

N° 1884 - Vendredi 11 octobre 2024

Evénement P. 6

Périph' à 50 km/h,
ZFE, stationnement...**Dix ans
d'aberrations
anti-voiture**

Sport P. 62

Sébastien Loeb**50 ans à fond,
ça se fête !**Premier
essai P. 32

Renault 5

Coup
de cœur
assuré au
volant !

Spécial Mondial de Paris

Découvrez toutes les **nouveautés du salon** P. 16**Actus**

P. 12

**Hybrides
rechargeables**
C'est le moment
d'acheter**Test lecteurs** P. 50Vos avis sur le
Mercedes GLB**Vos droits** P. 60**Véhicule très
accidenté**: faut-il
refuser sa réparation ?

Essai **Tesla Model Y Grande Autonomie**

Jusqu'à 525 km sans recharge et un bonus

P. 48

**Match SUV hybrides**

P. 44

**Le Fiat 600 meilleur
que le Toyota Yaris Cross ?**

Occasion spécial boîte auto.

Les meilleurs modèles
à moins de 10 000 €

P. 54

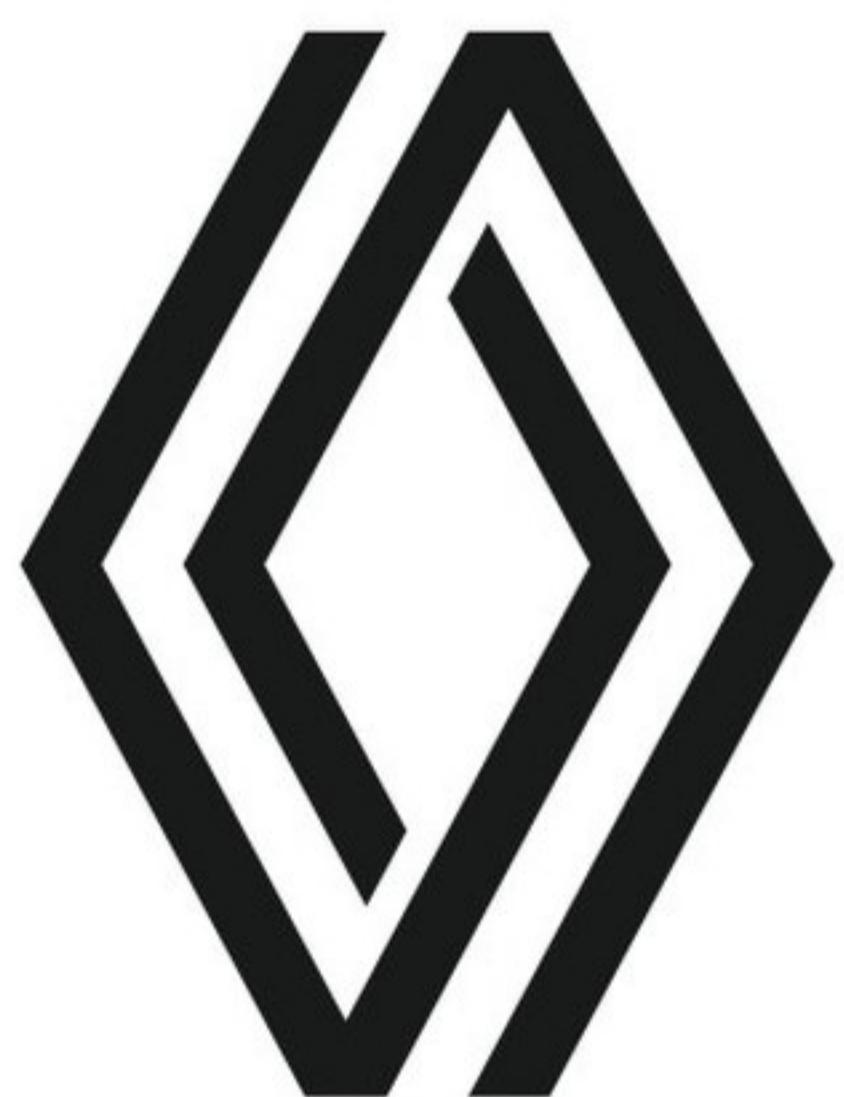
Nos secrets d'entretien
pour augmenter sa durée de vie

