/mois



La promesse : en octobre, le nouvel opus de ce Ford, désormais 100 % électrique, est à vous durant 36 mois et 30000 km, contre 339 €/mois en location longue durée. Bien que ce soit la version "premier prix" (45900 €) qui soit ici concernée, la dotation est généreuse et l'autonomie respectable (544 km selon le cycle mixte WLTP). Mais quand on parle "gros sous", le tableau est moins idyllique. Comptez tout d'abord sur un premier loyer majoré à 4490 €. Raisonnable car inférieur à 10 % du prix de base... une fois le bonus de 4000 € et l'éventuelle prime à la conversion de 1500 € déduits. Il est donc en réalité de 9990 €. Cumulé avec les 35 loyers de 339 €, on obtient un coût total de 21855 € (aides non déduites), soit 48 % du tarif catalogue. Même avec l'entretien et la garantie, ça pique un peu.



On est loin de l'affaire du siècle.



Pour rouler en hiver, choisissez les pneus 3PMSF Continental !

La saison froide arrive à grands pas et, sur les routes, le besoin de sécurité est maximal. Pour rouler en toute sécurité en hiver, Continental, expert des pneumatiques, vous recommande d'équiper votre véhicule de pneus adaptés à vos besoins et à votre environnement. Garantir votre sécurité, c'est aussi assurer celle des autres.

En conditions hivernales (pluie, verglas, neige, températures froides...), les risques sur la route sont accrus. Sur les routes mouillées, le risque d'accident est multiplié par 11. La distance de freinage peut être jusqu'à sept fois plus longue que sur une route sèche. En hiver, les conditions météorologiques entraînent également trois fois plus d'accidents qu'en été. Vous l'aurez compris, selon l'usage et les besoins du conducteur, il est essentiel de s'équiper de pneus adaptés pour rouler en toute sécurité.

En hiver, faites confiance aux pneumatiques Continental

La gamme de pneus hiver Continental WinterContact est particulièrement adaptée au conducteur qui habite en zone blanche ou qui affronte régulièrement des conditions hivernales. Dernier-né de la gamme, le pneu WinterContact 8 S est conçu exclusivement pour les véhicules sportifs et offre des performances ultimes en hiver. Les pneus hiver sont dotés de performances exceptionnelles sur les surfaces mouillées, glacées et enneigées,

en particulier en ce qui concerne l'adhérence, la maniabilité et le freinage. Ils contribuent à réduire la consommation de carburant et assurent un kilométrage élevé, un critère très recherché par de nombreux conducteurs. Les pneumatiques de la gamme Continental WinterContact sont compatibles avec toutes les typologies de véhicules, électriques, hybrides et thermiques. En revanche, le conducteur qui fait face à des conditions hivernales occasionnelles ou qui part en vacances à la montagne une fois par an peut tout à fait choisir les pneus Continental AllSeasonContact 2. Ces pneumatiques toutes saisons offrent une bonne tenue de route, et garantissent une adhérence, des distances de freinage et une efficacité optimales tout au long de l'année. Leur longévité assure un kilométrage élevé. Eux aussi sont compatibles avec tous types de véhicules, qu'ils soient électriques, hybrides ou thermiques.

Les pneus Continental, conformes à la loi Montagne

Du 1^{er} novembre au 31 mars, certains départements français sont assujettis à la loi Montagne. À partir du 1^{er} novembre 2024, pour



3PMSF

les pneumatiques, il est important de savoir que seuls les pneus marqués et normés 3PMSF (3 pics de montagne entourant un flocon de neige) sont conformes à la réglementation. Bien que les dispositifs antidérapants amovibles restent conformes à la loi Montagne, Continental recommande les pneus hiver WinterContact ou toutes saisons AllSeasonContact 2 pour rouler tout le temps en toute sécurité en hiver.

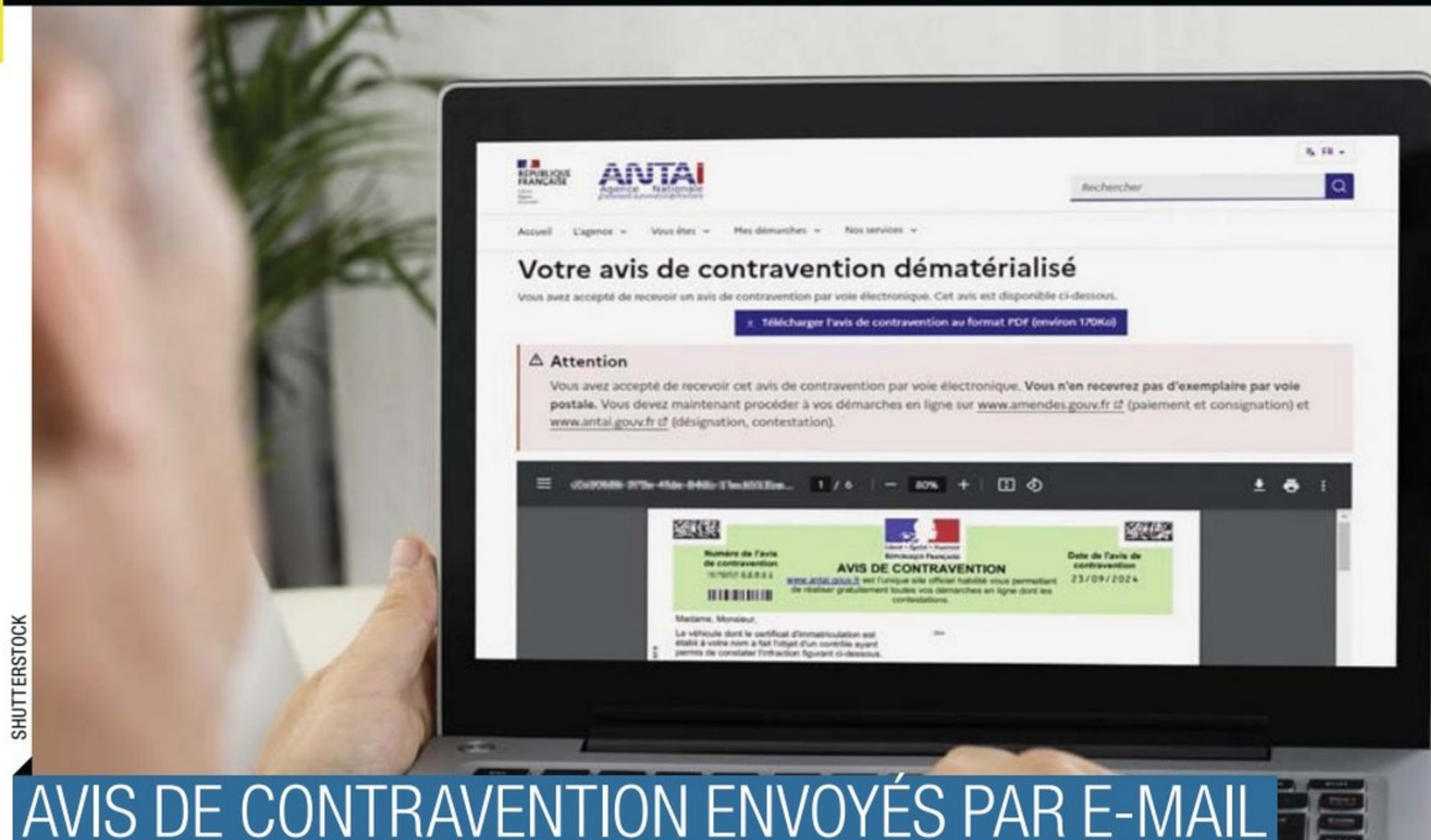
Continental

Le saviez-vous ?

Le terme « pneu neige » n'existe pas. On parle plutôt de « pneus hiver » afin de désigner toutes les conditions hivernales, comme la pluie, le verglas ou la neige.



Scannez le QR CODE et rendez-vous sur Continental-tires.com



Désormais, si l'Administration a connaissance de votre adresse mail, elle n'hésite plus à vous envoyer d'office vos avis de contravention en version dématérialisée, qu'il s'agisse d'une infraction constatée par un radar ou de tout autre écart de conduite sanctionné par un PV électronique.

AVIS DE CONTRAVENTION ENVOYÉS PAR E-MAIL

Une révolution passée sous les

Alors que l'Administration met régulièrement en garde les usagers contre le fléau des faux avis de contravention, voilà qu'elle se met elle-même à en envoyer des vrais... sans prévenir personne de la nouveauté ! Vous avez dit paradoxal ?

C'est ce qui s'appelle brouiller les cartes. Côté pile, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) joue les lanceurs d'alerte sur son site Web, avec un avertissement clair : *"Depuis plusieurs mois, des SMS, courriels ou courriers frauduleux vous proposent de régulariser ou contester des amendes"*. Côté face, cette

même agence multiplie, manifestement depuis plusieurs mois, l'envoi par courriel d'authentiques avis de contravention électroniques (e-ACO en jargon technique), sans informer les usagers de la mise en place de ce mode de transmission. Résultat : méfiants, de nombreux lecteurs ayant reçu l'un de ces e-ACO nous les ont signalé... pen-

sant qu'il s'agissait de faux très bien imités. Ou quand, à cause d'un manque de communication, l'Administration se prend les pieds dans le tapis de souris.

Objectif dématérialisation

On rembobine. Lancé dans une course à la dématérialisation des procédures administratives, l'Etat nourrit, depuis des années,

le projet de réduire les envois de courriers en numérisant au maximum les avis de contravention. Outre l'intérêt pratique pour les usagers "connectés" allergiques au papier, le chantier promet de sauver quelques forêts et, surtout, de réduire les coûts d'acheminement. Une révolution 2.0 débutée en 2018, année à partir de laquelle l'Antai a commencé à envoyer les premiers e-ACO. Mais pas à tout le monde. Jusqu'à présent, seules deux situations pouvaient entraîner un tel envoi : soit suite à une

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 26 septembre 2024. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾		
	Prix moyen ⁽²⁾	1,610 € ⬆
1 ^{er}	Hyper / Super U	1,550 €
2 ^e	E.Leclerc	1,552 €
3 ^e	Auchan (hypers)	1,565 €
4 ^e	Intermarché	1,567 €
5 ^e	Casino	1,568 €
6 ^e	Carrefour Contact	1,572 €
6 ^e ex aequo	Auchan Supermarché	1,572 €
8 ^e	Total Access	1,574 €
8 ^e ex aequo	Cora	1,574 €
10 ^e	Match	1,576 €

SP95-E10 ⁽¹⁾		
	Prix moyen ⁽²⁾	1,702 € ⬆
1 ^{er}	E.Leclerc	1,641 €
1 ^{er} ex aequo	Hyper / Super U	1,641 €
3 ^e	Auchan (hypers)	1,650 €
4 ^e	U Express	1,654 €
4 ^e ex aequo	Auchan Supermarché	1,654 €

E85 ⁽¹⁾		
	Prix moyen ⁽²⁾	0,814 € ⬇
1 ^{er}	Intermarché	0,762 €
2 ^e	Auchan (hypers)	0,766 €
3 ^e	E.Leclerc (hypers)	0,780 €

⁽²⁾ | SP95: 1,732 € ⬆ | SP98: 1,805 € ⬆ | GPL: 1,008 € ⬆ | Baril de Brent: 63,58 € ⬇

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

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

ASSURANCE AUTO

Jusqu'à 6 % de hausse en 2025...

... et encore, il ne s'agit que d'une moyenne, fournie par deux cabinets de conseils, Facts & Figures et Addactis. L'un table sur 4 à 6 % de hausse, l'autre sur 5 à 6 %. Bref, ça risque de piquer... mais moins que dans l'assurance habitation, où il serait question d'une flambée des cotisations de 8 à 12 %. Pour l'automobile, c'est – comme chaque année – l'augmentation du coût de la réparation et la hausse de la sinistralité qui justifieraient l'inflation annoncée. Et encore, il faudrait s'avouer chanceux, car il paraît que ça pourrait être pire. En effet, selon Addactis, l'âpre concurrence entre les assureurs les forcerait à prendre à leur charge une partie de la véritable hausse des prix qui s'imposerait, dans l'absolu, l'an prochain, soit jusqu'à + 10 % nous dit-on. Bien aimable à eux, mais n'empêche : les augmentations des primes risquent de faire mal en janvier. Peut-être qu'il sera alors temps d'aller voir si l'herbe est plus (cou)verte ailleurs.

F. Tarrain



ZFE. Paris organise jusqu'au 14 octobre une consultation publique* au sujet du bannissement, dès 2025, des diesels d'avant 2011 et essence d'avant 2006 (Crit'Air 3). **GPL.** Dacia vient d'annoncer avoir vendu en Europe un million de véhicules GPL, une énergie qui séduit désormais près de 40% de ses clients. **Crit'Air.** Selon le ministère de la Transition écologique, dans les 10 métropoles ayant mis en place

* [Jeparticipe.metropolegrandparis.fr/projects](https://jeparticipe.metropolegrandparis.fr/projects)

Comment reconnaître un authentique PV reçu par e-mail ?

Vous venez de recevoir un message vous invitant à consulter un "avis de contravention" ? Méfiance, c'est peut-être une tentative d'arnaque. Ou pas.

■ Premier point en guise de préambule : l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) ne vous enverra jamais de notification par SMS. Le seul mode de transmission utilisé est l'e-mail.

■ Si l'Antai est l'expéditeur du message, l'adresse qui figurera sur l'entête du mail est <nepas_repondre_noreply@antai.fr> **1**. Cette vérification vous met à l'abri des tentatives de fraudes les plus grossières. Mais ça ne suffit pas : vous aurez la confirmation qu'il s'agit bien d'un authentique e-ACO lorsque vous cliquerez sur "Accéder au dossier d'infraction" **2**.

■ Le lien doit vous diriger vers le site <https://www.usagers.antai.gouv.fr/consultationdocument/...> Pour voir si c'est bien le cas, il faut consulter la barre d'adresse de votre navigateur internet **3** (y compris sur votre smartphone). Pas de loup ? Vous pouvez alors consulter en ligne et en toute sécurité votre avis de contravention électronique. Sachant que si vous n'avez pas accepté ce mode de transmission au bout de sept jours, l'avis sera alors automatiquement envoyé par voie postale à l'adresse du titulaire de la carte grise.

De : Antai <nepasrepondre_noreply@antai.fr> **1**
Envoyé : lundi 23 septembre 2024 15:13
À : [adresse e-mail]
Objet : [ANTAI - Votre démarche] Avis de contravention électronique



Avis de contravention électronique

Bonjour,

Un avis de contravention a été établi au nom de [nom] pour une infraction relevée le 23/09/2024. Cet avis est disponible en version électronique. Si vous êtes bien [nom], nous vous invitons à consulter votre avis en cliquant sur le bouton :

Accéder au dossier d'infraction **2**



radars !

interpellation au cours de laquelle le fautif fournissait son adresse mail, soit si l'on était désigné comme l'auteur d'une infraction et qu'à cette occasion, votre adresse était renseignée. Deux sources de recueil qui ont généré, l'an dernier, l'envoi de 3,5 millions d'e-ACO, soit, mine de rien, 9,1 % de tous les avis de contravention !

Sans tambour ni trompette

La nouveauté, c'est que l'Antai expédie désormais des avis de contravention électroniques

dans une troisième situation : si "votre courriel est enregistré dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV) de France Titres, nouveau nom de l'Agence nationale des Titres sécurisés (ANTS)", comme on peut le lire en farfouillant sur son site Web. En clair, même si vous n'avez été ni interpellé, ni désigné fautif, vous pouvez aujourd'hui recevoir un PV – pour un excès de vitesse constaté par un radar ou pour toute autre infraction – directement dans votre messagerie ! Il suffit que vous ayez indiqué votre courriel lors d'une démarche passée (déclaration de cession, demande d'immatriculation...), pour que

l'Administration s'autorise à vous adresser un e-ACO. Après tout pourquoi pas... Sauf que la généralisation en catimini de ce mode de transmission pose deux questions : n'aurait-il pas été judicieux de communiquer auprès du grand public pour ne pas créer de confusion entre les vrais courriers envoyés par l'Antai et les innombrables mails et SMS frauduleux que l'on reçoit sans cesse ? En clair, un peu de pédagogie n'aurait-elle pas été nécessaire ? Autre interrogation : les adresses mails étant des données personnelles, leur utilisation par l'Administration à des fins d'envoi d'avis de contravention sans l'accord explicite du

destinataire est-elle bien compatible avec le règlement général de protection des données (RGPD) mis en place par l'Europe ? Interrogée par nos soins, la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) ne s'est pas encore positionnée sur le sujet. En attendant, vous voilà prévenu : si vous recevez à l'avenir un PV dans votre boîte mail, ça n'est peut-être pas une énième tentative d'arnaque. Encore faut-il savoir séparer le bon grain de l'ivraie (voir encadré)... Vous avez un doute ? Ne cliquez pas ! Si vous ne donnez pas suite au mail de l'Antai, l'agence ne vous oubliera pas : elle renverra le PV par la poste. **François Tarrain**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel jour de la semaine compte le plus de demandes de cartes grises ?

LE MARDI

Sur les 4,7 millions de cartes grises émises sur les huit premiers mois de l'année, 19,6 % ont été demandées le mardi, 19 % le vendredi et 18,6 % le jeudi. Une répartition qui diffère selon qu'il s'agit de véhicules neufs ou d'occasion. Pour les premiers, c'est le jeudi qui cumule le plus d'opérations (21,5 %) et le week-end où il y en a le moins (0,4 %). Pour les seconds, c'est le mardi (19,2 %), tandis que 10 % ont lieu le samedi ou le dimanche.



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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Nièvre (58)

RD955A, Cosne-sur-Loire. Cette vieille Megane break blanche garée en face du garage Renault de Cosne-sur-Loire surveille les excès de vitesse des véhicules en direction de l'A77. Limitation 50 km/h. 47°23'39.3"N 2°55'22.0"E

Voiture radar privatisée - Nord (59)

RD934, parmi la variété de voitures radars qui circulent dans le Nord, voilà la Volkswagen Passat (GB-656-JT), suivie ici entre Landrecies et le carrefour de Chapeau Rouge, puis partie en direction de Cambrai. 49°47'07.4"N 3°20'02.7"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

une zone à faibles émissions, 64 % des véhicules autorisés à circuler arborent une vignette Crit'Air (ce qui est une obligation). **Help!** Avec près de 8,3 millions de dépannages-remorquages en 2023, y compris sur l'autoroute, les assistants automobile n'ont jamais autant trimé (+ 7,5 % en deux ans).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

GZ-123-MF 64

Un bolide monté de toutes pièces...

Alors qu'il fallait déboursier près d'un million d'euros pour s'offrir une McLaren P1 à sa sortie, pour celle-là, comptez un peu plus de 340 000 briques... de Lego ! Une incroyable reproduction à l'échelle 1, qui a (presque) tout de la vraie : une direction fonctionnelle, des freins et même un "V8" composé de 768 moteurs électriques Lego assemblés entre eux ! Un gros jouet de 1220 kg, qui a fait son baptême de piste entre les mains du pilote de F1 Lando Norris sur le circuit de Silverstone (Angleterre). Vitesse maxi. : 65 km/h !



J. MOORE/MCLAREN



Vos images

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

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



Le comble du luxe : le propriétaire belge de cette Tesla Model S, croisée dans le Cher (18), n'a visiblement pas besoin de travailler.

Par François Hodeau



Ni vu, ni (re)connu, un créneau au cordeau et la Smart Fortwo se fondrait presque dans le "décor". Surprise au Grau-du-Roi (30).

Par Xavier Munier



Une malle en cuir, une dame-jeanne en rotin et une deudeuche de collection... nostalgie quand tu nous tiens.

Par José Gonçalves

Volkswagen ID.3

100 % électrique.



Changez pour sa recharge rapide.
Changez pour son système de conduite 'Travel Assist'*.
Changez pour ses fonctionnalités à la demande.
Changez pour son affichage tête haute à réalité augmentée*.
Dans la vie, certains changements sont plus faciles que d'autres.

C'est pourtant facile de changer.



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

* En option. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.
Modèle de borne de recharge non commercialisé en France.

Cycles mixtes de la gamme ID.3 (kWh/100km) WLTP: 14,9-16. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 06/09/2024, 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 27 370.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



En Bref

Lancement: déjà commercialisé

Moteur essence: 100 ch

Moteur hybride: 136 ch

Moteur électrique: 113 ch

Tarif: à partir de 19 400 €



CITROËN C3 AIRCROSS

C3 Aircross : il veut la

En proposant un ticket d'entrée à 19 400 € pour la deuxième génération du C3 Aircross, Citroën annonce clairement la couleur ! Son objectif est de s'attaquer à Dacia et à son célèbre Duster, tout juste renouvelé. Au-delà de son prix, le nouveau SUV de Citroën a-t-il toutes les armes pour faire vaciller son rival ?

En dévoilant son nouveau C3 Aircross en avril dernier, Citroën a créé la surprise. Comme cela avait été le cas pour la berline C3 quelques mois plus tôt, excepté son nom, cette deuxième mouture n'a plus rien à voir avec le modèle précédent. Ce dernier, sorti en 2017, n'a pas rencontré le succès escompté, évoluant dans l'ombre des Renault Captur et Peugeot 2008, les cadors de la catégorie. Aujourd'hui, dans un segment où la concurrence est de plus en plus rude, Citroën a décidé de changer son fusil d'épaule, modifiant de fait sa cible.

La marque se veut désormais populaire et accessible. Un positionnement qui n'est pas sans rappeler celui de... Dacia. Ce changement de cap est manifeste avec la dernière C3, et se confirme avec ce petit SUV inédit. "Petit"... il faut le dire vite car à l'occasion de ce renouvellement, le C3 Aircross a pris de l'ampleur, passant de 4,16 m à presque 4,40 m (4,395, pour être précis). Soit une croissance de près de 24 cm qui en fait le plus grand de sa catégorie, un "record" détenu jusqu'ici par le... Duster (4,34 m) ! Mais ce n'est pas seulement en termes de gabarit que le Citroën entend

se mesurer au Dacia. Car avant même d'évoquer son style, son habitabilité ou son offre de motorisations, le sujet crucial est son tarif.

La guerre des prix

Sur ce point, Citroën a opéré une sacrée révolution. Tout d'abord, avec une entrée de gamme à 19 400 €, le C3 Aircross actuel s'affiche 5 000 € moins cher que la génération précédente, et même 290 € de moins que le Duster, réputé en la matière ! Ce dernier a été remanié entièrement, lui aussi, il y a quelques mois. Sa troisième génération a certes vu ses tarifs

Longueur : 4,40 m
Largeur : 1,80 m
Hauteur : 1,66 m*



grimper, mais elle a su conserver un ticket d'entrée en dessous des 20 000 € (19 690 €), un tarif estimé imbattable jusqu'ici... Désormais, Citroën fait mieux ! Et à prestations pratiquement

En Bref

Lancement: déjà commercialisé

Moteur essence/GPL: 100 ch

Moteur essence: 130 ch (micro-hybride 48V)

Moteur hybride: 140 ch

Tarifs: à partir de 19690 €



DACIA DUSTER

La peau du Duster !



Longueur : 4,34 m
Largeur : 1,81 m
Hauteur : 1,66 m

PHOTOS : N. SOLER

équivalentes. En effet, à ce prix plancher, tous deux proposent une puissance moteur de 100 ch (nous reviendrons sur les différences techniques plus loin), des systèmes de sécurité iden-

tiques désormais imposés par la norme GSR2 (freinage automatique d'urgence, lecture des panneaux, alerte de survitesse, aide au maintien dans la voie, etc.) et les équipements aujourd'hui

standards (clim' manuelle, radar de recul, radio numérique avec Bluetooth et prises USB, régulateur/limiteur de vitesse), vitres électriques à l'avant...). Ils font en revanche l'impasse sur l'écran

tactile (disponible dans les deux cas à partir du niveau supérieur) en le remplaçant par une station d'accueil smartphone pour piloter le système multimédia. Côté différences, le C3 Aircross >>>

Les nouveautés de la semaine



Le style du C3 Aircross a fortement évolué, avec des lignes plus tendues, "au carré", qui procurent une sensation de robustesse. Il a la particularité d'être proposé en version thermique et 100 % électrique. Son gabarit très en hausse (+ 24 cm) lui permet d'être aussi décliné en versions 5 et 7 places (essence et hybride uniquement).

L'architecture intérieure du C3 Aircross (calquée sur celle de la citadine C3) peut surprendre par l'absence de compteurs derrière le volant. Ils sont remplacés par un mini-écran placé dans un fin bandeau sur le haut de la planche de bord. Dès la finition intermédiaire (You + pack Plus), on dispose d'un écran central tactile de 10,25"/26 cm, secondé par des touches physiques pour gérer la ventilation. Le design est assez épuré, rectiligne, et agrémenté d'un bandeau en tissu qui apporte un côté un peu plus chaleureux.



» se distingue par une (mini) instrumentation numérique, quand le Duster se contente de compteurs à aiguilles (ils sont numériques dès le deuxième niveau). Enfin, le premier dispose, de série, des fameuses suspensions à butées hydrauliques progressives, quand le second s'équipe d'office de barres de toit longitudinales⁽¹⁾. Ces équivalences en termes de prix/prestations se retrouvent également sur les finitions intermédiaires et hautes, avec toujours un léger avantage tarifaire pour le Citroën.

Côté look, nos deux protagonistes ont fortement évolué par rapport à leurs prédécesseurs respectifs. Comme évoqué plus haut, le C3 Aircross a franchi un cap en termes de gabarit,

alors que le Duster a conservé le sien. Mais tous deux affirment encore plus leur identité de SUV, avec toutefois un aspect baroudeur plus prononcé pour le Dacia. Chacun affiche un design plutôt soigné et tendance, ne manquant pas d'originalité. L'habitacle fait également bonne impression, même si la qualité des matériaux est conforme à l'esprit "essentiel" (on ne dit plus "low cost"...) des deux marques. Toutefois, là où le C3 Aircross se démarque sans conteste, c'est sur sa double proposition cinq et sept places (+ 850 €). Pour obtenir une configuration similaire chez Dacia, il faudrait se tourner vers le Jogger, mais celui-ci s'apparente plus à un break surélevé, et il est surtout beaucoup plus long (4,55 m). Revers

de la médaille, les deux sièges supplémentaires du C3 Aircross sont destinés aux enfants exclusivement, condamnent le coffre (40 dm³ seulement) et réduisent l'espace aux jambes au rang deux (la banquette, désormais fixe, est avancée de 6,5 cm par rapport à celle de la version cinq places). Cela a néanmoins le mérite de constituer une offre inédite dans la catégorie (pour le moment).

Des différences sous le capot

Côté technique, les deux marques ont fait des choix bien distincts. Ces nouvelles déclinaisons ont été conçues sur des plates-formes de dernière génération, différentes de celles des versions précédentes. Chacune a ses spécificités. Celle du Citroën

C3 Aircross



est multi-énergies et autorise des motorisations variées avec un turbo-essence de 100 ch ; le récent 1.2 Hybrid 48 V de 136 ch (équipé d'une chaîne de distribution) qui, doté d'une



Le Duster s'affirme comme un "vrai" SUV, avec un look de baroudeur accentué par sa ceinture de protection très marquée et ses ailes musclées, et toujours une transmission 4x4 disponible. Il peut aussi s'équiper de jantes de 17" et 18" selon la finition (16" en tôle en entrée de gamme).



En entrée de gamme, le Duster ne dispose que de compteurs à aiguilles. Comme le C3 Aircross, il s'équipe d'un écran tactile (10,1"/25,7 cm) au deuxième niveau de finition (Expression), qui lui octroie aussi des compteurs digitaux (7"/17,8 cm). Bien vu : les touches de raccourcis pour la clim'. Des détails comme les flèches sur les aérateurs, le nom du modèle face au passager et les touches de bleu foncé sur la planche de bord ou les contre-portes sont agréables à l'œil.



A la différence du Duster, le C3 Aircross propose 7 places (option à 850 €). Mais, ces deux sièges en plus (sur les modèles hybrides et thermique uniquement) sont à réserver à des enfants, pour de courts trajets. Et le coffre (40 dm³) devient alors symbolique.



Dès l'entrée de gamme, le Duster s'équipe de barres de toit (absentes sur le C3 Aircross You⁽¹⁾). Modulables sur la finition Extreme, elles peuvent alors devenir transversales.

boîte auto électrifiée, permet des déplacements à faible allure en électrique, étant ainsi assimilable à un "full hybride"; et enfin, une version 100% électrique de 113 ch (ë-C3 Aircross).

Le Duster, lui, conserve son réputé moteur à bicarburation essence/GPL de 100 ch (économique à l'achat et à l'usage), mais sa base technique innovante lui a ouvert les portes de l'hybrida-

tion avec l'adoption du TCe 130 (micro-hybride 48 V) disponible en 4x2 et en 4x4 (un des rares "petits" SUV à proposer la transmission intégrale) et un "full hybride" de 140 ch. Le match est

donc serré! Il reste désormais à attendre les premiers essais du C3 Aircross, pour savoir s'il peut mettre à mal le Duster dont les prestations dynamiques sont aujourd'hui d'un bon niveau...

C3 Aircross



Volume : de 40 dm³ à 460 dm³*

Dans la version 7 places, la banquette est avancée de 6,5 cm mais préserve un espace aux jambes correct au 2^e rang. On apprécie aussi le soutien des cuisses et la garde au toit. Une fois les sièges du 3^e rang escamotés (libérant un plancher plat), le coffre n'offre que 330 dm³ (460 dm³ en version 5 places)*.

Duster



Volume : de 430 dm³ à 517 dm³*

A bord du Duster (strict 5 places), l'espace est correct (les jambes sont également bien soutenues) et la console peut accueillir un porte-bouteille et une lumière amovible (système "YouClip"). Le volume de coffre* varie, selon les motorisations, de 430 dm³ (Hybrid 140) à 517 dm³ (TCe 130 mHEV 48 V).

*Données constructeur.



L'Elroq est le cousin électrique du Karoq (qui reste au catalogue). Il inaugure la nouvelle identité visuelle des Skoda électriques qui sera adoptée par l'Enyaq l'an prochain.

PHOTOS: A. SAUNIER

À BORD DU SKODA ELROQ

Le Scenic dans le viseur

Après l'Enyaq, place à l'Elroq. Ce deuxième modèle 100 % électrique de Skoda ne manque pas d'arguments. A commencer par des prix bien placés.

Quatre ans. C'est le temps qui sépare l'arrivée du premier modèle 100% électrique de Skoda (l'Enyaq) de celle du second (l'Elroq). Une période relativement longue, durant laquelle le constructeur a revisité toute sa gamme thermique. Skoda entend désormais accélérer sur l'électrique, avec quatre modèles inédits attendus d'ici

à 2027. L'Elroq ouvrira la voie en début d'année prochaine. Ce SUV compact de 4,48 m de long, futur rival du Renault Scenic E-Tech (4,47 m), se place dans la gamme sous l'Enyaq (4,65 m). Il partage avec lui sa plate-forme et la plupart de ses motorisations (de 170 à 299 ch). Il s'en distingue surtout sur le plan du style: l'Elroq inaugure le visage des prochaines Skoda électriques (absence de calandre, optiques à double étage affinées), qui bénéficiera aussi à l'Enyaq restylé en 2025. A bord, on apprécie le design épuré du mobilier et la qualité des matériaux. La grande dalle numérique de 12,9"/32,8 cm (de série) contrôle toutes les fonctionnalités de la voiture. L'ergonomie est plutôt bien pensée, d'autant que Skoda a conservé des touches de raccourcis sous



Volume : 470 dm³ (2)

Le confort de la banquette (fixe) et l'habitabilité sont satisfaisants. Les ceintures orange sont en option. Un rangement sous la plage arrière permet de stocker le câble de charge.

l'écran. Pratique: la console centrale "flottante" libère un grand espace de rangement entre les sièges avant. La banquette est confortable et l'habitabilité, très correcte. Le coffre se montre

Et aussi...

Hyundai Ioniq 5: nouvelle version N Line

Chez Hyundai, la finition N Line est similaire à l'Esprit Alpine chez Renault: tout pour le look! Esthétiquement, c'est réussi. Avec ses boucliers plus acérés, ses jupes latérales et ses jantes de 20" spécifiques, on pourrait presque la confondre avec la très musclée Ioniq 5 N. A bord, la dotation s'enrichit de sièges sport, d'une sellerie en cuir/Alcantara et d'un ciel de toit noir. Le tout facturé 59 000 € en 229 ch (4x2), soit 1 200 € de plus qu'en finition Executive, et 62 800 € en 325 ch (4x4), dont elle a l'exclusivité.



HYUNDAI

Adieu, Megane (classique)

La fin était inévitable, c'est désormais une réalité: la Renault Megane a disparu du catalogue du constructeur à la rentrée. Il s'agit, bien entendu, du modèle thermique, lancé en 2016. Depuis deux ans, il cohabitait avec une autre Megane, électrique, qui, elle, reste disponible. Cette version E-Tech profitera d'ailleurs d'un restylage en début d'année prochaine.



A. SAUNIER

En Bref

Lancement: janvier 2025

L x l x h (en m):
4,48 x 1,88 x 1,65

Moteurs électriques:
170, 204, 285 et 299 ch (4x4)

Batteries: 55, 63 et 82 kWh

Tarifs: à partir de 33 300 €⁽¹⁾



Le design de la planche de bord est assez classique mais on trouve facilement ses marques au volant. L'écran central tactile de 12,9"/32,8 cm est livré de série. La qualité perçue est bonne et l'habitacle offre de nombreux rangements.



Aux quatre finitions déjà disponibles (City, Clever, Element et Plus) s'ajoutera une version Sportline début 2025. Un Elroq RS est aussi dans les cartons mais il n'y aura pas de coupé comme sur l'Enyaq.



GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité



AVEC

L'INFO-TRI

trier devient plus simple

Exemple d'un tube de dentifrice

1 Le produit doit être trié

2 Les éléments à trier

3 Comment les trier



**LE TRI
+ FACILE**



L'Info-tri est présente sur la majorité des produits du quotidien, leur emballage ou leur notice !

quefairedemesdechets.gouv.fr

**Chaque
geste compte**
PRÉSERVONS NOS RESSOURCES

**Auto
Plus**

Votre guide
indispensable
pour **bien choisir**
votre prochaine voiture !



Retrouvez
tous nos
conseils,
comparatifs,
analyses
et faites
le bon choix
en toute
confiance !

Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, SUV, LES MEILLEURS CHOIX : prix, consommation, agrément d'utilisation, confort, vie à bord... Notre point de vue détaillé pour choisir selon vos priorités parmi les **BMW X1**, **Dacia Duster**, **Ford Puma**, **Hyundai Tucson**, **Kia EV9**, **Mercedes GLC Coupé**, **Peugeot 2008** et **5008**, **Renault Captur**, **Symbioz**, **Scenic**, **Austral**, **Espace** et **Rafale**, **Skoda Kodiaq**, **Tesla Model Y**, **Toyota Yaris Cross** et **Volkswagen T-Cross**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le **Ford Kuga** Hybrid Flexifuel restylé.

P. 38, MATCH : le nouveau **Peugeot E-5008** face au **Mercedes EQB**.

◀ P. 42, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec le nouveau **BMW X2**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

330 dm³
coffre en config. 7 pl.



Peugeot E-5008

N. SOLER

Les modèles à sept places obligent le plus souvent à choisir entre embarquer sept personnes ou des bagages, mais rarement les deux à la fois ! Prenez le nouveau Peugeot E-5008, qui affronte dans ce numéro un autre électrique, le Mercedes EQB : le français pourra charger au minimum 685 dm³ dans sa soute en configuration cinq places, mais ce chiffre descend à 330 dm³ une fois les deux strapontins du troisième rang déployés, soit à peine le volume de coffre d'une compacte comme la Mercedes Classe A. Une valeur qui lui permet pourtant de monter sur la 3^e marche du podium ! Seuls deux modèles – des dérivés d'utilitaires – font mieux : le Volkswagen Multivan, 1^{er} avec 395 dm³, et le Citroën Space Tourer en taille M, 2^e avec 351 dm³. On notera la bonne performance du tout récent Kia EV9, 4^e avec 320 dm³, ainsi que celle, pour le moins décevante, du Renault Espace, 16^e avec seulement 170 dm³, soit l'équivalent de deux valises cabine et demie ! Mieux vaudra voyager léger...

Vincent Desmonts



VOLKSWAGEN

TOP 20

Le Peugeot E-5008 face aux autres modèles à 7/8 places

Volume de coffre en configuration 7 places (dm³)

1 ^{er}	Volkswagen Multivan	395
2 ^e	Citroën Space Tourer Taille M (8 pl.)	351
3 ^e	Peugeot E-5008	330
4 ^e	Kia EV9	320
5 ^e	Volvo XC90	305
6 ^e	Volkswagen Tiguan Allspace	294
7 ^e	Toyota Highlander	287
8 ^e	Peugeot Rifter Long	282
9 ^e	Renault Grand Kangoo	260
10 ^e	BMW X7	243
11 ^e	Lexus LM	240
12 ^e	Audi Q7	225
13 ^e	Kia Sorento Hybride ⁽¹⁾	220
14 ^e	Hyundai Santa Fe	213
14 ^e ex aequo	Land Rover Defender 130 (8 pl.)	213
16 ^e	Renault Espace	170
17 ^e	Mercedes GLB ⁽²⁾	163
18 ^e	Mercedes GLE	159
19 ^e	Land Rover Discovery	152
20 ^e	Volkswagen Touran	150

◀ 7 passagers et un coffre digne d'une bonne berline compacte : le Volkswagen Multivan est l'un des rares modèles permettant de voyager en groupe !

1. Hybride rechargeable : 213 dm³. 2. Mercedes EQB : 125 dm³.



PRIX, CONSOMMATION,
AGRÉMENT D'UTILISATION,
CONFORT, VIE À BORD...

SUV

Les meilleurs

Les citadins

VOTRE PRIORITÉ L'habitabilité et la polyvalence
Renault Captur Full Hybrid 145 ch



P. 26

VOTRE PRIORITÉ Des économies et un style sympa
Dacia Duster 1.0 Eco-G 100 ch



P. 26

VOTRE PRIORITÉ Un moteur sobre et un look d'enfer
Peugeot 2008 1.2 Hybrid 136 ch



P. 28

VOTRE PRIORITÉ Des astuces et un petit gabarit
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 ch



P. 28

Les compacts

VOTRE PRIORITÉ Du luxe et des performances
BMW X1 xDrive 25e 245 ch



P. 30

VOTRE PRIORITÉ De la puissance et des équipements
Hyundai Tucson Hybrid 215 ch



P. 30

choix

Les SUV se déclinent à toutes les sauces, dans une offre toujours plus abondante incluant de nombreuses nouveautés. Dans ces conditions, il n'est pas toujours évident de faire le bon choix... Pour vous aider, nous avons sélectionné les 12 modèles les plus pertinents dans les trois principales catégories du marché, selon vos priorités.

Alors que les ventes baissent dans quasiment tous les segments, les SUV font figure d'exception. Leur part de marché progresse même, avec 48 % des ventes depuis le début de l'année contre 46 % sur la même période en 2023. Les automobilistes sont de plus en plus nombreux à les apprécier, pour de multiples raisons : image valorisante, sentiment de sécurité et meilleure visibilité procurés par la position de conduite surélevée, moindre sensibilité aux reliefs (trottoirs, dénivelés, nids-de-poule...), sens de l'accueil, facilité d'accès à bord. Des arguments qui résonnent aux oreilles d'une clientèle prête, dès lors, à payer un prix plus élevé que pour une berline de gabarit équivalent. Face à cet engouement, les constructeurs ne cessent d'étoffer leur gamme. Parmi eux, Renault consent de gros efforts pour répondre à la demande. La marque au losange compte désormais pas moins de sept modèles dans sa gamme (cf. *Auto Plus* n°1879), d'où sa sureprésentation dans notre sélection. Nous avons regroupé ici 12 SUV parmi les plus intéressants du moment, en fonction de différentes priorités : agrément, habitabilité, petit prix, économies de carburant, mobilité électrique, hybride...

DACIA

Les familiaux

VOTRE PRIORITÉ Une nouveauté hybride au juste prix
Renault Symbioz Full Hybrid 145 ch



VOTRE PRIORITÉ Un électrique super attractif
Tesla Model Y Propulsion 299 ch



VOTRE PRIORITÉ Un SUV coupé chic et ultra sobre
Mercedes GLC Coupé 220d



VOTRE PRIORITÉ Un modèle sept places et hybride
Renault Espace Full Hybrid 200 ch



VOTRE PRIORITÉ De la place et de la modularité
Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG7 150 ch



VOTRE PRIORITÉ Un électrique avec sept places
Kia EV9 204 ch



■ Les citadins

VOTRE PRIORITÉ L'habitabilité et la polyvalence



F. GROUT

HYBRIDE

Renault Captur E-Tech full Hybrid Techno - 145 ch **31 500 € / 29 900 €***

Restylé cet été, le Captur reste un acteur majeur sur le segment des petits SUV. Un rôle qu'il doit notamment à sa présentation moderne, à son ergonomie bien étudiée et à sa finition soignée. Ses nombreux rangements, volumineux et faciles d'accès, et sa modularité bien pensée (banquette coulissante pour privilégier au choix l'espace aux jambes à l'arrière ou le volume de coffre) sont aussi à son avantage. Autre atout, l'équipement riche en finition Techno avec notamment : jantes alu 18", caméra de recul, carte mains libres, écran tactile de 10,4"/26,4 cm doté

désormais de l'excellente interface Google. Plaisant à conduire, le Captur offre un comportement routier prévenant et un bon confort de suspensions. Seul bémol, l'originale boîte auto. à crabots (sans synchros ni embrayage) pénalise l'agrément sur voies rapides (4 rapports seulement). Un inconvénient compensé par une agréable douceur mécanique doublée d'une grande discrétion grâce aux nombreuses phases de fonctionnement en mode électrique. Enfin, cette version "Full Hybrid" reste sobre avec 5,5 l/100 km de moyenne, selon notre labo, et seulement 4,6 l en ville !



N. SOLER

NOS MESURES



Moteurs essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi (essence/électrique)	148 Nm/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Transmission	Auto., 4 vitesses + 2 élec.
Accélération 1 000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s4
Consommation moyenne	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,2/4,6 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58
Coffre (banquette reculée/avancée)	334/454 dm ³

LES POINTS FORTS

Moteur souple et peu bruyant
Comportement plaisant et sûr
Présentation et finition

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride Dynamic - 116 ch
28 200 € / 25 700 €*



F. GROUT

Le bloc 1.5 hybride (disponible aussi en 130 ch) séduit par sa douceur. Il se montre aussi très frugal : 5,7 l/100 km en moyenne et 4,7 l en ville !

VOTRE PRIORITÉ Des économies et un style sympa



PHOTOS : N. SOLER

ESSENCE-GPL

Dacia Duster 1.0 Eco-G Expression - 100 ch **21 600 € / 21 830 €***

Les budgets serrés seront comblés avec ce Duster à bicarburation essence/GPL. Outre son prix d'achat attractif, le SUV star de Dacia se montre économe à l'usage : comptez un peu moins de 100 € pour parcourir 1 000 km avec du GPL (plus de 120 € avec du SP95). Précis et rigoureux, il enchaîne les virages en prenant peu de roulis. Le bon

calibrage de ses amortisseurs garantit un confort honorable sur tous types de routes. A cela s'ajoute une sellerie épaisse et souple. Les passagers sont bien installés avec un espace généreux pour les jambes à l'arrière. Le coffre volumineux est pratique. Bien présenté, avec des matériaux à l'aspect robuste, l'habitacle offre une dotation honorable.



NOS MESURES



Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi ⁽¹⁾	170 Nm à 2 000 tr/mm
CO ₂ /Malus	126 g/km/+ 230 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	35s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	9s8/12s2/17s8
Conso. moyenne GPL/SP95	9,6/6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	9,1/10/9,7 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Coffre	495 dm ³

LES POINTS FORTS

Prix/équipements
Habitabilité/coffre
Plus de 1 200 km d'autonomie !

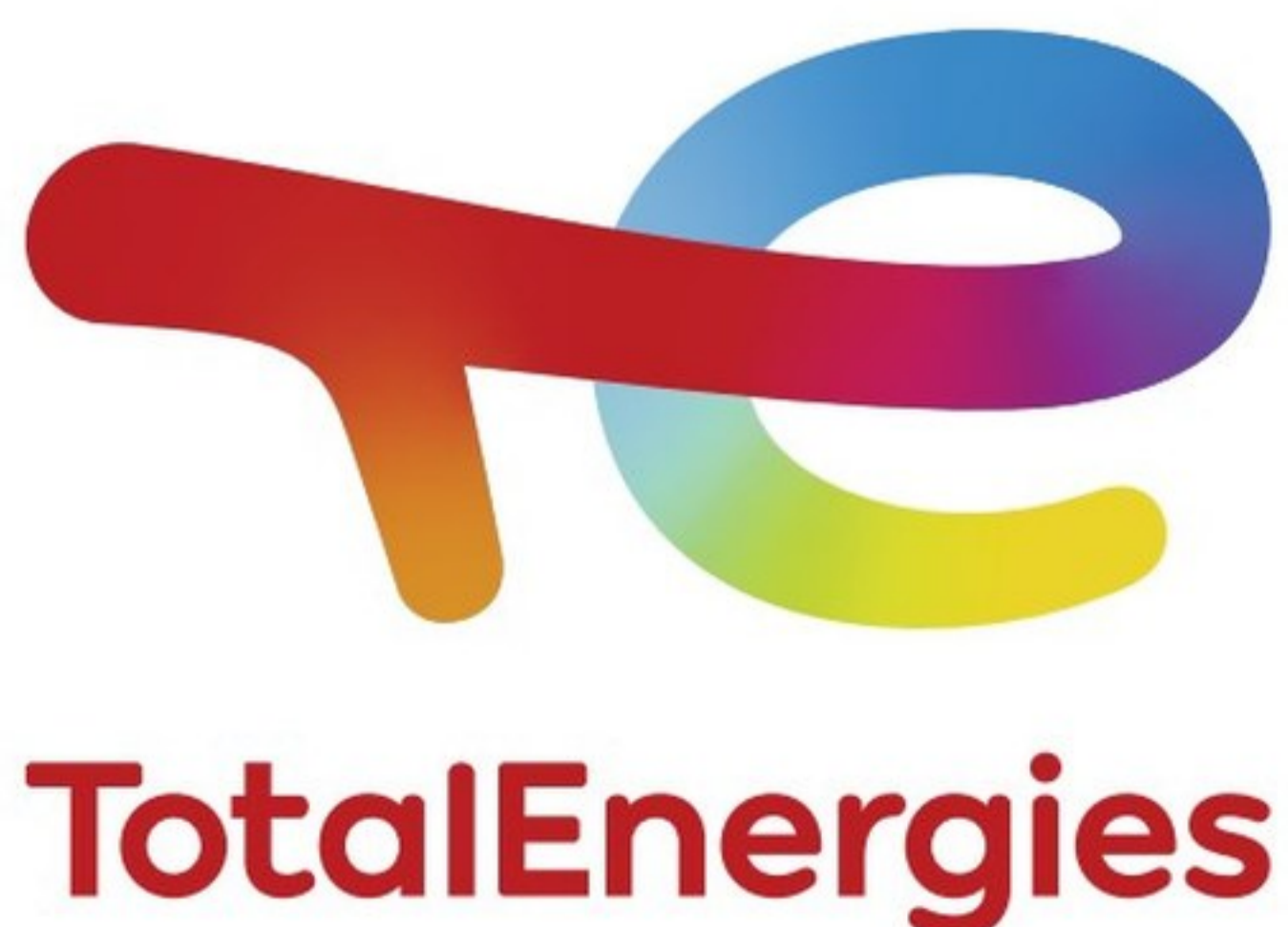
1. Mesures avec du GPL.