P. 53

L 14629 - 1884 - F: 2,50 €



renault
nouveau
portes ouvertes 10-14 oct⁽¹⁾



RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte⁽²⁾

assemblée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽³⁾
chargeur bidirectionnel
openR link avec Google intégré⁽⁴⁾
200 combinaisons de personnalisation
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

profiter
de l'offre





disponible à l'essai, en concession dès maintenant

(1) ouverture exceptionnelle le 13/10/24. (2) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour toute commande de Renault 5 neuve + forfait comprenant borne et installation **du 1^{er} au 31/10/24**. borne non substituable par une autre contrepartie, ni par une borne de recharge de nature équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle, valable pour toute commande d'un forfait borne Mobilize powerbox verso avec installation de Mobilize power solutions, via points de vente Renault participants. (3) selon données wltp. (4) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)* : 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52 kwh. émissions co₂(g/km)* : 0.** *selon norme wltp.

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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

Polo.

À partir de 129 €/mois.*

**Location Longue Durée 37 mois
1^{er} loyer de 4 500 €.**



**À découvrir lors des Journées
Portes (Vraiment) Ouvertes du 10 au 14 octobre.****

* Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuve en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 4 500 €, suivi de 36 loyers de 129 €. Offre réservée aux particuliers valable du 01/10/2024 au 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté: Polo R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 4 500 € suivi de 36 loyers de 235 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/10/2024 et le 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. ** Selon arrêté préfectoral.

Cycles mixtes de la Polo R-Line 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP : 5,5. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 125. 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 Bourronne, Villers-Cotterêts
RCS Soissons 832 277 370.



Sommaire

Numéro 1884 – Semaine du 11 au 17 octobre 2024

ACTU

- 6 L'événement 10 ans de mesures anti-bagnoles à Paris
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Les nouveautés
Mondial de l'auto : c'est parti!



Page 16



A. SAUNIER



N. SOLER



N. SOLER

ESSAIS

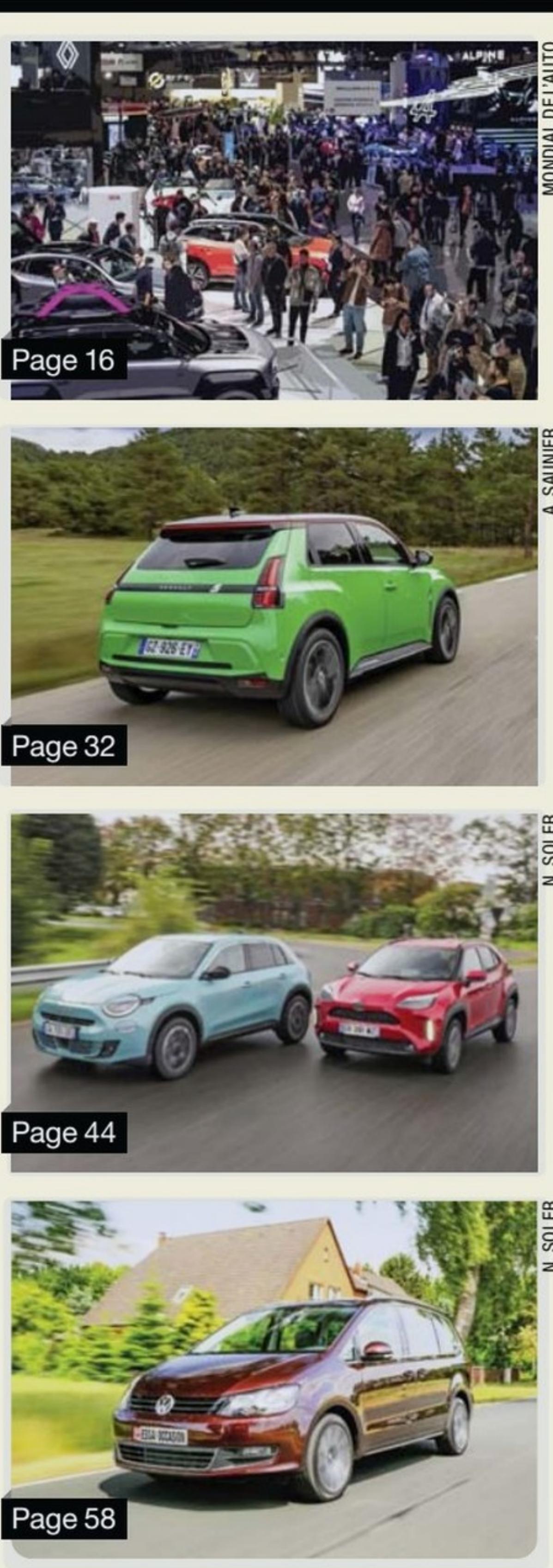
- 31 Le labo
- 32 Panoramique La toute nouvelle Renault 5 E-Tech de 150 ch
- 38 Dossier Les voitures les plus légères... et les plus lourdes du marché
- 44 Match Le Fiat 600 1.2 Hybrid La Prima DCT6 de 100 ch face au Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride Design de 116 ch
- 48 Essai Le Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion de 347 ch
- 50 Test lecteurs Le Mercedes GLB 200 d BVA9 AMG Line de 272 ch