La voiture,
c'est parfois compliqué...

Au moins, Charge⁺ simplifie
vos trajets en électrique!

Profitez d'un accès à tous les points de recharge disponibles* en France pour vous recharger chez TotalEnergies et ailleurs.



L'énergie est notre avenir, économisons-la!

Souscrivez maintenant à Charge+
sur chargeplus.totalenergies.com/fr

* Voir les Conditions générales de vente ainsi que la liste des points de recharge accessibles avec la carte Charge+ sur l'app TotalEnergies Services. Le nombre de points de charge évolue constamment, près de 125 000 points de recharge au 30/06/2024. TotalEnergies Marketing France, SAS au capital de 390 553 839 euros - 531 680 445 RCS Nanterre - Siège social : 562 Avenue du Parc de l'Île, 92000 Nanterre.

■ Les citadins (suite)

VOTRE PRIORITÉ Un moteur sobre et un look d'enfer



F. GROUT

MICRO-HYBRIDE

Peugeot 2008 1.2 Hybrid Allure - 136 ch

32 700 € / 31 400 €*

Certes, comme toutes les dernières Peugeot, le 2008 se montre moins agile. Mais, en contrepartie de cette baisse de dynamisme, qui n'affecte pas la tenue de route, les passagers profitent d'un confort de suspensions remarquable, même sur revêtement dégradé. Dommage, l'habitabilité à l'arrière est vraiment juste. Ses concurrents, les Renault Captur et Volkswagen T-Cross, sont nettement plus accueillants... En revanche, le coffre volumineux et bien agencé est facile à charger. Sur le plan mécanique, l'hybridation, composée d'un petit bloc

électrique de 48V intégré dans la boîte de vitesses e-DCS6 (double embrayage) et alimenté par une mini-batterie de 0,43 kWh, entraîne une baisse sensible de la consommation : 5,8 l/100 km en moyenne contre 7 l pour l'ancien PureTech EAT8 de 130 ch. Une sobriété qui ne s'obtient pas au détriment de l'agrément. Les relances sont toniques et les accélérations vigoureuses. Sexy à l'extérieur, le 2008 capte aussi l'attention dans l'habitacle avec un mobilier au design ultra-moderne. Mais à trop privilégier le style, Peugeot en oublie l'ergonomie.



Y. LEFEBVRE

NOS MESURES



Moteurs turbo-essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mm
CO ₂ /Malus	111 g/km/0 €
Transmission	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,1/6 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,30 x 1,77 x 1,53
Coffre	421 dm ³

LES POINTS FORTS

Mécanique sobre et performante
Confort
Présentation moderne

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid ST-Line - 125 ch
28 000 € / 23 000 €*



F. GROUT

Le Puma est sympa à conduire : châssis agile, moteur tonique, direction précise. En ST-Line, bien équipée, son prix est compétitif. La version restylée arrive.

VOTRE PRIORITÉ Des astuces et un petit gabarit



PHOTOS: N. SOLER

ESSENCE

Volkswagen T-Cross 1.0 TSI Life Plus - 95 ch

27 830 € / 26 200 €*

Lors de son restylage cet hiver, le T-Cross a légèrement grandi (+3 cm), mais il conserve un gabarit parmi les plus petits des SUV citadins. Heureusement, l'habitabilité n'est pas pénalisée, ni le volume de coffre dont la capacité de chargement atteint 569 dm³ avec la banquette coulissante avancée. Autre astuce, le dossier du siège passager

rabattable en tablette facilite le transport d'objets longs. Sous le capot, le petit trois cylindres essence de 95 ch donne pleine satisfaction. Souple à bas régime, volontaire à l'accélération, ce bloc à l'appétit modéré est épaulé par une boîte manuelle à cinq rapports bien étagée. Enfin, la finition Life Plus, déjà généreusement équipée, représente le bon choix.



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	175 Nm à 1 600 tr/mm
CO ₂ /Malus	128 g/km/+ 260 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s1/15s4
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,4/6,4 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,14 x 1,76 x 1,58
Coffre (banquette reculée/avancée)	444/569 dm ³

LES POINTS FORTS

Habitabilité/coffre
Aspects pratiques
Agrément moteur

INVITATION GRATUITE RIEN QUE POUR VOUS À RÉSERVER AVANT LE 4 OCTOBRE

ADHÉREZ & RECEVEZ VOTRE ENTRÉE POUR LA JOURNÉE DE VOTRE CHOIX*

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous

**VOUS ÊTES ADHÉRENT, téléphonez
pour réserver votre place**

* Dans la limite des stocks disponibles.
Vous recevrez votre place une semaine avant l'ouverture du salon.



**MONDIAL
DE L'AUTO
PARIS**

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

Réservez vos billets sur mondial.paris

Capgemini HOPSCOTCH ORGANISÉ PAR PFA PARTENAIRES MÉDIAS BFM TV BFM BUSINESS RMC RMC

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

Je souscris au Club Auto Plus

- ☐ Je choisis l'offre classique : adhésion pour un an + une entrée au Mondial de l'auto. Je règle 32€* (1)
☐ Je choisis l'offre liberté : adhésion pour un an + une entrée au Mondial de l'auto. Je règle 2,67€ par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) (2)

Je choisis mon mode de règlement

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

Vous souhaitez régler par **carte bancaire** ? C'est SIMPLE > [Rendez-vous sur www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

**MANDAT DE
PRÉLEVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1557206

Dater et
signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77222 434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. **À remplir obligatoirement. Offre valable jusqu'au 20 octobre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhèrent en notifiant votre décision à notre service Adhèrent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits écrivez à : ERAS - DPD Service juridique, 40 avenue Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex ou à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



■ Les compacts

VOTRE PRIORITÉ Du luxe et des performances



PHOTOS: N. SOLER

HYBRIDE RECHARGEABLE

BMW X1 xDrive 25e M Sport - 245 ch

59550 € / 59000 €*

Dans la catégorie des SUV compacts, le X1 fait référence. Un statut qu'il doit à sa présentation tirée à quatre épingles et à sa finition soignée dans les moindres détails. La version hybride rechargeable 25e permet une autonomie 100 % électrique de 68 km (plus que la plupart de ses concurrents directs). En mode hybride, les 245 ch permettent des

performances de premier plan, le tout avec un appétit modéré de 7,1 l/100 km en moyenne (et 6,3 l/100 km en ville!), batterie vide. Précis et dynamique en comportement malgré ses près de 2 tonnes, ce X1 est plaisant à mener. Un plaisir, hélas, qui coûte cher: 59000 €* (avec 1 % de remise) en M Sport. Une finition heureusement richement dotée.



NOS MESURES

Moteurs turbo-essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi combiné	477 Nm
CO ₂ /Malus	17 g/km/0 €
Transmission	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,3/7,8 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,63
Coffre	477 dm ³

LES POINTS FORTS

Présentation/finition
Performances/consommation/autonomie élec.
Agrément de conduite élevé

VOTRE PRIORITÉ De la puissance et des équipements



PHOTOS: HYUNDAI

HYBRIDE

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid Creative - 215 ch

42000 € / 39800 €*

Cousin du Kia Sportage, avec qui il partage de nombreux éléments (plateforme, motorisations, infodivertissement...), le Tucson a bénéficié d'un léger restylage cet été. Et si l'hybride perd 15 ch (215 ch désormais), les prestations routières demeurent excellentes et l'agrément élevé. Doux et discret en ville, le quatre cylindres fait preuve de vigueur dans les relances et de tonus à l'accélération, bien aidé par un moteur électrique de 48 ch et la boîte auto fluide. On attendait néanmoins un appétit encore plus réduit... Plus rassurant qu'agile en virages, ce SUV préfère le confort au

dynamisme. A part quelques petites trépidations ressenties sur les déformations de la chaussée, les suspensions isolent bien de la chaussée. Grâce à une habitabilité généreuse à l'arrière, les passagers sont à l'aise, tout autant que leurs bagages (coffre de 603 dm³!). Profondément remanié, le tableau de bord plus moderne reçoit une grande dalle numérique. La finition soignée est toujours à l'avantage de ce coréen, au même titre que la bonne ergonomie des commandes. Le tout pour un prix certes élevé, mais compétitif vu la richesse de la dotation et la garantie de cinq ans.



NOS MESURES

Moteurs turbo-essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi combiné	350 Nm à 1 500 tr/mm
CO ₂ /Malus	130 g/km/+310 €
Transmission	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/8/6,4 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,50 x 1,87 x 1,65
Coffre	603 dm ³

LES POINTS FORTS

Agrément de conduite
Habitabilité/coffre
Équipement riche et moderne

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Renault Austral 1.2 E-Tech Full Hybrid Techno - 200 ch
42000 € / 38600 €*



Élégant, accueillant, astucieux (banquette coulissante) et plaisant à conduire, l'Austral, doté du moteur hybride de 200 ch, ne réclame, lui, que 6,2 l/100 km.

Y. LEFEBVRE

VOTRE PRIORITÉ Une nouveauté hybride au juste prix



PHOTOS: F. GROUT

HYBRIDE

Renault Symbioz 1.6 E-Tech Full Hybrid Techno - 145 ch 34 900 € / 33 500 €*

Dans la riche gamme des SUV Renault (7 modèles désormais!), le tout nouveau Symbioz s'intercale entre le Captur (4,24 m) et l'Austral (4,51 m). Avec 4,42 m de long, son rapport encombrement/habitabilité est intéressant pour qui cherche un modèle doté d'un grand coffre (de 480 à 610 dm³ selon la position de la banquette coulissante). Bien présenté,

avec une dotation complète (dont l'excellente interface Google, de série), le Symbioz s'affiche à un prix compétitif (4 % de remise). Disponible uniquement en hybride 145 ch, ce SUV est agréable à mener. A défaut de performances ébouriffantes, on apprécie sa douceur mécanique, son comportement rassurant et ses suspensions prévenantes.



NOS MESURES



Moteurs essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	148 Nm à 3600 tr/mm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €
Transmission	Auto., 4 vitesses + 2 élec.
Accélération 1 000 m D. A.	32s8 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6 ■
Consommation moyenne	5,9 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,1 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Coffre (banquette reculée/avancée)	480/610 dm ³ ■

LES POINTS FORTS

Encombrement/habitabilité
Aspects pratiques (banquette coulissante)
Equipements

VOTRE PRIORITÉ Un électrique super attractif



N. SOLER

ÉLECTRIQUE

Tesla Model Y Propulsion - 299 ch⁽³⁾ 44 990 € / 38 700 €*

Tesla casse les prix. A 38 700 €* (avec 5 % de remise et 4 000 € de bonus déduit) le Model Y propulsion représente une excellente affaire. D'autant que le SUV américain ne lésine pas sur la dotation. Pléthorique, celle-ci comprend de série les sièges avant électriques, la conduite semi-autonome, le toit vitré panoramique... Vaste et ultra épuré, l'habitacle comprend un grand écran central qui regroupe la majorité des commandes. Avec un peu d'habitude, les menus se révèlent simples et intuitifs à l'usage. Vastes, les places arrière permettent d'étendre les jambes. Ce sens

de l'accueil prononcé s'accompagne d'une grande capacité de chargement avec un coffre de 695 dm³ doublé d'un petit compartiment (105 dm³) à l'avant, bien pratique pour ranger les câbles de recharge. Performant et agile, le Model Y se montre efficient (16,1 kWh/100 km seulement en moyenne). Ainsi, il offre tout de même 360 km d'autonomie, malgré sa petite batterie de 57 kWh. Et celle-ci se recharge rapidement : comptez 20 mn sur une borne rapide à 170 kW maxi. Pour 2 000 € de plus, une nouvelle version "Grande Autonomie Propulsion" s'annonce prometteuse⁽³⁾.



A. SAUNIER

NOS MESURES



Moteur électrique	Synch. à aimants permanents
Couple maxi	440 Nm ⁽²⁾
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	27s7 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s7 ■
Autonomie moyenne	360 km ■
Route/Autoroute/Ville	400/300/380 km
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,93 x 1,63
Coffre	695 dm ³ (+ 105 dm ³ à l'AV) ■

LES POINTS FORTS

Excellent rapport prix/prestations
Habitabilité généreuse et équipements
Autonomie correcte et recharge rapide

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Renault Scenic E-Tech Esprit Alpine - 220 ch 48 990 € / 44 000 €*



Plaisant à conduire, accueillant et confortable, le Scenic E-Tech s'affiche aussi à un prix attractif. Sa grosse batterie de 87 kWh offre une belle autonomie de 480 km.

F. GROUT

■ Les familiaux

VOTRE PRIORITÉ Un SUV Coupé chic et ultra sobre



PHOTOS : A. SAUNIER

DIESEL

Mercedes GLC Coupé 220d 4Matic AMG Line - 197 ch 72 900 € / 77 400 €*
 *Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

A la fois luxueux et dynamique, le GLC Coupé s'adresse à une clientèle de gros rouleurs avec son puissant diesel micro-hybride de 48 volts. Forte de 197 ch (+ 23 ch électriques) et 440 Nm de couple, cette mécanique, bien épaulée par une boîte auto. à 9 rapports, procure un agrément de haut vol pour un appétit de seulement 6,6 l/100 km en moyenne ! Une sobriété remarquable pour ce niveau de performances et de poids (plus de 2 tonnes !). Heureusement, cet embonpoint ne se ressent pas outre mesure à la conduite. Bien équilibré et agile dans les

virages, le GLC Coupé surclasse ses rivaux (Audi Q5 Sportback et BMW X4) en confort, surtout avec les suspensions pneumatiques pilotées (3 400 € en option avec les quatre roues directrices). Celles-ci contribuent à la grande douceur de conduite mais alourdissent une facture déjà très élevée et grevée d'un malus au poids de 3 620 €. A près de 80 000 €, le GLC Coupé s'adresse ainsi à une élite qui, moyennant encore quelques options, profitera d'un habitacle luxueux, moderne et accueillant. Ses cotes sont en effet parmi les plus généreuses de la catégorie, y compris celles du coffre.



NOS MESURES



Moteurs turbodiesel + élec.	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	440 Nm à 1 800 tr/mm
CO ₂ /Malus	139 g/km/+ 4 518 € ⁽¹⁾
Transmission	Automatique, 9 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,5/6,4/7 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,77 x 1,89 x 1,61
Coffre	560 dm ³

LES POINTS FORTS

Présentation chic et moderne
Performances élevées/faible consommation
Confort de suspensions

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Renault Rafale 1.2 E-Tech Full Hybrid Esprit Alpine - 200 ch
49 000 € / 48 500 €*



Le nouveau fer de lance de Renault est bien construit et spacieux. Disponible pour l'instant en hybride de 200 ch, ce SUV à l'agrément élevé boit peu (6,3 l/100 km).

N. SOLER

VOTRE PRIORITÉ Un modèle 7 places et hybride



PHOTOS : N. SOLER

HYBRIDE

Renault Espace E-tech Full Hybrid Iconic 7 pl. - 200 ch 50 300 € / 47 000 €*

En 7 places, l'Espace est un excellent transporteur de troupes. Les passagers voyagent dans un confort appréciable. Ils profitent d'un environnement chic avec une finition soignée et des équipements modernes. Les rangements sont nombreux et la banquette coulissante permet d'arbitrer entre 2^e et 3^e rang. Cela dit, l'habitabilité, tout juste dans

la moyenne, déçoit pour un véhicule de 4,73 m de long. Un gabarit important mais pas pénalisant à la conduite : l'Espace se montre maniable en ville et agile en virages avec ses quatre roues directrices. Renault ne le propose qu'en hybride de 200 ch. Un moteur sobre mais à l'agrément perfectible (manque de réactivité de la boîte auto.).



NOS MESURES



Moteurs turbo-essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	205 Nm à 2 400 tr/mm ⁽²⁾
CO ₂ /Malus	109 g/km/+ 740 € ⁽³⁾
Transmission	Auto., 4 vitesses + 2 élec.
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,73 x 1,85 x 1,65
Coffre (banquette reculée/avancée)	480/670 dm ³ ⁽⁴⁾

LES POINTS FORTS

Consommation modérée
Présentation, finition et modularité
Confort élevé et bonne maniabilité

1. Dont 3 620 € de malus au poids. 2. 205 + 50 Nm électriques.
3. Malus au poids. 4. 170 dm³ en configuration 7 places.

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

VOTRE PRIORITÉ De la place et de la modularité



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

DIESEL

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG7 Selection (7 pl.) - 150 ch **49 690 € / 50 000 €***

Le nouveau Kodiaq grandit de 6 cm comparé à son prédécesseur. Cela profite aux places arrière, plus spacieuses, y compris à la troisième rangée (+ 1 080 €) où deux adultes peuvent s'installer à leur aise. Ils devront cependant faire preuve de souplesse pour y accéder. Le coffre n'est pas en reste : avec 340 dm³ en 7 places et 845 dm³ en 5 places, il dispose d'une belle capacité de chargement. A cela s'ajoute une modularité bien pensée aux nombreuses possibilités d'aménagement qui facilitent la vie à bord. Les matériaux cossus et bien assemblés, l'équipement riche et moderne

dès ce premier niveau de finition (GPS, caméra multifonction, conduite semi-autonome...) sont aussi à l'avantage du Kodiaq. Avec le 2.0 TDI 150, bien épaulé par la boîte auto. DSG7, la mécanique douce, volontaire et discrète, se montre plaisante pour voyager sur autoroute, le terrain de prédilection de ce grand SUV. Car, sur les routes plus sinueuses, son manque d'agilité pénalise l'agrément. Heureusement, son comportement sain rassure en toutes circonstances. Et les suspensions prévenantes assurent un bon confort en toutes circonstances.



LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	160 Nm à 1 600 tr/mm
CO ₂ /Malus	143 g/km/+ 3 306 € ⁽¹⁾
Transmission	Automatique, 7 vitesses
Accélération 0 à 100 km/h.	9s6
Consommation mixte	5,4 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,87 x 1,68
Coffre (7/5 places)	340/845 dm ³

LES POINTS FORTS

Habitabilité et modularité
Agrément mécanique et consommation
Confort

L'AUTRE CHOIX INTÉRESSANT

Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch
44 990 € / 45 320 €*



Rallongé de 25 cm par rapport au 3008 (et facturé 2 000 € de plus), le 5008 mesure 4,80 m de long et propose 7 places de série, dont un 3^e rang accueillant.

Y. LEFEBVRE

VOTRE PRIORITÉ Un électrique avec 7 places



PHOTOS: C. CHOULOT

ÉLECTRIQUE

Kia EV9 150 kW Earth (7 pl.) - 204 ch **78 000 € / 78 000 €***

Avec des tarifs, compris entre 73 000 € et 86 000 €, l'EV9 représente le modèle de série le plus cher jamais vendu par Kia! Des prix vertigineux pour une marque généraliste. Le gabarit de l'EV9 est, lui aussi, hors norme: 5 m de long! L'habitacle accueille sept personnes dans un confort royal – et propose un équipement pléthorique.

Le coffre, facilement modulable, peut offrir une grande capacité de chargement. A la conduite, les 204 ch du bloc électrique ont fort à faire pour déplacer ce colosse de 2,5 tonnes. L'autonomie moyenne dépasse les 400 km grâce à la batterie de 96 kWh de capacité utile. Correct, et 24 minutes suffisent pour la recharger de 10 à 80 % à 210 kW.



NOS MESURES

Moteur électrique	Synch. à aimants permanents
Couple maxi	350 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Auto., 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Autonomie moyenne	420 km
Route/Autoroute/Ville	470/330/460 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	5,01 x 1,98 x 1,76
Coffre (banquette reculée/avancée)	600/760 dm ³ + 90 dm ³ (AV)

LES POINTS FORTS


Habitacle cossu et immense
Equipements riches et modernes
Autonomie correcte et recharge rapide



HYBRIDE ESSENCE / E85

Ford Kuga

2.5 Hybrid FlexiFuel Active X - 180 ch

44 490 € / 39 490 €*


RESTYLAGE POUR LE SUV HYBRIDE / E85 DE FORD

Le roi des coûts de pompe !

Lancé fin 2019, le Kuga III s'offre un nouveau regard, modernise sa planche de bord et étrenne une nouvelle finition. Il conserve en revanche son 2.5 hybride fonctionnant au superéthanol. Toujours un bon plan ?

Pas de première jeunesse, ce Kuga... Le public a, en effet, découvert la troisième génération en septembre 2019, lors du salon de Francfort. Le restylage s'est ainsi fait attendre, d'autant que les ventes de ce SUV n'étaient pas au beau fixe ces derniers temps (seulement 10^e de sa catégorie en France en 2023). Normal, ses principaux concurrents

(Renault Austral, Peugeot 3008, Nissan Qashqai, Kia Sportage) étant tous plus récents que lui. Ford a donc prié ses designers de réfléchir à quelques retouches, matérialisées par une calandre redessinée (retour de l'ovale bleu en son centre), un hayon "lissé" (adieu la poignée apparente), de nouvelles optiques avant et arrière, des boucliers plus échan-crés et un capot "bossu". L'iné-

dite finition Active, rehaussée de 10 mm à l'avant et de 5 mm à l'arrière, se pare également de fausses protections en aluminium au bas des pare-chocs, en sus d'arches de roue et de protections latérales en plastique noir, façon baroudeur.

Pourquoi faire simple...