GUIDE PRATIQUE

- 52 Les coachs Auto Plus Boîte automatique, comment la faire durer?
- 54 Acheter une voiture d'occasion Boîtes automatiques: Les bons choix à moins de 10 000 €
- 57 Ça vous est arrivé
- 58 Les stars de l'occasion Un Volkswagen Sharan 2 diesel (2010-2022) à moins de 15 000 €
- 60 Le coin des experts Voiture accidentée thermique, hybride ou électrique: quand peut-on refuser de la réparer?

MAGAZINE

- 62 Le sport Anniversaire: Loeb, 50 ans à fond!
- 64 Auto Plus Classiques La Renault Celtaquatre
- 66 Le prix des voitures neuves



Page 58

Trait d'humeur

Une chinoise bientôt voiture électrique la moins chère de France ?



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 30 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.

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec l'Auto-Journal.
Ce numéro comporte un encart Suzuki broché en central sur la totalité de la diffusion.

Un encart Abonnement Asilage Mon Petit Science & Vie Nano est posé en 4^e de couverture sur une partie de la diffusion abonnés.

Edito

Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

A Paris, on achève bien l'automobiliste

Mardi 1^{er} octobre, 8h. Le GPS indique 50 mn pour parcourir les 15 km qui me séparent de la rédaction d'Auto Plus. Soit, après un rapide calcul, une moyenne étourdissante de 18 km/h. Ce mardi 1^{er} octobre est aussi le jour officiel de mise en place de "l'expérimentation sur quelques tronçons du périphérique" de la limitation à 50 km/h... Or mon trajet est composé – quelle chance! – pour trois quarts de l'axe qui concentre désormais l'acharnement anti-voiture de la mairie de Paris. Direction, donc, le fameux ruban circulaire. Confirmation : il est totalement saturé et les 50 km/h sont, de fait, plus un objectif qu'une limitation. De quoi laisser le temps de découvrir la mise en place de cette nouvelle règle. Les panneaux d'information qui enjambent la chaussée sont affirmatifs : "Le périphérique passe à 50 km/h". Les panneaux physiques, de part et d'autre de la voie de circulation, eux, hésitent : certains arborent encore fièrement le chiffre 70 et d'autres plus modestement un mièvre 50. Quant aux totems lumineux qui indiquaient la voie réservée des J.O., ils s'illuminent d'un 50, mais uniquement sur quelques tronçons de la rocade parisienne... Bref, un grand flou qui n'a rien d'