Les modifications intérieures sont moins spectaculaires, puisqu'en dehors des nouveaux graphismes de l'instrumentation numérique et d'un écran tactile plus imposant (13 cm de gagnés!), seules les commandes de la climatisation évoluent. Pour nous compliquer la vie, malheureusement, puisque les anciens réglages à molettes (température) et à touches (ventilation) ont quitté la console centrale au profit de pictogrammes sur l'écran, beaucoup moins évidents à manipuler. On se console avec les nouveaux sièges certifiés AGR, plus ergonomiques (mais réservés

aux finitions ST Line X et Active X). Bien vu également : les deux touches au volant permettant de neutraliser rapidement le maintien dans la voie, trop intrusif et l'alerte de survitesse au "bip" horripilant. Rien de neuf, sinon, en matière d'aménagement, l'habitabilité comme le coffre s'inscrivant encore dans la bonne moyenne. Ford a bien sûr conservé la banquette coulissante mais n'a malheureusement pas corrigé la qualité des finitions, toujours aussi décevantes (plastiques basiques et assemblages approximatifs). Côté moteurs, la gamme s'articule de nouveau autour du 4 cylindres 2,5 l "atmo", à hybridation simple (180 ch) ou rechargeable (243 ch). Même si elle a perdu 10 ch, la version la moins puissante reste, de loin, la plus intéressante, de par son agrément de conduite déjà excellent (douceur de fonctionnement, excellentes reprises, boîte à variation continue si-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : Ford frappe fort en offrant 5000 € de remise sur les modèles en stock ! Aucun malus, par ailleurs, pour ce SUV E85⁽¹⁾.

L'entretien : révision à prévoir tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : au sommet de la gamme, le Kuga Active X profite d'un équipement digne de son rang. Mais sachez que la finition de base Titanium (34 490 € remise déduite) offre déjà plus que l'essentiel avec, entre autres, caméra de recul, clé mains libres, chargeur à induction...

1. La carte grise est également gratuite (ou à - 50 %) dans 4 des 13 régions de France.

2. Un voyant peut également indiquer une vidange nécessaire, selon les conditions d'utilisation, parfois dès 10 000 km.

NOS MESURES (1)

Vitesse maxi	196 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5
Consommation moyenne	8,5 l/100 km (6,3 l/100 km)
Route/Autoroute/Ville	8/9,9/7,6 l/100 km (6/7,3/5,6 l/100 km)
Poids	1 693 kg
Diamètre de braquage	12 m
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
1. Réalisées à l'E85. Entre parenthèses : consos au SP95.	

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	180 ch
Couple maxi combiné	235 Nm
Puissance fiscale	8 CV
CO ₂ /Malus	117 g/km/0 €
Moteur thermique	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	2 488 cm ³
Puissance maxi	152 ch
Couple maxi	200 Nm
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	125 ch
Batterie lithium-ion	1,1 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, à variation continue
Pneus	225/60 R18
Réservoir	54 litres
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 2 x 1,68
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Ford Kuga 2.5 Hybrid FlexiFuel Active X (39 490 €*, 180 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts full hybrides d'environ 200 ch, qui comprend notamment : Hyundai Tucson Hybrid N Line Creative (40 700 €*, 215 ch), Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybrid GT Line (41 400 €*, 210 ch), Nissan Qashqai e-Power N-Design (42 900 €*, 190 ch), Renault Austral E-Tech full hybrid Iconic (41 100 €*, 200 ch), Toyota Rav4 2.5 Hybride Dynamic (40 000 €*, 218 ch).

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



Ne se contentant pas de fonctionner avec un carburant économique (E85), la mécanique hybride du Kuga fait preuve d'une grande douceur à l'usage.



Nombre de places : 5

Les passagers peuvent incliner les dossiers et la banquette coulissante dégage un bel espace pour les jambes. En revanche, la place du centre reste trop étroite pour accueillir un adulte.



Volume (1) : 479/620 dm³

Le volume, suffisant dans l'absolu, reste moyen pour la catégorie. Heureusement, la banquette coulisse.



Outre sa garde au sol surélevée, le Kuga Active X profite d'un mode dédié à la conduite sur piste.

L'ÉQUIPEMENT

1. Banquette reculée/avancée.

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome niveau 2 • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares leds et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Banquette coulissante • Caméra 360° • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' bizona • GPS • Hayon électrique • Jantes alu 18" • Mirror screen • Sièges AV électriques • Vitres AR surteintées.

En option Sécurité : • Affichage tête haute + phares Matrix led (pack Techno : 1 650 €)

Agrément : • Jantes alu 19"/20" (600 €/1 200 €) • Peinture métallisée (de 700 à 950 €) • Sièges AV/AR + volant chauffants (pack Hiver : 700 €) • Toit ouvrant pano. (1 300 €).



PHOTOS : N. SOLER

Agréable à mener grâce à un comportement équilibré et une direction bien calibrée, le Kuga Active X souffre hélas d'un amortissement à la fois trop souple en détente et trépidant sur route bosselée.

mulant les passages de rapport pour éviter l'effet "essorage" à l'accélération), mais surtout parce qu'elle fonctionne aussi au superéthanol. On ne présente

plus les avantages de ce carburant, moitié moins cher que le SP95 E10. De quoi réaliser de 30 à 40 % d'économies à la pompe, malgré la surconsommation liée

à l'E85, tandis que le moteur électrique procure des coups de pouce réguliers au moteur thermique. Un SUV d'autant plus attractif qu'il est aussi très

bien équipé et souvent beaucoup moins cher (remise déduite) que ses congénères. Bref, une excellente affaire!

SUITE PAGE 36



POSTE DE CONDUITE



Les grands gabarits regretteront de ne pouvoir baisser davantage l'assise, haut perchée. Le Kuga restylé se rattrape avec des sièges électriques certifiés AGR⁽¹⁾, (finitions ST-Line X et Active X), confortables sur long

trajet. A regret: les nouvelles commandes de clim' sur l'écran, moins ergonomiques que les précédentes placées sur la console centrale.

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

AIDES À LA CONDUITE



Les finitions Titanium, ST-Line et Active se contentent d'un simple régulateur/limiteur de vitesse. Le pack Assistance (régulateur adaptatif "stop & go",

maintien au centre de la voie, surveillance des angles morts, park assist, freinage d'urgence auto. en marche arrière) est, lui, réservé aux Kuga ST-Line X et Active X, ainsi qu'à la finition destinée aux professionnels (Titanium Business). Les phares Matrix led, quant à eux, sont inclus dans un pack disponible sur toutes les versions.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Phares Matrix leds	1 650€ ⁽²⁾
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

ÉCRAN TACTILE



Adieu le petit écran de 20,3 cm : place désormais à une généreuse dalle de 33,5 cm, plus lisible. Elle intègre le système Sync4, avec ses applis et navigation connectées, la réplique smartphone, ainsi qu'une caméra à 360° sur les finitions X.

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

1. Association allemande pour la santé du dos. 2. Pack comprenant également l'affichage tête haute et l'alarme volumétrique.

Spécifiques à la finition Active, les protections en plastique préservent les portes des mauvais coups lors de leur ouverture.

La frêle plage arrière, trop souple, interdit d'y déposer ne serait-ce qu'une veste. Le moindre gramme la fait ployer.



FINITION



En dépit de menus ajustements, le Kuga ne peut cacher son âge face aux derniers-nés de la catégorie, tous plus "high-tech" les uns que les autres, soigneusement assemblés et surtout, habillés de plastiques plus valorisants que ceux choisis par le constructeur américain...

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Le Kuga restylé abandonne les commandes de clim' indépendantes sur la console pour les intégrer à l'écran. Beaucoup moins pratique !

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

SYSTÈME AUDIO

De série à bord des Kuga ST-Line X et Active X, la hi-fi Bang & Olufsen à 10 haut-parleurs fait correctement son job, sans panache cependant.

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

RANGEMENT



Les bacs de portes biscornus et étroits (surtout à l'arrière) comme le volume réduit de la boîte à gants déçoivent à bord de ce véhicule à vocation familiale. On ne range pas beaucoup plus de bricoles dans le bac situé sous l'accoudoir avant...

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Perfectible au chapitre du confort et daté côté finition, le Kuga hybride FlexiFuel se rattrape largement avec son bel agrément de conduite, son coût d'utilisation imbattable et le meilleur rapport prix/équipement de sa catégorie.

LES PLUS

Prix et coût à l'usage
Dotation de série généreuse
Bel agrément mécanique

LES MOINS

Confort de suspension
Qualité des plastiques
Lacunes d'ergonomie



ÉLECTRIQUE

Peugeot E-5008

Allure⁽¹⁾ - 210 ch

46 990 € / 42 990 €*



LES DEUX SEULS SUV FAMILIAUX ÉLECTRIQUES À 7 PLACES DU MARCHÉ

Un lion né sous une bonne étoile

Pas facile de combiner écologie et vie de famille... Surtout quand il s'agit de caser sept bipèdes dans un SUV électrique "bonussé". Normal, il n'en existe que deux : le pionnier (Mercedes EQB) et son nouveau rival (Peugeot E-5008). Un match riche en étincelles !

Dénombrer 7 places à bord d'un véhicule familial ? Rien de plus banal à l'époque où les monospaces régnaient en maîtres. C'est de l'histoire ancienne, désormais, leurs successeurs dans le cœur des automobilistes – les incontournables SUV – étant moins nombreux à proposer ce type de configuration. Au grand dam des familles nombreuses – en particulier

celles qui désirent réduire aujourd'hui leur empreinte carbone en optant pour un modèle électrique. Et pour cause, ces derniers n'étaient encore, très récemment, que deux à officier ! Le Kia EV9 dans la catégorie des grands SUV (5,01 m !) et le Mercedes EQB dans celle des compacts/familiaux. Des engins hélas hors de portée pour la plupart des foyers, avec des tarifs compris entre 60 000 et

75 000 €. C'est d'ailleurs pour rendre son modèle plus accessible que Mercedes a développé l'EQB 250+. Animée par un seul bloc asynchrone de 190 ch (deux au crédit de l'EQB 350 4Matic 292 ch), cette version est même éligible au bonus de 4 000 €, l'entrée de gamme Edition s'affichant à 46 950 €. Une proposition intéressante, sauf que l'allemand ne fait plus cavalier seul dorénavant.

Allure modérée...

Lui aussi éligible au bonus maxi en finition Allure (46 990 €), le nouveau Peugeot E-5008 est le premier SUV électrique français à offrir 7 places de série. Autre source de crainte pour

l'EQB, son rival dispose d'un moteur électrique plus puissant (210 ch), alimenté par une généreuse batterie de 73 kWh utiles, contre 70,5 kWh pour la sienne. Heureusement pour Mercedes, le franc-comtois est aussi très lourd... Une belle "enclume" de 2,3 tonnes ! Par conséquent, avec une panse aussi copieusement gavée au lithium, le lion n'a plus vraiment d'entrain pour piquer un cent mètres. Plus léger de 180 kg et fort de 385 Nm de couple (345 Nm au crédit du français), l'EQB s'arrache ainsi plus vivement de ses starting-blocks : de 0 à 100 km/h en 9s2, contre 10s chez Peugeot. Un brio appréciable mais trompeur car,



ÉLECTRIQUE

Mercedes EQB

250+ Edition⁽²⁾ - 190 ch

46 950 € / 42 950 €*

É S'AFFRONTENT

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: produits en Europe et affichés à moins de 47 000 €, ces SUV électriques profitent du bonus de 4 000 €. En revanche, aucune remise.

L'entretien: révision tous les 25 000 km maxi dans les deux cas, mais avec visite annuelle chez Mercedes alors que le Lion espace les visites à deux ans.

L'équipement: Pour rester sous les 47 000 €, ces versions font l'impasse sur nombre d'équipements. Pas de régulateur adaptatif de série, par exemple. Ni de GPS pour l'E-5008 ou de clim' bizona pour l'EQB! Ce dernier profite en revanche de sièges chauffants, hayon motorisé et surveillance des angles morts, mais pas de réplique du smartphone ni de clé mains libres, contrairement au E-5008.



Accusant 2,3 tonnes sur la balance et doté de suspensions très souples, à l'origine d'amples mouvements de caisse, l'E-5008 manque d'agilité. Sacré confort, en revanche...

en réalité, l'allemand s'aligne ensuite sur son camarade au 1 000 m D.A. et en reprises. On doit surtout cette sensation de dynamisme supérieur chez Mercedes à un comportement routier moins pataud et à une direction à la fois plus précise et plus



Moins encombrant et 180 kg plus léger que son rival, l'EQB offre une conduite (comportement, accélérations) plus dynamique. Il ne s'agit pas d'une ballerine pour autant!

légère que celle du français, qui a oublié son agilité au vestiaire. L'embonpoint de l'E-5008 pèse également sur son rayon d'action: 380 km d'autonomie en moyenne, contre 415 km au crédit de l'EQB 250+ qui, non content de ménager la balance,

profite d'une pompe à chaleur de série (800 € chez Peugeot). Cet équipement précieux permet d'économiser de l'énergie (donc de prolonger l'autonomie) lorsque l'on sollicite le chauffage ou la climatisation. Un gros avantage en hiver. >>>



Peugeot E-5008

Pour la présentation et la qualité de la finition, le nouveau 5008 (qui partage son mobilier avec le 3008) n'a pas à rougir de la comparaison avec le SUV allemand. Rappelons toutefois que la variante Allure à 46 990 € est loin d'être aussi luxueuse que la GT ici illustrée. Le cuir ? Indisponible. Le GPS, le chargeur à induction, la commande vocale et les i-Toggles (raccourcis tactiles au centre de la planche de bord), quant à eux, sont regroupés au sein d'un pack facturé 800 €.



Mercedes EQB

A l'exception de quelques plastiques très ordinaires, heureusement positionnés sur les parties basses (moins visibles), l'impression d'ensemble est excellente. Autre point fort de l'EQB, son instrumentation numérique aux multiples options d'affichage et son excellent système d'infodivertissement, incluant une commande vocale et un planificateur de trajet performants. En revanche, la finition Edition n'offre ni clim' bizona (650 €), ni réplique du smartphone (400 €) de série...

» Malheureusement, l'allemand se contente d'une puissance de charge rapide limitée à 100 kW en courant continu (DC). Comptez ainsi 35 mn au mieux, sur la borne idoine, pour "regonfler" la batterie de 10 à 80 %. L'E-5008, prévu pour accepter jusqu'à 160 kW, réclame 10 mn de moins. Pas négligeable lorsque l'on s'engage sur un long parcours autoroutier, où

l'autonomie excède à peine les 300 km. Il faudra en revanche anticiper vous-même les étapes "recharge", la finition Allure ne proposant ni GPS connecté, ni planificateur de trajet (tous deux de série chez Mercedes). Une vraie lacune pour un électrique. Comptez 800 € pour le pack Panoramic Navigation, qui inclut également la commande vocale, le chargeur à induction

et les fameux i-Toggles (dix raccourcis tactiles sur la console centrale). Impossible, par ailleurs, de profiter d'un régulateur de vitesse adaptatif sans casser sa tirelire, puisque Peugeot a choisi de l'intégrer au sein d'un pack à 1 650 € (surveillance des angles morts, caméra 360°, feux de route automatiques). L'EQB, lui, permet de disposer du régulateur Distronic pour 500 €, les

autres "gadgets" (hors caméra panoramique) étant livrés de série. Une générosité rare de la part de Mercedes !

Coffres : quitte ou double

De grosses divergences côté équipement mais un bel atout en commun : le confort. Silence de cathédrale et amortissement douillet (surtout à bord de l'E-5008, impérial sur les ralentisseurs), ces



1. Plus large, le français ménage davantage le passager central que son rival allemand. **2.** L'E-5008, configuré en 7 places, présente presque autant de volume que l'EQB en 5 places! **3.** Le Peugeot offre un meilleur accès et davantage d'espace au troisième rang, au niveau des coudes et de la tête.



1. Le deuxième rang ménage un bon accueil mais la banquette ferme, à l'assise trop courte, est assez inconfortable. **2.** Configuré en 5 places, le coffre de l'EQB rend presque 300 dm³ à son adversaire! Il faut avancer la banquette pour obtenir plus de 500 dm³. **3.** Le rang trois, étriqué, est à réserver aux enfants.

1. Banquette rang 2 reculée/avancée. 2. En config. 7/5 places, banquette rang 2 reculée.

SUV chouchoutent leurs invités. Le français en particulier, grâce à sa clim' de série au deuxième rang et à une banquette (coulissante) dimensionnée pour qu'un adulte puisse s'asseoir au milieu. Moins confortablement, hélas, qu'à bord de l'ancien 5008 qui disposait de trois sièges individuels de même largeur... Plus court de 11 cm, l'EQB n'en propose pas moins des places arrière spacieuses mais l'as-

sise de sa banquette (coulissante également), aussi peu profonde que raide, appelle les crampes sur longue distance. Avantage encore à Peugeot pour accéder et voyager au troisième rang, moins étriqué que celui de l'allemand. Ce dernier souffre surtout d'un coffre sous-dimensionné (presque deux fois moins volumineux que celui de son rival) qui lui coûte, au final, la victoire...



NOS MESURES	Peugeot E-5008	Mercedes EQB
Vitesse maxi	171 km/h	160 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	31s2	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1	6s1
Autonomie électrique moyenne	380 km	415 km
Route/Autoroute/Ville	445/310/395 km	475/340/430 km
Temps de charge Wallbox (1)/Secteur	11 h 30/50 h	10h30/55 h
Sur borne rapide (2)	24 mn (160 kW maxi)	35 mn (100 kW maxi)
Poids	2 295 kg	2 114 kg
Diamètre de braquage	11,6 m	11,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	68 m

1. 7,4 kW. 2. De 10 à 80 %.

LA TECHNIQUE	Peugeot E-5008	Mercedes EQB
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Asynchrone à induction
Capacité utile de la batterie	73 kWh	70,5 kWh
Puissance fiscale	7 CV	7 CV
Puissance maxi	210 ch	190 ch
Couple maxi	345 Nm	385 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/55 R19	235/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,90 x 1,70	4,69 x 1,84 x 1,71
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7 sur EQB, 8 sur E-5008) • AFIL active • Alerte de survitesse • Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément: • Aide au stationnement AR (+ AV sur EQB) • Banquette 40/20/40 coulissante • Caméra de recul • Clim' auto. (1 zone sur EQB, 3 zones sur E-5008) • Ecran tactile • Instrum. numérique • Jantes alu (18" sur EQB, 19" sur E-5008).

EN OPTION	Peugeot E-5008	Mercedes EQB
GPS connecté/Répl. smartphone	800 € (1)/Série	Série/400 €
Pompe à chaleur	800 €	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	1 650 € (1)	500 €
Surv. angl. morts + feux route auto.	1 650 € (1)	Série

1. Inclus dans un pack.

LES NOTES DU	Peugeot E-5008	Mercedes EQB
Comportement routier	13	14
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	12	13
Confort/insonorisation	18	17
Equipements de confort/garantie	14	16
Habitabilité/coffre	15	9
Aspects pratiques	13	13
Présentation/ finition	17	16
Autonomie	10	12
Prix	10	10

1^{er} 134/200

2^e 132/200



Le verdict

Victoire : Peugeot E-5008

Avec un coffre digne de ce nom et un troisième rang un peu plus accueillant, la victoire était acquise pour l'EQB. L'allemand séduit en effet par son brio, son autonomie et son rapport prix/équipement étonnamment compétitif. Mais pour ce qui est de chouchouter la famille, l'E-5008, pratique, spacieux et douillet, se pose en référence.

PHOTOS: N. SOLER



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

CETTE SEMAINE

Le BMW X2

Cette seconde génération de BMW X2 a pour mission de faire au moins aussi bien que celle qu'elle remplace (plus de 400 000 exemplaires vendus à travers le monde, dont 24 000 en France). Pour ce deuxième opus, basé sur la même plateforme multi-énergies que le X1, BMW voit les choses en plus grand encore. Le SUV coupé s'allonge de... 19 cm par rapport au précédent modèle. Avec 4,56 m de long, il dépasse même son frangin, le X1 (4,50 m). Sous sa silhouette sportive, il arbore un habitacle très bien fini et une planche de bord quasi identique à celle du X1, qui se distingue par une grande dalle nu-

mérique légèrement incurvée. Effet garanti ! Outre deux déclinaisons inédites en 100 % électrique (baptisées iX2, eDrive20 de 204 ch et xDrive30 de 313 ch), le X2 laisse également le choix entre plusieurs motorisations essence (sDrive20i micro-hybride de 170 ch et M35i xDrive de 300 ch) ainsi que deux diesels (sDrive18d de 150 ch et xDrive20d micro-hybride de 163 ch). Après plus d'une semaine passée en compagnie d'une version xDrive20d (4 roues motrices) de 163 ch en finition M Sport – affichée à 56 450 € – nous avons pu apprécier, au quotidien, les qualités mais aussi identifier les défauts de ce nouveau modèle.



■ ■ ■ **Pas des plus accueillants...**

La découpe du toit impose de baisser la tête avant de monter à bord. Et une fois que l'on s'est installé, l'espace se révèle correct, sans plus... Les plus grands adultes se sentiront même un peu à l'étroit. Une sensation de confinement amplifiée par la faible surface vitrée.



■ ■ ■ **Econome et plaisant sur longs trajets**

Les nombreux kilomètres parcourus sur nationales ont permis de mettre en évidence la frugalité du 1.5 diesel de 163 ch, aidé par sa micro-hybridation. Dans ces conditions, l'ordi de bord n'a pas dépassé 5,5 l/100 km. A vitesse stabilisée, le diesel se montre d'ailleurs assez discret.

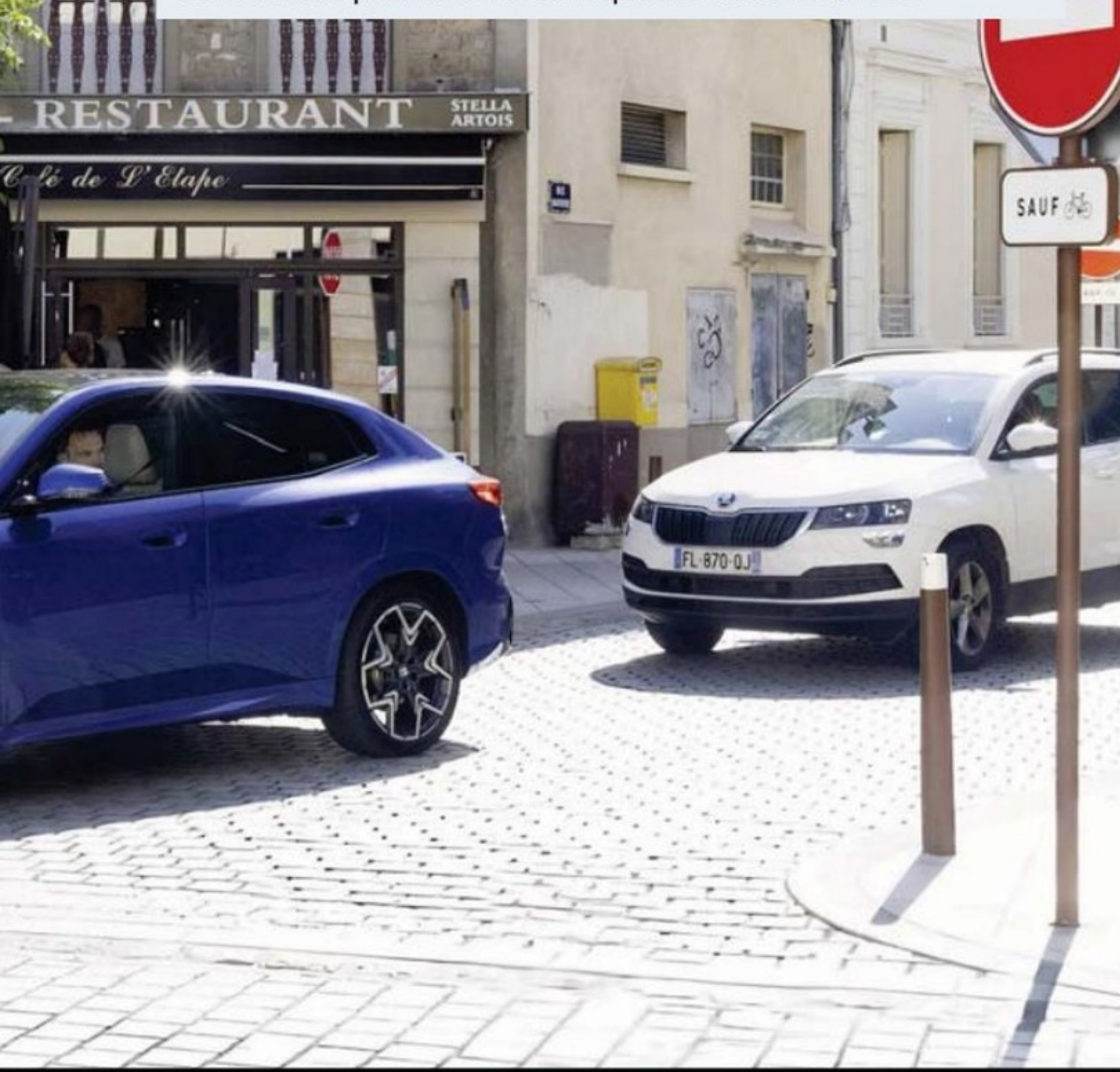


■ ■ ■ **Les manœuvres ? Avec précautions...**

Au volant, on remarque très vite que ce X2 s'est agrandi par rapport au précédent (+ 19 cm en longueur). Mais surtout, la ligne de toit fuyante occulte presque complètement la rétro-vision. Lorsque l'on engage la marche arrière, la vigilance s'impose. Dans ces conditions, la présence de la caméra de recul (de série) est loin d'être superflue...

La ville : son autre terrain de jeu

Dans la circulation, nous avons été séduits par la fluidité de l'ensemble moteur/boîte, bien aidé par l'apport du système micro-hybride 48V à faible allure. Cela profite aussi bien à l'agrément de conduite qu'à la consommation. Dans ces conditions, l'ordinateur indiquait 6 l/100 km. Très convenable pour une version quatre roues motrices.



Des ravitaillements très espacés

Même en multipliant les trajets variés (ville, route et autoroute) et exigeants (bouchons, voiture chargée) nous avons effectué 800 km avant de nous arrêter pour faire le plein de gazole. Grâce à la bonne capacité du réservoir (54 litres), il est possible de parcourir jusqu'à 1 000 km, sans ravitailler, sur voies rapides.



A. CORTESI

Agréable de jour comme de nuit

Lors d'un trajet entre la Normandie et l'Île-de-France effectué en fin de journée, l'éclairage d'ambiance (réglable) s'est révélé particulièrement agréable. Nous avons pu également apprécier la pertinence et la douceur du système de conduite semi-autonome (niveau 2) présent sur notre modèle. Un vrai gage de confort lorsque la circulation se fluidifie.



A. CORTESI

Agile, mais pas toujours très doux

Le X2 offre de belles qualités dynamiques en virage, confortées par la présence de la transmission intégrale xDrive. Les suspensions réglables (de série sur notre modèle) contiennent avec brio les éventuelles prises de roulis. On regrette juste la fermeté des amortisseurs sur les raccords.

Notre verdict Ce X2 sait se faire apprécier

C'est indéniable, le X2 est un formidable compagnon de route. Son diesel de 163 ch, à la fois souple, suffisamment puissant, plutôt discret et peu gourmand, s'est révélé exemplaire lors des divers trajets que nous avons pu effectuer. Sur petites routes, le SUV coupé s'est même montré étonnamment agile. On regrette juste la fermeté des suspensions et les places arrière un peu trop confinées.

Un coffre à toute épreuve

Grâce à un compartiment spacieux, nous n'avons rencontré aucune difficulté pour caser les emplettes au milieu de nos bagages. Et entre le plancher modulable, le fond plat et une banquette 40/20/40, le X2 peut allègrement jouer les déménageurs si besoin. Attention cependant, le seuil haut ne facilite pas les chargements.

Auto Plus

DÉCOUVREZ

TOUS LES AVANTAGES DE L'ABONNEMENT



Conseils pratiques de nos experts, actu automobile à chaud, fiabilité des voitures d'occasion ou de collection... depuis plus de 35 ans, Auto Plus accompagne ses lecteurs sur les routes !

Retrouvez chaque semaine toutes les informations automobiles indispensables mais aussi dans votre abonnement :

- ✓ 1 guide pratique / an
- ✓ Un avocat en droit automobile à votre écoute
- ✓ La TV d'Auto Plus en live 24h/ 24 et en replay
- ✓ L'accès en illimité à tous les articles du site Web



Abonnez-vous en quelques clics sur
kiosquemag.com en scannant le QR code ci-dessus

OFFRE EXCEPTIONNELLE D'ABONNEMENT

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 # D1669589

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_1883 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_1883

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 - 92220 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, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@eraworldmedia.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.





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Contrôleur de pression digital Michelin



PHOTOS: F. GROUT

Contrôleur de pression digital Michelin avec lampe
(réf. : 9525) ; 19,99 € dans les centres Norauto.

Rouler avec des pneus sous-gonflés peut générer des pertes d'adhérences voire entraîner un éclatement. Il faut donc réajuster la quantité d'air régulièrement, ce qui évitera, au passage, une surconsommation de carburant. Voyons si le contrôleur de pression Michelin permet de lever les doutes.

Comment ça marche ?

Peu encombrant (10x3 x2 cm), le contrôleur Michelin possède un petit mousqueton sur l'arrière pour s'accrocher aux clés. Alimenté par deux piles CR2032 (fournies), il s'allume via un des deux boutons jaunes positionnés sous l'écran rétroéclairé et s'éteint automatiquement après 10 s d'inactivité. Une pression

longue permet de changer l'unité de mesure : bar, kPa, Psi ou kg/cm². Le deuxième bouton commande une lampe led placée juste à côté de l'embout. Pour effectuer une mesure, insérez l'embout (uniquement compatible avec les valves Schrader) dans la valve et la valeur s'affiche, la précision est de 0,05 bar.

Au final ● ● ●

Notre manomètre étalonné a montré que la valeur mesurée était parfaitement juste. La connexion avec la valve s'effectue facilement sans que trop d'air ne s'échappe. La lampe led facilite l'utilisation dans l'obscurité et l'écran rétroéclairé offre une lecture parfaitement nette en toutes circonstances.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

L'aide au démarrage en côte

Plus besoin de jouer du levier de frein à main (en voie de disparition !) grâce à l'aide au démarrage en côte **1**, un équipement qui a évité bien des accrochages **2**.



Y. LEFEBVRE

Ce système a contribué à faire d'une manœuvre autrefois délicate un vrai jeu d'enfant ! Et son principe de fonctionnement est d'une grande simplicité.

Comment ça marche ?

Doser finement les pédales d'embrayage et d'accélérateur tout en jouant du frein à main : le démarrage en côte figure parmi les manœuvres les plus redoutées des candidats au permis de conduire ! Mais la généralisation de l'aide

au démarrage en côte est en train de la rendre caduque. Comment ? Lorsque vous stoppez dans une pente, la voiture détecte son inclinaison et maintient la pression dans le circuit de freinage pendant deux secondes après que vous avez relâché la pédale de frein. Deux petites secondes qui vous laissent largement le temps de déplacer votre pied droit vers l'accélérateur et de doser l'embrayage, si vous avez une boîte manuelle. Il suffisait d'y penser !



CITROËN

A l'usage

Si la généralisation de l'aide au démarrage en côte remonte à quelques années, son invention est beaucoup plus ancienne : en effet, elle est apparue dès... 1936, chez le constructeur américain

Studebaker ! Désormais gérée par le boîtier du contrôle électronique de stabilité ESP, elle ne se contente pas de vous simplifier l'existence : elle augmente aussi la durée de vie de l'embrayage en évitant un patinage excessif.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Buée à bord, comment s'en débarrasser facilement ?

L'arrivée des saisons plus froides signe le retour de l'humidité à bord des autos. Buée tenace, mauvaises odeurs... les désagréments sont nombreux. Voici notre guide pour s'en débarrasser.

SHUTTERSTOCK

Nettoyez les vitres



PH. TISSIER/PILOU

■ En raison des écarts de température importants entre le froid de l'extérieur et l'habitacle, la buée apparaît sur les vitres, obstruant ainsi le champ de vision. C'est lorsque les surfaces sont sales que les particules d'eau s'accrochent le plus facilement. C'est notamment le cas sur le voile laissé par la fumée du tabac. Dégraissez chaque vitre intérieure avec un nettoyant vitre classique (2 € la bouteille d'un litre), puis essuyez avec un chiffon microfibre.

■ Une fois les vitres propres, appliquez un produit antibuée (8 € les 500 ml) sur les surfaces hors de portée des aérateurs de climatisation (vitres latérales, custodes...). Etalez-le avec un chiffon, laissez sécher, puis essuyez le surplus avec un chiffon propre et sec. La pellicule hydrofuge empêchera la buée de s'installer sur les vitres mais il faudra renouveler l'opération toutes les deux semaines environ. Pensez à traiter les rétroviseurs extérieurs s'ils ne sont pas dégivrants.

Contrôlez la climatisation

■ L'air de la clim' en provenance de l'évaporateur est sec et chasse efficacement la buée présente sur les surfaces vitrées. C'est pour cela que certaines autos lancent la clim' lorsque le désembuage du pare-brise est activé. Il convient donc de vérifier le système à l'approche de l'hiver. Outre la recharge de gaz et le contrôle de l'étanchéité du circuit, son entretien permet de vérifier les conduits d'évacuation de l'humidité. Comptez 65 € pour une révision classique ou 95 € avec le remplacement du filtre d'habitacle.

■ Au quotidien, activez le mode automatique du système : le calculateur ajustera tout seul le réglage des volets et le débit d'air pour chasser rapidement la buée. Si cette dernière persiste et que vous sentez une odeur de serpillière mouillée à bord, cela signifie que le conduit qui évacue l'humidité de l'air traversant l'évaporateur est bouché ou déboîté. Faites contrôler par un garagiste.



SHUTTERSTOCK

Vérifiez le circuit de ventilation

■ L'air propulsé dans l'habitacle est aspiré de l'extérieur via des grilles situées sur la baie de pare-brise, puis envoyé dans les conduits en passant par le filtre d'habitacle. Les feuilles mortes gorgées d'eau coincées sur les grilles vont donc humidifier l'air de la ventilation. Pensez à dégager les amas de feuilles des orifices et à nettoyer les évacuations de l'eau de pluie : si elles sont bouchées, l'eau stagnante chargera l'air d'humidité et pourrait même détériorer les pièces électriques proches. Dans ce cas, retirez les clapets d'évacuation en caoutchouc pour libérer l'eau.

■ Si le filtre d'habitacle est usé, il ne parviendra pas à protéger efficacement l'intérieur de l'humidité. Vérifiez son état et remplacez-le si nécessaire. En général, il faut le changer tous les ans ou tous les 15 000 km. La facilité d'accès diffère d'un modèle à l'autre : si l'opération est complexe, demandez à un centre-auto qui propose un forfait pièce et main-d'œuvre (50 € en moyenne).



N. SOLER

Adoptez les bons réflexes

■ Le développement de la buée est très rapide, il faut donc agir vite pour dégager les premières formations sur les vitres. Gardez à portée de main un chiffon microfibre propre ou une éponge magique (3 €) : sa face chamoisée enlève la buée, alors que l'autre côté laisse une fine pellicule déperlante pour retarder sa réapparition.

■ Les jours de pluie, déposez vos vêtements mouillés dans le coffre pour éviter que l'humidité n'envahisse l'intérieur de votre auto. En hiver, ouvrez vos fenêtres quelques secondes et lancez la climatisation avant de partir. Cela permettra de chasser l'humidité accumulée durant la nuit.

■ Les tapis en velours sont élégants et absorbent efficacement l'eau sous les chaussures mais gardent l'humidité. Après les jours de pluie, pensez à les faire sécher, idéalement au soleil. Sinon, optez pour des tapis en caoutchouc, plus faciles à faire sécher en automne et en hiver.



N. SOLER



REFUS DE PRISE EN CHARGE

Les excuses “bidon” des constructeurs

Lorsqu'il s'agit de sortir le portefeuille et de prendre en charge des réparations précoces, les marques rivalisent d'imagination pour ne pas assumer leurs responsabilités. Parfois avec des arguments fantaisistes. Voici les plus gros “pipeaux” auxquels certains de nos lecteurs ont récemment été confrontés.

Par Pierre Audemar

L'excuse bidon : l'entretien a été fait hors réseau

■ Pour un constructeur et son réseau, le service après-vente est un poste très rentable. Le premier écoule, par millions, des pièces détachées avec des marges juteuses. Quant au second, il récupère quelques deniers sur lesdites pièces et facture aussi de coûteuses heures de main-d'œuvre. Au final, tout le monde y trouve son compte... sauf les clients. Et lorsque ceux-ci confient leur voiture à un centre-auto ou à un garage indépendant, cela agace les représentants des marques. Certains usent alors de ce prétexte afin de refuser ou de minimiser une prise en charge.

“Une suspension pneumatique non prise en garantie pour une vidange réalisée en centre-auto!”

C'est la réponse reçue par Yves-Marie Guillou, de Rennes (35). Après la défaillance du compresseur de suspension pneumatique de son GLC, alors âgé de 6 ans mais n'affichant que 49 300 km (Auto Plus n° 1798), Mercedes a utilisé cet argument pour n'octroyer à son client qu'une participation de 9 % (au lieu des 80 % prévus par le barème de nos experts). Consternant, sachant qu'Yves-Marie peut prouver que, même effectué hors du réseau, l'entretien de son SUV a toujours été réalisé selon les directives de la marque. De plus, ce compresseur ne réclame qu'un suivi limité.

“Une ceinture de sécurité non prise en charge pour un entretien réalisé hors réseau!”

Ce prétexte est également mis en avant pour des soucis sur des éléments ne nécessitant aucune maintenance. Monique Poulalion, du Pradet (83), a ainsi dû faire remplacer la ceinture arrière gauche de son Mazda CX-3 alors que celui-ci n'avait que 39 600 km (Auto Plus, n° 1829). Une opération qui lui a coûté 452 €... avant que, avec l'aide de nos experts, elle ne soit remboursée à 100 %.

COMMENT RÉAGIR?

Comme l'indique l'article 5-1 de l'arrêté du 28 juin 2000, un constructeur ou un membre de son réseau ne peut refuser l'application de la garantie, commerciale ou légale, au prétexte que l'entretien n'a pas été effectué dans le réseau. Attention, le client plaignant doit être en mesure de prouver que le plan d'entretien a bien été respecté (qualité de l'huile, ensemble des éléments remplacés...). Certains centres-autos proposent des forfaits assurant le maintien de ces garanties. Méfiance si l'on vous propose une prestation deux ou trois fois moins chère qu'une révision en concession : il s'agit souvent d'une simple vidange avec remplacement des filtres. Quant à l'entretien fait maison ou réalisé par un copain, il est à proscrire. Les règles européennes indiquent que l'entretien doit être réalisé par un professionnel, factures de pièces et de main-d'œuvre à l'appui.

L'excuse bidon : la voiture est trop vieille



T. MARTROU / ANDIA

■ En matière d'automobile, la garantie légale contre les vices cachés s'applique sans restriction durant les cinq ans suivant la date de première mise en circulation. Au-delà, il est toutefois largement reconnu, notamment au travers de certaines jurisprudences, que cette garantie doit s'appliquer partiellement jusqu'au huitième anniversaire du véhicule.

“Un réservoir à durée de vie limitée.”

Malgré cela, Patrick Brossard, propriétaire d'un Citroën C4 Picasso de fin 2015 (n° 1805), a dû s'acquitter de la totalité de la facture d'un nouveau réservoir à carburant. La défaillance était survenue à 62 000 km sur une auto alors âgée de moins de 8 ans, tandis que cet élément est censé durer 300 000 km!

COMMENT RÉAGIR?

Il s'agit sans doute des cas de figure où il est le plus difficile d'obtenir gain de cause. D'entrée de jeu, sortez l'artillerie lourde et faites procéder à une expertise contradictoire avant les réparations. Un rapport imputant les torts au constructeur sera décisif si vous devez aller au tribunal.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

L'excuse bidon : le problème, c'est la façon dont vous utilisez la voiture

■ En résumé, *"vous ne savez pas utiliser votre auto"* ou, pire, *"vous ne savez pas conduire"*. Dire cela à un client sans preuve, c'est fort de café. Surtout quand cela s'accompagne d'arguments douteux...

"Père d'enfants de 15 et 19 ans, il doit payer le changement de la sellerie soi-disant abîmée par un siège-auto!"

Cette situation, Cédric Gourlet, d'Annœullin (59), s'y est trouvé confronté quand Audi a prétendu que les coutures de la sellerie de la banquette de son A6 Avant, 4 ans et seulement 35300 km, avaient été abîmées par un siège-bébé... Or notre lecteur est presque toujours seul à bord de son break, et ses enfants ont 15 et 19 ans! Raphaël Cossavella, de Sermaize-les-Bains (51), a connu une mésaventure analogue (n° 1843), quand la partie en similicuir du siège conducteur de sa Seat Leon de 2019 (46600 km) a commencé à se déchirer.



N. SOLER



S. JARRY/ANDIA

"Vous avez cassé le disque d'embrayage en rétrogradant trop brusquement!"

Certaines marques imaginent que la pilule peut passer si le souci affecte un élément mécanique. Ainsi, quand Ford a voulu imputer la casse (nous parlons d'une rupture et non pas d'usure) du disque d'embrayage de sa Ka+ de 2019 (29100 km) à un rétrogradage trop brusque, Henri Grzanka (n° 1808) a tout tenté pour faire plier le constructeur, y compris solliciter un médiateur. Mais l'Ovale bleu n'a pas accordé plus de 45 % de rabais.

COMMENT RÉAGIR?

Qu'un concessionnaire établisse un devis pour un élément n'étant pas une pièce d'usure, ou dont la durée de vie est largement supérieure à son âge/kilométrage au moment de la panne, suffit à établir la présence d'un vice caché. Sauf que l'argument de l'usage complique la donne. Si, après une tentative d'arrangement amiable, le constructeur n'entend pas raison, il faut mandater une expertise afin d'obtenir ainsi un rapport prouvant l'existence d'un défaut de fabrication.

L'excuse bidon : vous avez acheté votre auto à l'étranger

■ Alléchés par une offre plus abondante et moins chère, nombre d'acheteurs d'allemandes d'occasion, surtout premium, vont se fournir outre-Rhin. Une pratique que n'apprécient pas du tout les filiales françaises de ces marques. Et elles le font savoir à la moindre sollicitation pour une prise en charge.

"Voiture importée = phares HS à régler!"

David Clavier, de Dommartin-lès-Remiremont (88), a découvert cette "règle" lorsqu'il lui a fallu changer un phare de son Mercedes GLC de 2018 acheté en Allemagne, à cause du dysfonctionnement des leds de feux de jour (n° 1824). Une facture de 1945 € anormale à 49000 km!

COMMENT RÉAGIR?

On peut comprendre le comportement des importateurs: ils n'ont rien gagné lors de la vente de ces véhicules, mais on leur demande de payer pour des défauts. Il s'agit toutefois de filiales du constructeur concerné. Quel que soit le pays européen où a eu lieu l'achat, le propriétaire doit donc être considéré comme un client à part entière. De plus, certains tribunaux ont déjà reconnu la recevabilité de telles requêtes.

L'excuse bidon : c'est de l'usure normale

■ Comme leur nom l'indique, les pièces d'usure se remplacent régulièrement. Mais cela ne donne pas le droit à une marque de refuser d'office une participation sur ce type de pièce, pour peu que leur usure prématurée ne soit pas due à un usage éprouvant. Le barème de nos experts vous indique ainsi la durée de vie normale d'un élément donné.

"Des coupelles d'amortisseurs qui lâchent à 6500 km? Normal..."

C'est ce qui a mis la puce à l'oreille de Corinne Perrot, de Corbeil-Essonnes (91), lorsque Fiat lui a indiqué qu'il était normal de remplacer les coupelles d'amortisseurs de sa 500e de 2021, bien que celle-ci n'ait que 6500 km!

COMMENT RÉAGIR?

Autant que possible, faites procéder à une expertise avant réparations. Sinon, exigez (c'est votre droit, sauf si le constructeur vous a accordé une prise en charge, même minime), de récupérer les pièces remplacées. Pour éviter les mauvaises surprises, faites inscrire cette demande sur l'ordre de réparation.



Y. LEFEBVRE

Acheter une voiture d'occasion

L'excuse bidon : une fois la garantie terminée, on ne peut rien faire

■ Généralement, cette remarque est assortie d'un "Ah, si seulement vous aviez une extension de garantie..." La discussion en reste souvent là, l'automobiliste dégainant alors le portefeuille tout en se jurant de ne plus jamais acheter une voiture de cette marque. Pourtant, sous certaines conditions, la loi est du côté du client. En effet, au-delà de la garantie dite commerciale (2 ans/kilométrage illimité minimum), le législateur prévoit une garantie légale (voir ci-dessous). Ce que n'ignore aucun constructeur.

"La garantie est de 3 ans, pas un jour de plus"

Ainsi, Honda a affirmé à Alain Legac, de Petit-Couronne (76), qu'il n'était plus question de prendre en charge les problèmes de capteur de sa Civic depuis le 28 février 2021, date d'échéance de la garantie constructeur (n° 1818). Cette excuse sert le plus souvent à refuser une participation sur un composant électronique, élément censé durer au moins 250 000 km. Pourtant, pour la plupart des dossiers que nous recevons, une participation de la marque est justifiée.

"27 % de prise en charge au lieu de 100 %"

Guy Rommelaere, de Sainte-Maxime (83), possesseur d'un Peugeot 3008 de 2018 (n° 1823), s'est vu accorder une prise en charge plus que partielle... Pour un boîtier de protection et de gestion des alimentations (BPGA) HS à seulement 40 500 km, il n'a eu qu'un rabais de 27 %.

"Un calculateur HS à 50 000 km, rien d'anormal"

Volkswagen use aussi de ce stratagème, comme nous le rapportait, dans notre n° 1850, Laurent Garrigues, des Sorinières (44), dont le Tiguan de 2018 a connu une panne du calculateur de préchauffage à 50 300 km. Preuve que le combat n'est jamais perdu, nous avons aidé ce lecteur à obtenir le remboursement prévu par nos experts (n° 1858).



A. SAUNIER

COMMENT RÉAGIR ?

Comme indiqué ci-dessus, l'article 1641 du code civil est votre allié. C'est lui qu'il faut invoquer lorsque vous remettez en cause la décision d'un constructeur. Rappelons que, pour vous aider dans cette démarche, nos avocats ont établi un modèle de mise en demeure, à envoyer en lettre recommandée avec accusé de réception, publié dans nos "Spécial Occasion" de début d'année (le dernier en date étant le n° 1849).

L'excuse bidon : votre voiture est garantie, mais pas pour ce genre de problème

■ C'est bien connu, personne ne lit un contrat de garantie dans le détail. En général, on apprend tout de ses exclusions dès lors qu'on en a besoin. Ainsi, contrairement à ce pensaient nombre de possesseurs de Kia (les commerciaux et la publicité ne faisant rien pour les détromper lors de l'achat), seule une partie de leur auto est couverte durant 7 ans...

"Plus garanti et vendu à prix d'or"

Christian Pancrazzi, d'Hyères (83), l'a appris quand son concessionnaire lui a présenté un devis de plus de 12 000 € pour changer le système multimédia de son Sportage de 2018 avec seulement 35 400 km au compteur (n° 1879). D'autant plus rageant qu'il ne s'agit pas d'une pièce d'usure.

COMMENT RÉAGIR ?

Autant que possible, faites procéder à une expertise avant réparations. Sinon, exigez (c'est votre droit, sauf si le constructeur vous a accordé une prise en charge, même minime) de récupérer les pièces remplacées. Pour éviter les mauvaises surprises, faites inscrire cette demande sur l'ordre de réparation.

L'excuse bidon : vous avez fait une révision en retard



Y. LEFEBVRE

■ Entre les délais pour obtenir un rendez-vous en concession et les oublis, pas facile de respecter à la lettre le plan d'entretien. Et les marques ne laissent généralement pas passer une telle occasion de refuser de payer, même partiellement, des réparations prématurées.

"Punie pour deux mois et demi de retard"

Brigitte Libiot, de Bruz (35), a connu cette situation lorsqu'il a fallu changer la courroie de distribution de sa DS 3 Crossback de 2019 (n° 1822). En cause, une visite effectuée avec dix semaines de retard ! L'auto était alors âgée de 4 ans et affichait 63 300 km, l'échéance étant fixée à 6 ans/100 000 km. Nos experts confirment pourtant qu'une tolérance existe (3 mois ou 3 000 km) quant au respect du plan d'entretien.

COMMENT RÉAGIR ?

Si votre auto a toujours été entretenue dans le réseau de la marque, jouez sur la corde sensible de la fidélité. Cela aidera votre interlocuteur à digérer le léger retard avec lequel l'une des révisions a été effectuée. Si cela ne suffit pas, ou si vous n'avez guère fréquenté les ateliers officiels, une expertise, réalisée avant l'intervention, pourrait prouver que ce décalage n'est pas la cause de cette panne prématurée.

Peugeot 3008

Après un premier problème en début d'année, heureusement résolu, Nathalie Le Padellec doit faire face à un nouveau (et très onéreux !) souci avec son 3008. Et cette fois, Peugeot ne veut pas mettre la main à la poche.



FANCHALIVEL / ANDIA

7 872 € pour changer de moteur à 98 800 km !

Lorsque l'on vit dans un territoire rural, la voiture fait partie des objets indispensables du quotidien. Habitante à Penmarc'h (29), Nathalie Le Padellec fait partie de ces Français qui ne peuvent vivre sans auto. Aussi, en fin d'année 2018, elle décide d'acquérir un Peugeot 3008 1.5 BlueHdi 130 neuf, espérant ainsi pouvoir compter sur une monture fidèle pour de nombreuses années. Et c'est le cas jusqu'au printemps dernier où un premier problème, touchant

l'injecteur d'AdBlue, survient. Heureusement pour notre lectrice, Peugeot prend alors à sa charge une bonne partie des frais. Mais, en juin dernier, le 3008 doit, une nouvelle fois, être remorqué chez le concessionnaire. Et le verdict est nettement plus grave.

Un SUV trop vieux

Après un rapide examen, les techniciens constatent en effet que la chaîne de distribution s'est rompue, entraînant la casse du moteur. Nathalie est très

étonnée qu'un problème aussi grave survienne, alors que son SUV n'a même pas 100 000 km. D'autant que, cette fois-ci, elle apprend par son concessionnaire que, étant donné que sa voiture a plus de 5 ans, Peugeot refuse purement et simplement de payer, même en partie, les réparations. Si elle veut reprendre le volant de sa voiture, Nathalie devra donc déboursier 7 872 €. Pour elle, c'est hors de question. Elle est prête, si cela s'avère nécessaire, à obtenir gain de cause devant la justice. **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

Après les problèmes de réservoir et d'injecteurs d'AdBlue, le 1.5 BlueHdi du groupe Stellantis semble victime d'une nouvelle épidémie: la rupture de la chaîne de distribution. La marque au Lion a ainsi mis en place un protocole de prise en charge totale des frais... mais pour les autos de moins de 5 ans/100 000 km uniquement. Au delà de ces termes, on peut considérer comme normal que Peugeot n'assume pas la note à 100 %. Mais le faible kilométrage du 3008 de Nathalie justifie un geste de 80 %.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Opel Adam

Double facture

Mon Opel Adam 1.4 Twinport de 2019 n'affiche que 24 300 km au compteur. Mais, en quelques semaines, j'ai dû faire changer la pédale d'accélérateur (370 € et pas de prise en charge) et la sonde à oxygène (362 € après rabais de 19 %).

Chantal Bedotti, 77380 Combs-la-Ville

NOTRE CONSEIL Même si elle a très peu roulé, votre Adam a atteint un âge où il est normal qu'une part des frais reste à votre charge. Toutefois, dans un cas comme dans l'autre, cette dernière ne doit pas excéder 20 %. Contactez ainsi le service relations clientèle en exigeant une participation de 80 % sur ces deux interventions.

Renault Captur

Hors-ligne

Je possède un Renault Captur 1.3 TCe 155 de 2020 qui n'a que 43 800 km. Pourtant, mon concessionnaire a diagnostiqué une défaillance du boîtier télématique. Son remplacement valait 666 € et la marque n'en a payé que 55 %.

Nathalie Gleizes, 78940 La Queue-lez-Yvelines

NOTRE CONSEIL Selon le barème de nos experts, ce composant électronique doit avoir une durée de vie de 250 000 km. Sachant que votre Captur n'a que 4 ans, Renault doit évidemment vous rembourser à 100 %. Une mise en demeure envoyée en recommandé avec AR devrait les faire revenir à la raison.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Citroën a payé 75 % du boîtier électronique

Fidèle client de l'ex-groupe PSA depuis plus de 40 ans, Gérard Berquez, de Lottinghen (62) se plaignait du comportement de Citroën dans notre n°1837. A seulement 50 200 km, le boîtier de protection et de gestion des alimentations de sa C4 1.6 BlueHdi 100 de 2018 était à changer. Sur le devis de 621 €, le constructeur n'acceptait alors de prendre à son compte que 25 %. Après une nouvelle relance, appuyée par nos experts, l'offre a finalement été revue à hauteur de 75 %, notre préconisation étant de 80 %. Pas mal du tout.



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 : C. MARTIN



BIEN CHOISIR UN...

Mercedes GLC (2015-2022) à moins de 25 000 €

Référence dans le segment des SUV premium, le Mercedes GLC est désormais accessible sous la barre des 25 000 €. Son habitabilité et sa fiabilité correcte en font un choix judicieux.

Lancé en 2015, le GLC est rapidement devenu une valeur sûre. Attirant au premier regard, notamment avec les finitions Sportline et Fascination reconnaissables à leur regard full led ou aux gimmicks sportifs du pack AMG Line, le GLC séduit aussi à l'intérieur. Que ce soit en matière de fabrication ou de finition, l'habitacle est impeccable et toujours à la page. Il faudra toutefois jeter un œil aux endroits les plus exposés, à l'image de la console centrale où les rayures sont davantage visibles

sur le revêtement noir brillant que sur les placages en bois vernis ou en frêne noir de certains modèles. De 7 ou 8,4 pouces en fonction de la finition, l'écran central et son système d'exploitation ne font pas parler d'eux côté fiabilité mais, évidemment, les graphismes commencent à accuser le poids des années. Enfin, le GLC se démarque toujours par son habitabilité généreuse : on est bien installé sur la banquette. Dommage que les sièges avant occultent la vision des passagers arrière, assis plus bas. Avec un volume satisfai-

sant de 530 dm³, le coffre peut accueillir tous les bagages de la famille.

Le roi du confort

Autre atout, le GLC s'est fait remarquer par le sérieux de sa mise au point, avec un niveau de confort excellent. Prévenant en configuration classique, l'amortissement est optimisé par la suspension pneumatique livrée en série sur les Fascination. Mais la fiabilité du système est, elle, moins fascinante. Vérifiez l'historique pour éviter les pépins. Côté moteur, en revanche, rien à signaler. Qu'ils soient essence ou diesels, les blocs n'ont pas de preuves à faire en matière de robustesse. Souples et volontaires, ils se montrent tous à la hauteur du standing de ce SUV. C'est le cas, en diesel, du 220 d

très répandu dans les petites annonces. Le must reste cependant le 250 d, plus rare sur le marché. En essence, la version hybride atteint des sommets en matière de puissance. Mais si la consommation batterie chargée est séduisante (une moyenne de 6,8 l/100 km mesurée par notre Labo), l'appétit explose lorsqu'il n'y a plus de jus (plus de 11 l/100 km). Il faudra donc souvent passer par la case recharge (20 km d'autonomie seulement). Surtout, c'est la seule version à vraiment faire parler d'elle avec une batterie, désormais hors garantie (8 ans ou 100 000 km), qui invite à la plus grande prudence avant de choisir. La version 250 échappe à ces soucis, mais sa consommation élevée la réserve aux petits rouleurs.

Par Soufyane Benhammouda

Planche de bord tapissée de cuir, sellerie biton ou en Alcantara, inserts chromés... le GLC fait partie des SUV premium. A noter, les assemblages et matériaux sont costauds !



Nombre de places : 5



Volume : 530 dm³

Bien agencé, le coffre permet d'embarquer de nombreux bagages. Il cache aussi un volumineux compartiment sous le plancher. Si la banquette n'est pas des plus larges, trois adultes peuvent tenir confortablement à l'arrière.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Oubliez la rare version d'entrée de gamme (sans nom) à la présentation austère malgré un équipement de base complet. L'Executive est plus à la hauteur du standing du GLC, avec l'arrivée des sièges électriques et une présentation mieux travaillée grâce aux inserts issus du pack AMG. Mais le summum du confort se trouve avec la Fascination, équipée de la suspension pneumatique, de l'affichage tête-haute, d'un écran plus grand et du toit en verre.

LA DOTATION DE SÉRIE

GLC: • ABS + ESP • Airbags (7) • Bluetooth
• Clim'auto. • Démarrage sans clé • Ecran couleur 7"
• ISOFIX (2) arr. • Ports USB • Rails de toit • Start & Stop • Volant cuir.

Executive: • GPS • Pack intérieur AMG Line • Radar de recul avt/arr. • Réglages lombaires avt.
• Rétroviseurs rabat., hayon et sièges avant élec.

Business: • Caméra de recul • Peinture métallisée

Sportline: • Pack extérieur AMG Line • Suspension Sport • Jantes 19 pouces • Vitres arr. surteintées.

Fascination: • Affichage tête-haute • Ecran 8,4 pouces • Sellerie cuir • Suspension pneumatique.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesel	
	250 4MATIC - 211 ch	350e 4MATIC - 320 ch	220 d 4MATIC - 170 ch	250 d 4MATIC - 204 ch
Vitesse maxi	212 km/h	235 km/h	204 km/h	214 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s4	27s0	31s0	29s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2	4s5	6s6	5s2
Consommation moyenne	10,5 l/100 km	11,3 l/100 km	7,3 l/100 km	7,0 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	10,0/10,0/11,4 l/100 km	11,2/12,3/10,4 l/100 km	7,1/7,1/7,8 l/100 km	6,8/6,8/7,4 l/100 km
Poids	1 883 kg	2 088 kg	1 969 kg	1 910 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	64 m	67 m
Moteur	4 cylindres en ligne, 16S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1 991 cm ³	1 991 cm ³	2 143 cm ³	2 143 cm ³
Puissance maxi	211 ch à 5 500 tr/mn	211 ch à 5 500 tr/mn + 116 ch	170 ch à 3 000 tr/mn	204 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1 200 tr/mn	350 Nm à 1 200 tr/mn + 350 Nm	400 Nm à 1 400 tr/mn	500 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	152 g/km/1	58 g/km/1	129 g/km/2	129 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 9 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 9 rapports	Automatique, 9 rapports

Avec 25 000 € en poche, on retrouve deux diesels, basés sur le même bloc OM651 et déclinés en 170 ou 204 ch. L'offre essence est représentée par le 250 de 211 ch ou la surpuissante version hybride rechargeable.

250: si ce 4 cylindres n'a pas le standing d'un 6 cylindres, il se montre suffisamment performant et onctueux avec sa boîte auto. à 9 rapports. Surtout, le bloc M274 installé sous le capot est sans histoire. Mais il est glouton, ce qui plombe le budget carburant. Ce n'est donc pas un hasard s'il s'agit de la version la

plus abordable: comptez 25 000 € pour un modèle Executive de 2016 avec 130 000 km.

350 e: la puissance grimpe ici à un total combiné de 320 ch pour 700 Nm. De quoi catapulte les reprises, en dépit du surpoids de la grosse batterie. Mais gare à la consommation avec la batterie vide et au manque de fiabilité. Sa technologie a en outre un surcoût: vu un Fascination de 2017 avec 169 000 km à 24 000 €.

220 d: aussi costaud que les moteurs essence, le diesel est bien adapté à ce SUV.

Si la puissance peut sembler juste pour un grand SUV premium à quatre roues motrices, le bloc est assez volontaire. Le budget carburant reste raisonnable. Un Sportline de 2016 avec 150 000 km s'affiche à 24 000 €.

250 d: si le bloc est identique, la puissance et le couple rendent au GLC ses lettres de noblesse. Inépuisable sur autoroute, à la hauteur sur route, il coche toutes les cases. Il est même le plus sobre de la sélection. Rares sont les modèles avec moins de 160 000 km dans la limite du budget.

Côté fiabilité

A surveiller

Electronique. Comme souvent, l'électronique fait défaut avec des témoins inopinés et des capteurs défaillants. Vérifiez les voyants au tableau de bord du modèle visé.

Batteries. De faible capacité et largement sollicitée par le système Start & Stop, la batterie 12 V est à surveiller. Sur le 350 e, c'est la batterie haute tension qui fait défaut, empêchant même le fonctionnement en mode thermique en cas de panne.

Boîte de vitesses. A-coups, rapports bloqués, hésitations... la 9G-Tronic a fait parler d'elle. Une reprogrammation peut résoudre le souci. Sinon il faut la remplacer (4 000 €). Montez et descendez les neuf rapports pendant l'essai.

Suspension. Les silentbloks des triangles peuvent produire des grincements. Avec la suspension pneumatique, une assiette bloquée en position haute ou des claquements signalent une panne du compresseur (1 200 €).

Nous vous conseillons

Un GLC 250 d Sportline

Moyennant un surcoût acceptable par rapport au 220 d, ce moteur se plie à tous les usages, avec une consommation très raisonnable. En Sportline, le confort est impeccable même sans le système Air Ride. Vu un modèle avec 162 000 km à 24 500 €.

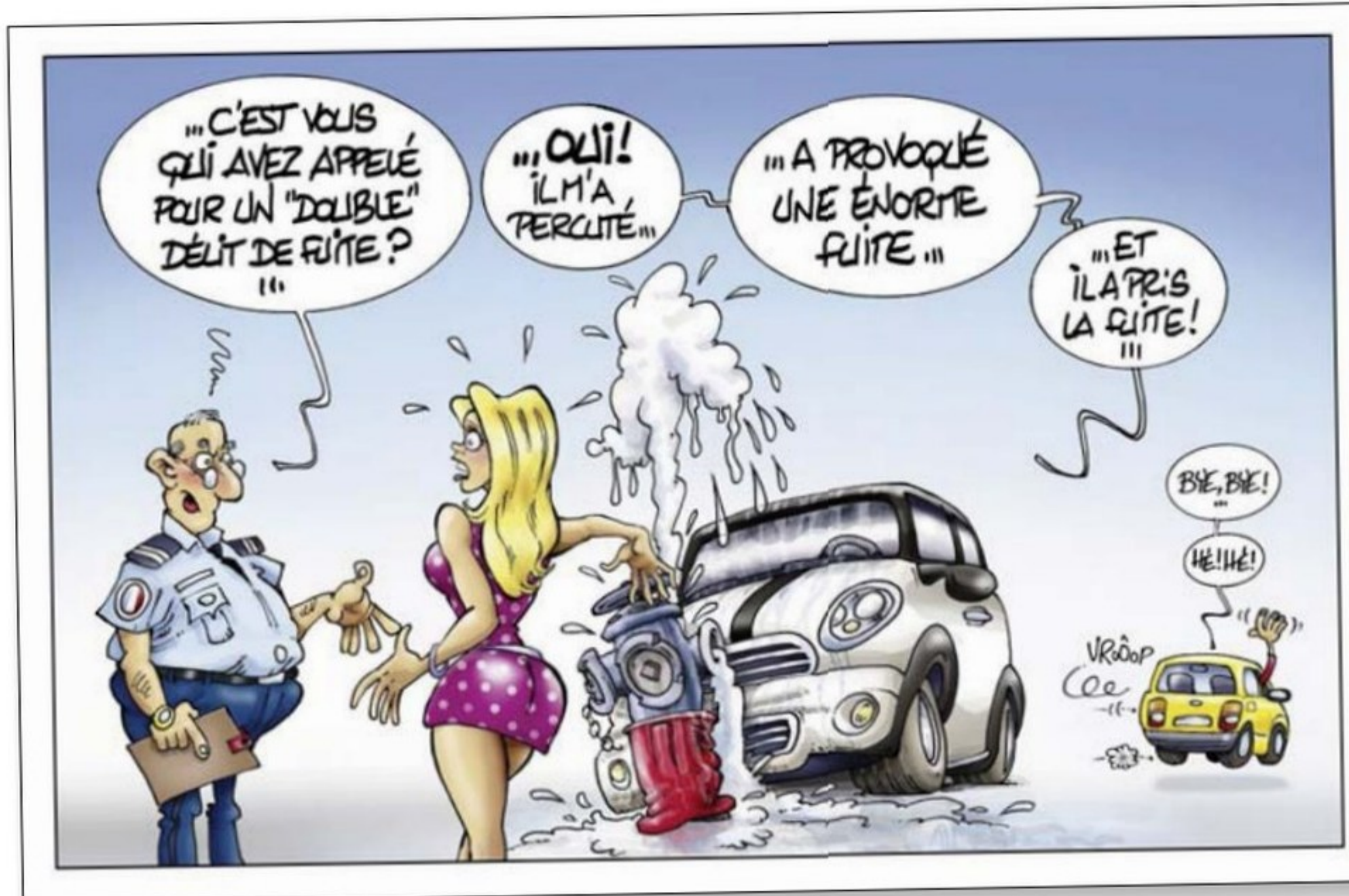


A. SAUNIER



AUTO PERCUTÉE, TIERS NON IDENTIFIÉ, DE MAUVAISE FOI...

Victime d'un délit de fuite : n'en soyez pas de votre poche



Tomber sur un conducteur qui ne trouve rien de mieux à faire que de fuir ou de nier, en toute mauvaise foi, sa responsabilité après un accrochage est une vraie tuile. C'est également une double peine pour la victime qui ne pourra prouver à l'assureur la présence du tiers, auteur de l'accident. Pour éviter ce scénario, suivez le guide.

Entre les primes trop chères, la négligence ou encore l'absence d'un permis en règle, les (mauvaises) raisons qu'ont certains conducteurs pour ne pas (ou ne plus) assurer leur véhicule ne manquent pas. Plus de 700 000 véhicules rouleraient sans assurance, c'est dire. Une estimation, récurrente depuis plusieurs années, sans doute en deçà de la réalité. Ce qui est sûr, c'est que les indemnités versées par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) aux victimes de conducteurs non assurés ne cessent, elles, de flamber (+ 28% en 2023) ! Impossible, dès lors, de se voiler la face : on peut tous se retrouver confronté à un chauffard qui, après nous avoir percuté, prendrait la fuite (rappelons que c'est un délit⁽¹⁾) ou refuserait d'admettre ses torts, pour échapper à ses responsabilités (poursuites civiles ou pénales, malus, hausse de prime...). D'où l'intérêt de prendre les devants et d'avoir les bons réflexes pour être indemnisé au mieux.

En priorité : anticipez et investissez dans une caméra

Pas toujours facile de franchir le pas et d'installer une caméra embarquée – ou dashcam –,

voire deux dans l'idéal (une à l'avant de l'auto et une autre à l'arrière). Car, outre l'investissement que cela nécessite (même si certaines caméras sont affichées à moins de 80 €), il faut aussi concevoir le fait de filmer autour de soi, autrement dit, de surveiller et d'être surveillé. Mais, passé ce "détail", et au vu de la hausse de la délinquance, ou juste pour prouver votre innocence face à un PV indu par

exemple, un tel achat peut rapidement être "rentabilisé".

A savoir : les captures d'écran ou les vidéos ne constituent pas des preuves au sens juridique du terme. Mais elles se révèlent précieuses, car de plus en plus souvent prises en considération par l'assureur. Elles attestent dans tous les cas votre bonne foi, et de l'existence d'une partie adverse auteur d'un délit de fuite ou de mauvaise foi. Bonus, elles suppléent l'absence de témoin.

La formule "tous risques" : idéale mais pas sans frais

Pour affronter toute éventualité, il est préférable d'être bien assuré. Cela passe automatiquement par un contrat "tous risques". C'est celui qui vous protège le plus et le mieux en toute occasion (ou

presque, selon le contrat). Grâce à la garantie "tous dommages", l'intégralité de vos dégâts matériels seront indemnisés, que vous soyez ou non responsable de l'accident, avec ou sans tiers.

A savoir : sauf si l'auteur de l'accident, et donc du délit de fuite, est identifié, la franchise dommages prévue à votre contrat sera déduite des frais de réparation. Or, cela peut représenter jusqu'à plusieurs centaines d'euros à votre charge selon l'assureur et le modèle de la voiture assurée ! Par ailleurs les blessures du chauffeur sont couvertes par la garantie "Protection du conducteur". Or si, fort heureusement, cette dernière est désormais souvent incluse dans une "tous risques", elle n'est pas obligatoire et peut être

Ne pas confondre avec un refus d'obtempérer, involontaire ou non

Ici, rien à voir avec un délit de fuite. Le refus d'obtempérer est, lui, prévu par l'article L.233-1 du code de la route. Celui-ci sanctionne le fait qu'un conducteur refuse de répondre aux injonctions des forces de l'ordre lui demandant de s'arrêter. Ce délit, qui a marqué l'actualité ces derniers mois, concerne surtout les délinquants ayant quelque chose à se reprocher (défaut de permis, d'assurance, conduite sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants, avec un véhicule volé, etc.).

■ Cela posé, vous n'êtes pas à l'abri de commettre, bien involontairement, ce délit dans un moment de distraction ou par méprise, parce que vous n'avez pas compris que l'agent vous ordonnait de stopper ou parce que ses intentions n'étaient pas claires. A vous, une fois arrêté, de convaincre l'agent de votre bonne foi pour que cela en reste là.

■ A défaut, si l'affaire est portée au tribunal, vous aurez à prouver que le refus d'obtempérer n'était pas caractérisé. Exemple : vous n'avez pas compris

la sommation parce que le fonctionnaire de police ou le gendarme ne s'est pas correctement identifié. Et ce n'est pas facile, à moins d'être fin procédurier.

■ Vu les enjeux et les sanctions encourues (jusqu'à 15 000 € d'amende, deux ans de prison, trois ans de suspension de permis, confiscation du véhicule, perte de 6 points...), mieux vaut recourir à un avocat. Lui seul saura développer les arguments percutants et jongler avec les textes : vous n'aviez pas conscience de désobéir à un ordre, l'indication n'était pas clairement signifiée, l'agent ne revêtait pas les signes extérieurs et apparents de sa qualité... Vous vous êtes d'ailleurs arrêté plus loin quand vous avez entendu les sirènes et vu les gyrophares ou les motards arrivés à votre hauteur pour vous demander de vous arrêter... Voir notamment les arrêts de la Cour de cassation n° 02-86.664 du 7 mai 2003 et n° 03-85.209 du 3 mars 2004. Plus récent, le jugement du tribunal judiciaire de Saint-Etienne du 18 mai 2020.



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

en option, en particulier chez les assureurs "spécial malusés". Pensez-y. Quant aux dommages corporels de vos éventuels passagers, ils seront couverts dès la formule au tiers (*voir ci-dessous*) au titre de la loi Badinter, c'est-à-dire par votre responsabilité civile (RC), la protection minimale obligatoire.

Assuré "au tiers": sans partie adverse, c'est la double peine

Que vous soyez au tiers simple ou au tiers étendu au vol/incendie, ça se gâte. Vous devrez régler tous vos dégâts matériels de votre poche si vous ne pouvez prouver que vous avez été percuté par un chauffard. Ici, il est plus que jamais impératif que ce dernier soit identifié. Au pire, à défaut d'une dashcam, ayez le

réflexe de relever l'immatriculation, la couleur, la marque et le modèle du véhicule. Et recueillez au moins un témoignage. Il est indispensable pour prouver que vous êtes bien LA victime. Sans quoi, en particulier si votre voiture venait à être classée véhicule économiquement irréparable (VEI), ou bonne pour la casse, ce serait la double peine: en sus d'être considéré auteur de l'accident par votre assureur, vous vous retrouveriez à pied et à devoir envisager d'acheter une nouvelle auto totalement à vos frais ⁽²⁾! Enfin, ultime sanction injuste, le sinistre apparaîtrait sur votre relevé d'informations. **A savoir:** porter plainte contre X est indispensable, même si les chances que le voyou soit retrouvé sont minces. **Par P. Gétin**

1. Le délit de fuite est prévu dans le code pénal, article 434-10. Le conducteur en infraction encourt trois ans de prison et 75 000 € d'amende. 2. Assuré en tous risques et dans un tel contexte, on peut aussi avoir à dépenser quelques deniers pour une nouvelle auto.

Erreur sur la victime? Lettre type à compléter et à adresser à l'assureur

Votre assureur vous impute tout ou partie des torts, alors que vous êtes 100 % victime, soit parce que vous avez eu affaire à un délit de fuite, soit parce que la partie adverse était de fort mauvaise foi? Contestez. Mais attention, il est impératif de prouver ce que vous avancez. Votre parole ne suffira pas.

Madame, Monsieur,
suite à mon accident référencé sous le numéro XXX, survenu le [date] à [lieu], avec ma voiture [marque, modèle] de [date de la première immatriculation], dont vous trouverez ci-joint la copie de la carte grise, vous avez considéré que j'étais responsable à 100 % (ou 50 %) de l'accrochage, alors que le constat indique clairement que j'étais la victime. Les témoignages ci-joints font foi ainsi que les captures d'écran (ou les images de la vidéo) de ma caméra embarquée. Elles sont sans équivoque. Il y a bien eu délit de fuite de l'auteur de l'accident comme le prouve le récépissé de dépôt de plainte ci-joint (ou bien) l'auteur était d'une mauvaise foi évidente (précisez le numéro d'immatriculation du véhicule s'il a été relevé, la marque, le modèle, la couleur). En sus de ces preuves, le croquis du constat amiable atteste également que je n'étais en rien responsable. Je vous remercie de bien vouloir étudier à nouveau mon dossier et de revoir votre position. Veuillez agréer...



Une ou deux caméras embarquées et/ou un voire plusieurs témoignages recueillis sur place vous aideront à prouver que vous êtes bien la victime.

VOS QUESTIONS

Junior Draisienne électrique

"Durant mes vacances, j'ai croisé une trottinette avec une selle. Je croyais que c'était interdit! Qu'en est-il?"

Titouan C., 16000 Angoulême

Pascale Gétin. Plus maintenant! Les draisienne électrique étaient interdites sur la voie publique jusqu'à mi-janvier 2022, mais, depuis, elles sont autorisées à circuler. Une catégorie "cyclomobiles légers" (véhicule de la sous-catégorie L1e-B, dont la vitesse ne doit pas excéder 25 km/h), a été créée dans le code de la route, les rendant de facto légales.

Cela comble un vide juridique car ces engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) étaient en vente libre. Attention, leurs usagers doivent être âgés d'au moins 14 ans et, si elles sont exemptées d'immatriculation, ces draisienne restent prohibées sur les trottoirs et sur les routes hors agglomération. Elles doivent en outre être assurées, au moins en responsabilité civile.

*Décret n° 2022-31 du 14 janvier 2020 relatif à la réglementation des cyclomobiles légers.



ISTOCK

Expertise Réparation d'un véhicule endommagé

"L'expert récuse le garagiste que j'ai choisi pour réparer mon auto gravement accidentée. En a-t-il le droit?"

Fabienne S., par e-mail

Antoine Jacquot. Le libre choix d'un réparateur est un principe inaliénable. Toutefois, dans le cadre d'un suivi de remise en état d'un véhicule gravement endommagé (VE*), il entre dans les obligations de l'expert mandaté de s'assurer de la qualité du réparateur choisi. En effet, l'arrêté d'avril 2009, complété le 24 avril dernier, qui fixe les modalités d'application des suivis des VE, prévoit bien qu'il doit "s'assurer que le professionnel de l'automobile en charge des réparations est bien inscrit en tant que professionnel de l'automobile au registre du commerce ou au répertoire des métiers et qu'il dispose de l'équipement nécessaire".

*Articles L.327-1 à L.327-6 et R.327-1 à R. 327-6 du code de la route.



123RF

Conso Transaction annulée

"Lorsqu'on annule une commande à cause d'un trop grand retard de livraison, de combien de temps dispose le vendeur pour nous rembourser l'acompte?"

Eric B., par e-mail

Pascale Gétin. Le professionnel doit vous restituer l'acompte versé à la commande dans les 14 jours qui suivent la résolution de la vente (article L216-7 du code de la consommation). S'il ne s'active pas dans le délai imparti, cette somme est majorée de 10 % si le remboursement intervient au plus tard dans les 14 jours suivant ce terme. Elle le sera de 20 % jusqu'à 30 jours, puis de 50 % au-delà (article L241-4 du code de la consommation). Des obligations à rappeler au vendeur (au directeur de la concession plus exactement) par courrier recommandé avec AR, si celui-ci tardait à les respecter.



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

Épuisé physiquement et touché moralement, Daniel Ricciardo a achevé contre son gré sa carrière en F1 au terme du GP de Singapour. Décevant en piste, il sera remplacé dans l'écurie Racing Bulls du groupe Red Bull dès le prochain GP.

R. CAREZZOLI / GETTY IMAGES / RED BULL CONTENT POOL

FORMULE 1

Clap de fin pour Ricciardo

Daniel Ricciardo ne terminera pas la saison de F1 avec Racing Bulls. Après son 257^e et dernier Grand Prix à Singapour, l'Australien a eu du mal à cacher son émotion, dans un contexte particulier où son éviction n'était pas encore officialisée.

Dans les mauvais moments, il tente de sourire. C'est sa signature depuis ses débuts en F1 en 2011. Daniel Ricciardo est un rayon de soleil, toujours de bonne humeur, farceur, détendu. Mais au fil des minutes après le Grand Prix de Singapour, à force d'essayer de cacher ce qu'il ne peut plus dissimuler, l'Australien a les larmes aux yeux. Ce n'est pas encore officiel, il ne peut donc pas le dire lui-même, mais tout le paddock sait qu'il a disputé le dernier Grand Prix de sa carrière.

Il répond d'abord aux journalistes des télévisions du monde entier, tous bienveillants envers un homme qui a toujours été un bon client pour les médias. Ricciardo enchaîne les interviews, tentant de contenir ses mots, mais au bout de vingt minutes, il finit par en dire un peu plus et accepter l'irréversible. *"Ce jour doit arriver pour chacun d'entre nous. J'étais préparé à cette issue, avouait Ricciardo. Je suis en paix avec moi-même et beaucoup plus heureux qu'il y a deux ans. Je rêvais d'une fin en conte de fées, mais ce*

n'est pas arrivé. J'ai essayé de retourner chez Red Bull, je n'ai pas réussi. Je suis fier de mes 13 années en F1. Je savais que c'était probablement ma dernière course, je voulais savourer le moment." A 35 ans, il vient de disputer son 257^e GP, ce qui le fait rentrer dans le Top 10 de l'histoire de la F1. Seuls Alonso, Hamilton, Raikkonen, Barrichello, Schumacher, Button, Vettel, Perez et Massa en ont disputé plus que lui. Sa carrière commence mi-2011 dans la petite équipe HRT, avant de le conduire deux

Daniel Ricciardo en F1



GP disputés: 257 – Victoires: 8
Pole positions: 3 – Podiums: 32
Meilleur classement: 3^e (2014 et 2016)

F1 ACADEMY

Pin placée mais distancée

La Française Doriane Pin a ajouté deux podiums à sa collection lors des courses de F1 Academy disputées à Singapour. La protégée de Mercedes en compte déjà six cette saison, c'est assez pour pointer en deuxième position au championnat, mais l'écart ne cesse de grandir avec Abbi Pulling. La Britannique, deux fois victorieuse en Asie, cumule déjà sept succès et compte 95 points d'avance alors qu'il ne reste qu'un maximum de 114 points à distribuer lors des deux dernières courses (Qatar & Abu Dhabi en décembre).



A. VINCENT / DPPI

F. FLAMAND / DPPI

Daniel Ricciardo a débuté en F1 à 22 ans dans la petite équipe HRT, disparue depuis, à l'occasion du GP de Grande-Bretagne 2011.



F. GOODEN / DPPI

Il a conquis sa huitième et dernière victoire en F1 avec McLaren, à Monza en 2021. Son seul succès avec une autre écurie que Red Bull.



ans chez Toro Rosso (aujourd'hui baptisée Racing Bulls). En 2014, il rejoint Red Bull, aux côtés de Sebastian Vettel, tout frais quadruple champion du monde de F1. L'écurie va malheureusement entrer dans une phase difficile, mais le jeune Australien se fait remarquer en dominant son illustre coéquipier et en décrochant trois victoires dès sa première saison. Il termine troisième du championnat, son meilleur résultat final, qu'il égalera en 2016. Jusqu'à fin 2018, Daniel Ricciardo accumule sept victoires avec Red Bull. Il se bat régulièrement aux avant-postes, mais il commence à souffrir du favoritisme envers Max Verstappen, arrivé en 2016 dans l'écurie. Il prend alors la décision de rejoindre Renault pour la saison 2019. Malgré deux podiums l'année suivante, cette association est décevante pour les deux parties, et le divorce très tôt prononcé. Daniel Ricciardo signe chez McLaren en 2021. Régulièrement devancé par son jeune coéquipier Lando Norris, il réalise pourtant l'exploit de remporter le GP d'Italie, la première victoire de l'écurie depuis neuf ans. Malheureusement, ce résultat ne suffira pas à sauver sa place au terme d'une médiocre saison 2022.

Red Bull, une écurie qu'il n'aurait jamais dû quitter

Ricciardo est remercié, à un an de la fin de son contrat, pour laisser sa place à Oscar Piastri. Pendant ses deux années chez McLaren, Ricciardo a vu Verstappen remporter ses deux premiers titres mondiaux avec Red Bull, une écurie qu'il n'aurait jamais dû quitter. *"Je n'ai pas de regrets. Ma carrière aurait-elle été différente? Evidemment. Mais cela ne garantit pas que j'aurais été champion du monde. Ce sont des décisions que j'ai prises en fonction des informations dont je disposais et avec les conseils de mon entourage."* Sans volant en 2023, il retrouve la famille Red Bull en qualité de pilote de réserve, puis il revient en course à mi-saison dans l'autre écurie de la marque, AlphaTauri (l'ancien nom de Racing Bulls), pour remplacer Nyck De Vries. Malgré une fracture de la main qui le prive de cinq courses, Daniel Ricciardo convainc l'écurie de le conserver cette année. *"Je suis heureux d'être dans la famille Red Bull, je veux y rester, confie-t-il alors. Le scénario rêvé serait que je termine ma carrière chez Red Bull."* Pendant un temps, il semble



Daniel Ricciardo avait remporté trois courses (ici sa première au Canada) dès sa première saison chez Red Bull en 2014, en dominant régulièrement son coéquipier quadruple champion du monde Sebastian Vettel.

que les dirigeants de l'écurie championne du monde partagent le même rêve. Ils ne veulent pas croire que le Daniel Ricciardo qu'ils ont connu ait disparu.

Au soir du GP de Singapour, il compte seulement 12 points

Ce pilote flamboyant, capable de dépassements spectaculaires, ne peut pas avoir perdu son talent, il s'est juste égaré dans des écuries qui ne l'ont jamais compris. Daniel Ricciardo a donc droit à une deuxième chance en F1, un privilège rare, mais il n'arrive pas à la saisir. Au soir du GP de Singapour, il compte seulement 12 points, soit 10 de moins que son coéquipier Tsunoda. En qualifications, il est battu 12 fois sur 18 par le Japonais. La vocation de l'écurie Racing Bulls (ex-Toro Rosso, ex-AlphaTauri) a toujours été de former des jeunes pilotes avant de les promouvoir un jour chez Red Bull. Vettel, Verstappen, Kvyat, Gasly, Albon et Ricciardo (en 2014) ont tous pris ce chemin. A partir du moment où la porte de Red Bull se ferme devant Ricciardo pour l'avenir, il n'y a aucune raison de le conserver chez Racing Bulls en 2025. On peut seulement se demander pourquoi l'écarter mi-septembre, à six GP de la fin de saison. *"C'est pas le monde des bisounours, c'est la F1, tranche Jacques Villeneuve, champion du monde 1997. Ricciardo a déjà eu la chance de revenir après de mauvaises saisons. Si le groupe Red Bull a décidé qu'un autre pilote allait être au volant de cette Racing Bulls l'an prochain, il est intelligent de le préparer dès maintenant."* Daniel Ricciardo, fataliste, semble faire le même constat. *"J'ai toujours dit que je ne voulais pas être ce pilote sur la grille qui est là juste pour faire le nombre ou espérer marquer un point ici ou là. Sachant que c'était*

ma situation actuelle, il faut savoir accepter." Resté proche de son ancien coéquipier, Max Verstappen salue sa carrière: *"Je ne pense pas que Daniel doive s'apitoyer sur son sort. Parfois les choses ne se passent pas comme on veut à certains stades d'une carrière. Mais Daniel a tout de même accompli beaucoup dans ce sport. Il pourra toujours se remémorer tout ce qu'il a réalisé, ce n'est pas donné à tout le monde."*

L'absence d'annonce avant Singapour a privé l'Australien d'adieux officiels. Sportivement, son dernier GP s'est achevé à une lointaine et anonyme 18^e place. *"Je ne sais pas quoi dire. Je suis à la fois très ému et épuisé. Cela aurait été beau de finir dans le top 10. On a tenté une stratégie avec un arrêt précoce mais cela n'a pas marché. On s'est encore arrêté à quelques tours de la fin pour mettre des pneus tendres et réaliser le meilleur tour, un tour pour la gloire."* Ce chrono prive Lando Norris, qui avait le meilleur tour jusque-là, d'un point bonus, ce qui est un cadeau pour Max Verstappen dans sa lutte face au Britannique. *"C'est un joli duel au championnat, je connais très bien Max et Lando, ce sont deux super pilotes, dit Ricciardo. Si ce point devient crucial à la fin, je sais que Max, qui est un mec bien, me fera un joli cadeau de Noël."* Une dernière boutade, un dernier sourire, puis Daniel Ricciardo nous lâche quelques mots en français, ceux qu'il s'amuse à nous répéter depuis des années: *"Je t'aime, enchanté."* Quelques semaines plus tôt, il nous avait expliqué son adoration pour ce mot devenu le nom de sa marque de vêtements. *"Enchanté est le plus beau mot au monde, toutes langues confondues. Cela fait sophistiqué, élégant, majestueux, romantique."* Enchanté de vous avoir connu, Monsieur Ricciardo. ■

FORMULE 1

Un autre Français chez Ferrari

Loïc Serra a pris ses fonctions de directeur technique châssis de Ferrari le 1^{er} octobre. Il remplace Enrico Cardile, parti chez Aston Martin. Nommé par son compatriote Frédéric Vasseur, directeur de l'écurie, Loïc Serra, 52 ans, possède une longue expérience en F1. Après avoir commencé sa carrière chez Michelin, il a travaillé chez BMW-Sauber puis chez Mercedes où il a collectionné les titres mondiaux avec Lewis Hamilton, qu'il retrouvera donc chez Ferrari en 2025.



FERRARI

LIVRE

Sans filtre

Günther Steiner, l'ancien directeur de l'écurie Haas, publie déjà son deuxième livre. Un an et demi après *Surviving to Drive*, il sort *Sans filtre*. Rendu célèbre par ses coups de gueule et son vocabulaire fleuri, Steiner raconte les coulisses de ses années chez Haas. Quelques réussites mais surtout de nombreuses galères ont émaillé cette aventure. Après avoir quitté l'écurie en début d'année, il surfe aujourd'hui sur sa popularité en participant à des conférences, des podcasts et des émissions de télévision. Il sera notamment consultant pour Canal + lors du prochain GP.



300 pages
Talent Editions
21,90 € – En librairie
le 16 octobre



Moteur: V8, arbre à cames central, carbu. double corps
Cylindrée: 5 896 cm³
Puissance: 144 ch SAE à 3 200 tr/mn
Vitesse maxi: 150 km/h
Production: 104 330 exemplaires (1963-1991)*
Cote actuelle: autour de 40 000 €

Carré et massif, ce tout-terrain familial ne fait pas dans la dentelle. Ses chromes et son aspect mal dégrossi le prouvent ! Vous avez sous les yeux un modèle 1991 : dernier millésime de la seconde génération, rebaptisée Grand Wagoneer.



IL Y A 41 ANS, JEEP SORT LE **GRAND WAGONEER**

Gros, gourmand... mais charmant

Si vous n'êtes pas sensible au gigantisme des modèles américains, passez votre chemin ! Sinon, vous pouvez vous attarder sur ce SUV typiquement US, à la technique décadente mais à la personnalité affirmée.

Avec cette Jeep de 4,74 m de long, 1,90 m de large, 2 040 kg et un V8 bien antique de 5,9 l sous le capot : vous êtes au cœur de l'automobile américaine dans toute sa... démesure. Décadent ? Réactionnaire ? Côté mécanique, c'est sûr ! Mais pour ce qui est du concept, quand il apparaît dans sa première version en 1963, le Wagoneer (Grand Wagoneer à partir du millésime 1984), est franchement précurseur. A cette époque, le Range Rover n'est pas encore né (il fait son apparition en 1970). Tous les 4x4 sont des engins archirustiques, destinés à des usages professionnels, de préférence en terrain hostile. Pas question de confort, d'agrément de conduite, d'équipement ni de finition. Et Jeep met soudain du standing dans ce tout-terrain qui, avec ses cinq portes, est d'abord un modèle familial. Un cocktail inédit alors !



Le portillon arrière s'ouvre vers le bas. Il dégage une soute immense : de 1 200 à 2 100 dm³, suivant la position de la banquette ! D'un coup de clé, la lunette s'escamote électriquement : quel luxe, quel raffinement !

Dès 1981, dans sa livrée Limited, ce pachyderme de l'asphalte et des sentiers terreux offre l'impensable : climatisation, quatre vitres électriques, régulateur de vitesse, moquette très épaisse et cache-bagages rétractable. Unique en son temps !

Un standing opulent

Notre version de fin de carrière (1991) a droit à encore plus : sellerie cuir, sièges avant électriques, lunette qui descend électriquement dans le portillon arrière. Ce mastodonte joue les généreux. Tant mieux ! Car côté mécanique, vous êtes transporté dans un univers 100 % rétrograde. Antique châssis séparé,

deux essieux rigides, suspensions à lames. Quant au moteur, c'est un gros V8 élaboré en 1966 dont le rendement fait sourire – s'il ne vous fait pas pleurer : 144 ch SAE (environ 132 de nos chevaux), obtenus avec 5,9 l de cylindrée, au régime apathique de 3 200 tr/mn. Avouez que vous ne frissonnez pas par avance. D'autant que la transmission automatique à trois pauvres rapports, certes d'une grande douceur, grignote de la puissance. Le poids, plus de 2 tonnes (énorme en 1991), n'aide pas non plus... En un sens, c'est tant mieux car la direction bat des records d'imprécision et, malgré les quatre roues motrices, l'adhérence en virage reste très limitée.



La planche de bord donne aussi dans le mastoc: contours puissants, plastiques épais et "authentiques" placages de type Formica. Les vitesses se commandent par un levier positionné derrière le volant.



La salle des machines est occupée par ce gros V8 pas du tout moderne, peu puissant, et qui boit comme un dingue. Même si ses élans sont freinés par une antique boîte auto. à 3 rapports, son couple autorise des reprises vigoureuses.



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Une silhouette carrée avec tout ce que l'imagination américaine peut inventer pour se faire remarquer: jantes alu, chromes surabondants, placages en faux bois sur les flancs. Et l'ensemble tangue un tantinet sur la route.

1983, cette année-là



Il existait déjà en Allemagne et dans d'autres pays: le bus articulé arrive en France, sur les lignes de la RATP. Il peut emmener près de 150 passagers en région parisienne. Pour la première fois sur un modèle de grande série, un constructeur ose associer le turbo et les quatre soupapes par cylindre: c'est le suédois Saab, sur la 900. Son 2 litres délivre 175 ch. Pas mal!

SAAB

Alors vous croiserez gentiment à un petit 130 km/h, vitesse à laquelle votre compagnon engloutira un bon 25 l/100 km. Pour apprécier les charmes de cette Jeep, ne la regardez pas avec des yeux habitués à voir des SUV partout comme aujourd'hui! Appréciez au contraire le caractère innovant qu'avait ce tout-terrain familial. Certes il n'est pas facile à trouver chez nous car il n'a pas été importé. Et, même aux Etats-Unis, ses ventes sont restées marginales: une seule année, il a passé les 20 000 exemplaires, très très peu au pays de l'oncle Sam. C'est donc une perle rare, heureusement pas trop coûteuse tant que vous ne passez pas à la pompe!



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

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

- **Nouveautés:** découvrez toutes les surprises du Mondial de l'automobile dans notre dossier spécial.
- **Essais:** la Renault 5 enfin entre les mains de nos essayeurs. Tient-elle ses promesses?
- **Occasion:** vous cherchez une bonne seconde main en boîte auto.? Suivez nos conseils!

En kiosque le vendredi 11 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^{re} secrétaire de rédaction: Lydia Mas

Maquette

Chef de studio:

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes:

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo: Sébastien Besse (5239)

Photographe: Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction: Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry

Réaumont, François Stagnaro, Mathieu Chevalier

En maquette: Patrick Cœur

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 Haïtaian

Editeur: Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing: Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice: Catherine Grimaud

Chef de groupe: Davina Champaigne

Chef de produit: Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion: Philippe Merrien

Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale: Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile: Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile:

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Véronique Alex (5056)

Marchés directs

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chefs de fabrication: Didier Biron

Finance manager

Editeur

Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social: 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Burda-Druck, France

Numéro ISSN: 0992-8154 -

Commission paritaire: 1024 K 85544 -

Dépôt légal: octobre 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

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

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

Le barème 2024

Depuis le 1^{er} janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO₂ homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

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

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
118 g	50 €	156 g	3331 €
119 g	75 €	157 g	3552 €
120 g	100 €	158 g	3784 €
121 g	125 €	159 g	4026 €
122 g	150 €	160 g	4279 €
123 g	170 €	161 g	4543 €
124 g	190 €	162 g	4818 €
125 g	210 €	163 g	5105 €
126 g	230 €	164 g	5404 €
127 g	240 €	165 g	5715 €
128 g	260 €	166 g	6126 €
129 g	280 €	167 g	6537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1074 €	179 g	20 569 €
142 g	1172 €	180 g	22 380 €
143 g	1276 €	181 g	24 291 €
144 g	1386 €	182 g	26 302 €
145 g	1504 €	183 g	28 413 €
146 g	1629 €	184 g	30 624 €
147 g	1761 €	185 g	32 935 €
148 g	1901 €	186 g	35 346 €
149 g	2049 €	187 g	37 857 €
150 g	2205 €	188 g	40 468 €
151 g	2370 €	189 g	43 179 €
152 g	2544 €	190 g	45 990 €
153 g	2726 €	191 g	48 901 €
154 g	2918 €	192 g	51 912 €
155 g	3119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29500	0	nc	FHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34500	0	nc	FHEV
Elettrica 156	38500	-4000	nc	Elec
Elettrica 156 Premium	43500	-4000	nc	Elec
Elettrica 156 Veloce	46900	-4000	nc	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+540	4%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+240	4%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48700	+818	4%	FHEV
PHEV 190 Sprint	50900	0	4%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	53300	0	4%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58900	0	4%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1829	4%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57800	+15736	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+310	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55300	+1172	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60800	+1901	8%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+43979	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55900	+2429	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+5476	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+5476	0%	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38700	-4000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-4000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-4000	0%	Elec
220 GTS	44700	-4000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-4000	0%	Elec
A110				
A110	65000	+2726	1%	E
A110 GT	76000	+2918	0%	E
A110 S	77600	+3552	0%	E
A110 R Turini	108000	nc	nc	E
A110 R	112000	+3119	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage V8	153277	+60 000	nc	E
Vantage F1 Edition	179798	+60 000	nc	E
Vantage V12	302017	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	162252	+60 000	nc	E
DB12	226891	+60 000	nc	E
DBS Superleggera	303529	+60 000	nc	E
DBX 707	246555	+60 000	nc	E
Valkyrie	2700000	+60 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Advanced	26990	+190	4%	E
30 TFSI Advanced	27990	+170	4%	E
30 TFSI S line	30990	+170	6%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S line S tronic	34690	+330	6%	E
35 TFSI Black Edition S tronic	36240	+330	3%	E
40 TFSI Black Edition S tronic	37940	+2049	3%	E
A1 Allstreet				
25 TFSI Advanced	27040	+280	5%	E
30 TFSI Advanced	28040	+260	5%	E
30 TFSI Avus	33250	+260	3%	E
35 TFSI Avus S tronic	36950	+540	3%	E
Q2				
30 TFSI Design	33370	+360	4%	E
35 TFSI Design	35370	+400	4%	E
35 TFSI Advanced	37870	+400	7%	E
SQ2	57570	+40 468	8%	E
30 TDI Design	35270	+210	4%	D
35 TDI Advanced S tronic	42470	+330	7%	D
35 TDI Avus S tronic	44480	+330	2%	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34600	+260	0%	E
30 TFSI S line	39550	+260	3%	E
30 TFSI Hybride S line	41730	+150	3%	E
35 TFSI S line	40850	+260	3%	E
35 TFSI Hybride S line	43030	+125	3%	E
S3	63000	+51 912	0%	E
RS 3	75600	+60 000	nc	E
35 TDI Design	40800	+260	0%	D
35 TDI S-Line	45550	+260	3%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37800	+330	0%	E
35 TFSI Avus	42250	+330	0%	E
35 TFSI Hybride Avus	44430	+190	0%	E
35 TDI Design	42500	+330	0%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35165	+190	2%	E
30 TFSI S line	40115	+190	2%	E
30 TFSI Hybride S line	42295	+75	2%	E
35 TFSI S line	41415	+210	2%	E
35 TFSI Hybride S line	43495	+75	2%	E
S3	63565	+32 935	0%	E
RS 3	77000	+60 000	nc	E
35 TDI Design	41165	+230	2%	D
35 TDI S-Line	46115	+230	2%	D
Q3				
35 TFSI Design	40850	+1 172	10%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	53950	+12 753	4%	E
35 TDI Design	45950	+1 360	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	54950	+7 104	3%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43295	+1 386	5%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	55295	+15 275	5%	E
35 TDI Design	48365	+950	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	57385	+7 415	4%	D
Q4 e-Tron				
45 Design	63560	0	6%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
55 S-Line Quattro				
55 Avus Quattro	72550	0	4%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45 Design	55550	0	3%	Elec
55 S-Line Quattro	72450	0	4%	Elec
55 Avus Quattro	74550	0	3%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+3749	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54670	+3749	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	59570	+3749	0%	E
S5	79750	+14895	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+2120	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+2120	0%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+4394	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+4576	0%	E
S5	81250	+18303	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3930	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+3930	0%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	nc	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	nc	nc	E
SQ5	98930	nc	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	nc	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	nc	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	76270	0	5%	Elec
Performance S line	81500	0	5%	Elec
Quattro S line	87550	0	5%	Elec
SQ6	98870	0	0%	Elec
A6				
45 TFSI S-Line	67190	+6018	8%	E
50 TFSI e S-Line	75190	0	5%	PHEV
55 TFSI e Compétition	78190	0	10%	PHEV
35 TDI S line	61090	+2098	8%	D
40 TDI S line	64790	+2098	8%	D
40 TDI Advanced	65290	+2098	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	72890	+9626	7%	D
45 TDI Avus Quattro	83590	+9626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	86990	+12270	7%	D
S6	91490	+39185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	69790	+9809	14%	E
RS 6 Performance	148090	+60000	0%	E
50 TFSI e S line	77790	0	4%	PHEV
55 TFSI e Compétition	80790	0	3%	PHEV
35 TDI S line	63990	+3126	14%	D
40 TDI S line	67390	+3126	14%	D
40 TDI Advanced	67890	+3126	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	75490	+14681	7%	D
45 TDI Avus Quattro	86190	+14681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	89590	+17814	7%	D
S6	94090	+53 865	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Advanced	77430	+6418	7%	D
45 TDI Advanced	82130	+21 281	7%	D
45 TDI Avus	92430	+21 281	7%	D
50 TDI Avus	95830	+22 792	7%	D
55 TDI Avus	101 150	+48 093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	77490	+6 293	7%	E
RS Performance	154 490	+60 000	7%	E
50 TFSI e S line	86 900	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	91 090	0	8%	PHEV
40 TDI S line	75 390	+2 648	7%	D
50 TDI S line Quattro	86 790	+20 336	7%	D
50 TDI Advanced Quattro	90 790	+20 336	7%	D
S7	100 890	+48 093	7%	D
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128 250	0	0%	Elec
S	138 250	0	0%	Elec
RS	162 400	0	0%	Elec
RS Performance	179 390	0	0%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	130 515	+60 000	0%	E
55 TFSI e S-Line	95 415	0	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	108 585	0	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	103 415	0	7%	PHEV
50 TDI S-Line	88 515	+60 000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	135 015	+60 000	6%	E
RS Performance	164 800	+60 000	6%	E
55 TFSI e S-Line	105 015	0	5%	PHEV
55 TFSI e Avus	115 015	0	5%	PHEV
60 TFSI e Compétition	113 015	0	4%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89 100	0	12%	Elec
55 S-Line	98 800	0	12%	Elec
55 Avus	107 300	0	5%	Elec
S	111 100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91 700	0	5%	Elec
55 S line	101 400	0	5%	Elec
55 Avus	109 900	0	0%	Elec
S	113 700	0	15%	Elec
A8				
S8	167 615	+60 000	8%	E
60 TFSI e Advanced	134 315	0	24%	PHEV
50 TDI Advanced	116 115	+53 865	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212 773	+60 000	nc	E
Flying Spur Speed	280 975	+60 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+60 000	0%	E
Flying Super Hybrid	219 126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	228 992	+60 000	0%	E
Continental GT S	253 650	+60 000	nc	E
Continental GT Speed	282 454	+60 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+60 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+60 000	nc	E
Continental GTC S	279 673	+60 000	nc	E
Continental GTC Speed	310 689	+60 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352 185	+60 000	nc	E
Bentayga V8	208 538	+60 000	0%	E
Bentayga SV8	238 790	+60 000	nc	E
Bentayga Hybrid	208 538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
120	38900	+125	0%	E
120 M Sport Design	40200	+125	0%	E
M135 xDrive	57200	+12063	0%	E
120d	41500	0	0%	D
120d M Sport Design	42800	0	0%	D
X1				
sDrive18i	43650	+1276	2%	E
sDrive18i xLine	46050	+1276	0%	E
sDrive20i xLine	48050	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	49300	+400	8%	E
M35i xDrive	62900	+14424	0%	E
xDrive25e	55900	0	1%	PHEV
xDrive25e xLine	58300	0	1%	PHEV
xDrive30e xLine	61300	0	1%	PHEV
xDrive30e M Sport	62550	0	1%	PHEV
sDrive18d	46350	+330	2%	D
sDrive18d xLine	48750	+330	0%	D
sDrive20d xLine	50850	0	0%	D
sDrive20d M Sport	52100	0	8%	D
xDrive23d M Sport	56350	+1110	8%	D
iX1				
eDrive20	48900	-4000	12%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	19890	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	+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	28100	0	0%	FHEV
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybrid 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	35700	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41650	0	1%	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHDI 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	E
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec

DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37650	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	10%	PHEV
E-Tense 225 Opéra	56300	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille	38500	+740	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Performance Line	41400	+740	nc	D

DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	11%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	99850	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70500	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75700	0	11%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHDI 130 Edition France	47350	+1276	nc	D

DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87850	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	PHEV

FERRARI				
Roma	246524	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	336289	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18558	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
SP3 Daytona	1968000	+60000	nc	E
Purosangue	384229	+60000	nc	E

FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	0	nc	E
500				
1.0 BSG 70	16700	0	10%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	12%	E
500e				
23,8 kWh	30400	-4000	6%	Elec
42 kWh	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	7%	Elec
Abarth	36900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec

500e Cabriolet				
23,8 kWh	33800	-4000	6%	Elec
42 kWh	37300	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	5%	Elec

600 (nouveau)				
1.2 Hybrid 100	24900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima e (RED)	31400	0	3%	FHEV
	35900	-4000	8%	Elec

FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	27490	0	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30590	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	32090	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E

Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	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%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85

Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	2%	Elec
204 Extended Range	45900	-4000	2%	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	2%	Elec
340 Extended Range	53900	0	2%	Elec

Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	49400	0	nc	Elec
340 Extended Range	56400	0	nc	Elec

Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	2%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	2%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D

HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance ⁽¹⁾	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	57220	+35 346	7%	E
Type R S	65800	+32 935	7%	E

ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54990	+2765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	2%	PHEV

HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	17850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR	19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19950	nc	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20700	nc	15%	E
i20				
1.2 79 Initia	19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20800	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23600	nc	6%	E

Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	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 Initia	36900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	38800	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Executive HTrac	49800	+1901	nc	FHEV
Plug-in 253 Creative	47000	0	nc	PHEV
Plug-in 265 Executive	53000	0	nc	PHEV

Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65400	0	6%	Elec

Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd

Santa Fé (nouveau)				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59500	0	0%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	0%	PHEV

||
||
||

MG (suite)	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
EV Luxury Autonomie Etendue ⁽¹⁾	39 990	0	15 %	Elec
MG5				
Autonomie Standard Comfort ⁽¹⁾	32 990	0	8 %	Elec
Autonomie Etendue Comfort ⁽¹⁾	35 990	0	8 %	Elec
Autonomie Etendue Luxury ⁽¹⁾	37 400	0	8 %	Elec
EHS				
Comfort	35 490	0	8 %	PHEV
Marvel R				
180 Comfort ⁽¹⁾	44 490	0	6 %	Elec
288 Performance 4WD ⁽¹⁾	50 990	0	7 %	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30 720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34 720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35 880	nc	5 %	E
Cooper E ⁽¹⁾	34 000	0	1 %	Elec
Cooper SE ⁽¹⁾	38 000	0	1 %	Elec
Cooper SE Classic ⁽¹⁾	43 710	0	6 %	Elec
Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30 500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32 880	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	36 880	nc	nc	E
Cooper S Favourite Pack S	40 210	nc	nc	E
Cabrio				
Cooper Essential	35 500	+540	nc	E
Cooper S Essential	40 100	+1 074	nc	E
Cooper S Premium Plus	42 200	+1 074	6 %	E
John Cooper Works Premium Plus	46 600	+3 331	4 %	E
Aceman (nouveau)				
E Essential ⁽¹⁾	36 000	0	nc	Elec
E Classic ⁽¹⁾	40 160	0	nc	Elec
SE Classic ⁽¹⁾	44 810	0	nc	Elec
SE Favourite ⁽¹⁾	46 020	0	nc	Elec
SE JCW ⁽¹⁾	47 950	0	nc	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40 000	+898	nc	E
John Cooper Works	61 350	+17 247	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16 490	0	7 %	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18 990	+50	9 %	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23 190	+50	9 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29 490	0	7 %	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30 490	0	7 %	PHEV
ASX				
1.0 MPI-T 91 Invite	25 490	+898	8 %	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31 990	+818	8 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35 290	0	11 %	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36 490	0	11 %	PHEV
1.6 MPI HEV 159 Instyle	43 490	0	7 %	PHEV
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42 990	0	14 %	PHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+400	4 %	E
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	3 %	PHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32 900	0	3 %	PHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34 700	+1 172	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36 900	+1 386	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40 000	+1 276	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42 900	+1 276	5 %	E
e-Power 190 Tekna	44 700	0	5 %	PHEV
e-Power 190 N-Design	45 100	0	5 %	PHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39 300	0	5 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41 800	0	6 %	Elec
87 kWh 242 Advance	46 300	0	6 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	5 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 900	0	5 %	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61 900	0	3 %	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43 800	+2 140	2 %	PHEV
e-4orce 213 Acenta	46 100	+4 521	2 %	PHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48 300	+4 631	8 %	PHEV
Townstar Combi				
1.3 Tce 130 Acenta	26 800	+2 544	13 %	E
Electrique 45 kWh Acenta	39 000	-4 000	4 %	Elec
OPEL				
Corso				
1.2 75 Edition	19 400	+100	nc	E
1.2 75 GS	21 300	+100	9 %	E
1.2 Turbo 100 GS	22 800	+50	9 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	26 200	+240	9 %	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25 400	0	nc	PHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27 300	0	nc	PHEV
Electrique 136	32 000	-4 000	8 %	Elec
Electrique 156 GS	35 000	-4 000	8 %	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24 500	nc	nc	PHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26 000	nc	nc	PHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28 500	nc	nc	PHEV
Electric 113 Edition	29 000	-4 000	nc	Elec
Electric 113 GS	31 500	-4 000	nc	Elec
Mokka				
1.2 Turbo 100	25 900	+190	12 %	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29 400	+360	12 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30 900	+360	14 %	E
1.2 Turbo 136 GS	29 000	+170	14 %	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31 500	+170	10 %	E
Electric 136	42 000	-4 000	10 %	Elec
Electric 156 GS	44 000	-4 000	10 %	Elec
Astra				
1.2 Turbo 110	28 550	+170	10 %	E
1.2 Turbo 130 GS	32 800	+210	6 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	36 100	0	5 %	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44 050	0	6 %	PHEV
GSe	49 150	0	6 %	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33 550	+230	10 %	D
Electric 156	40 990	-4 000	5 %	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29 700	+170	7 %	E
1.2 Turbo 130 GS	33 950	+210	6 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	37 250	0	8 %	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45 200	0	6 %	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38 150	+230	6 %	D
Electric 156	42 140	-4 000	9 %	Elec
Grandland				
1.2 Turbo 130 GS Light	38 900	+740	8 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light	42 100	+210	8 %	PHEV
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	36 850	-4 000	nc	Elec
PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19 550	+100	7 %	E
1.2 PureTech 100 Active	20 850	0	7 %	E
1.2 PureTech 100 Allure	22 750	0	7 %	E
1.2 PureTech 100 GT	24 650	0	3 %	E
1.2 Hybrid 100 Active	23 550	0	2 %	PHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25 450	0	4 %	PHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27 350	0	3 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28 550	0	3 %	PHEV
électrique 136 ch Active	34 100	-4 000	2 %	Elec
électrique 136 Allure	36 100	-4 000	2 %	Elec
électrique 156 GT	38 300	-4 000	2 %	Elec
2008				
1.2 PureTech 100 Active	28 700	+170	20 %	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.2 PureTech 100 Allure	28500	+170	7 %	E
1.2 Hybrid 136 Active	30900	0	6 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	6 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	6 %	PHEV
Electrique 136 Active	39250	-4000	6 %	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-4000	6 %	Elec
Electrique 156 Active	40250	-4000	6 %	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	6 %	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	6 %	Elec
308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29820	+210	13 %	E
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	22 %	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	10 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	10 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	10 %	PHEV
PHEV 180 Active Pack	41170	0	14 %	PHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	14 %	PHEV
PHEV 225 GT	47620	0	14 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13 %	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	22 %	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	14 %	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	14 %	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	14 %	Elec
308 SW				
1.2 PureTech 130 Active Pack	30920	+240	7 %	E
1.2 PureTech 130 Allure	32770	+240	7 %	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	32950	0	6 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	6 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	6 %	PHEV
PHEV 180 Active Pack	42170	0	5 %	PHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5 %	PHEV
PHEV 225 GT	48620	0	5 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7 %	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37270	+280	7 %	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	3 %	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	3 %	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	3 %	Elec
3008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	38490	nc	2 %	PHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	42990	nc	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 GT	47490	nc	nc	PHEV
Electric 210 Allure	44990	-4000	2 %	Elec
Electric 210 GT	46990	-4000	2 %	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	10 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	PHEV
PHEV 180 Allure	46500	0	16 %	PHEV
PHEV 180 GT	48350	0	16 %	PHEV
PHEV 225 GT	51250	0	16 %	PHEV
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8 %	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	8 %	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8 %	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	54400	0	8 %	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70850	0	7 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+330	3 %	D
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3 %	D
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3 %	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	53800	0	3 %	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3 %	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	55700	0	3 %	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+540	3 %	D
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3 %	D
5008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	40490	nc	nc	PHEV
Hybrid 136 GT	44990	nc	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	44990	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 GT	49490	0	nc	PHEV
Electric 210 Allure	46990	0	0 %	Elec
Electric 210 GT	51490	-4000	0 %	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67888	+60 000	0 %	E
S	81067	+60 000	0 %	E
GTS 4.0	95110	+60 000	0 %	E
Spyder RS	169052	+60 000	0 %	E
718 Cayman				
2.0	65847	+60 000	0 %	E
S	79017	+60 000	0 %	E
GTS 4.0	93070	+60 000	0 %	E
GT4 RS	169052	+60 000	0 %	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	nc	Elec
4S	124298	0	nc	Elec
Turbo	179560	0	nc	Elec
Turbo S	216207	0	nc	Elec
Turbo GT	246638	0	nc	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	nc	Elec
4S	125300	0	nc	Elec
Turbo	180550	0	nc	Elec
Turbo S	216197	0	nc	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0 %	Elec
4S	130068	0	0 %	Elec
Turbo	181045	0	0 %	Elec
Turbo S	216692	0	0 %	Elec
Panamera (nouvelle)				
2.9	109728	+60 000	0 %	E
GTS	167787	nc	nc	E
4 E-Hybrid	125306	0	nc	PHEV
4S E-Hybrid	140540	0	nc	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	0	0 %	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	0	nc	PHEV
Macan				
2.0	72088	+60 000	0 %	E
T	77728	+60 000	0 %	E
S	81673	+60 000	0 %	E
GTS	98628	+60 000	0 %	E
Macan électrique (nouveau)				
Propulsion	82959	0	nc	Elec
4	86439	0	0 %	Elec
4 S	93091	0	nc	Elec
Turbo	119910	0	0 %	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+60 000	0 %	E
S	122400	+60 000	0 %	E
GTS	144700	nc	nc	E
E-hybrid	118800	0	1 %	PHEV
S E-Hybrid	126700	0	1 %	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	0	1 %	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60 000	0 %	E
S	127400	+60 000	0 %	E
GTS	148100	nc	nc	E
E-Hybrid	118800	0	1 %	PHEV
S E-Hybrid	130700	0	1 %	PHEV
Turbo E-Hybrid	182000	0	1 %	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCE 65 Evolution	18700	+100	11 %	E
1.0TCE 90 Evolution	20000	0	11 %	E
1.0TCE 90 Techno	21500	+50	11 %	E
1.0TCE 90 Esprit Alpine	23500	+75	6 %	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	2 %	PHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400	0	2 %	PHEV

AUTOJM.FR

CENTRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

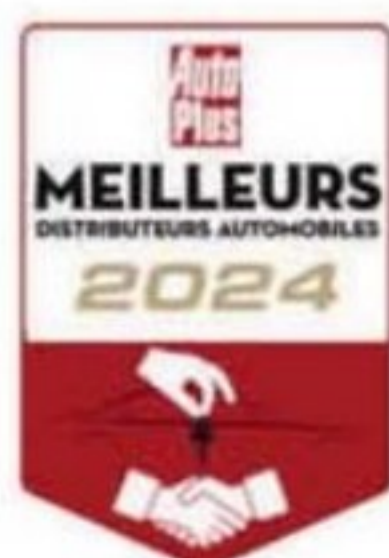


+ 1000^{**}

VÉHICULES NEUFS^{***} ET D'OCCASION DISPONIBLES

JUSQU'À
37%*
DE REMISE

VÉHICULES D'OCCASION À PARTIR DE 8 790 €^{****}



03 81 36 30 30

Retrouvez tous nos modèles sur

www.autojm.fr



**Bon pour un cadeau
pour toute commande**

Avec le code "AUTO2024"*****

Réservé aux 100 premières personnes

*Remise maximum constatée au 25/09/2024. **Nombre de véhicules en stock, en arrivage et sur commande constaté au 25/09/2024. ***Véhicules neufs sous mandat. ****Prix minimum constaté au 25/09/2024. *****Sur remise du code "AUTO2024" à AutoJM au moment de la commande, votre centre automobile multimarque vous fera bénéficier d'un cadeau surprise pour l'achat d'un véhicule neuf. Bon valable pour toute nouvelle commande. Offre non cumulable.

RCS Belfort 420 464 950

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

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'Energie) 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.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer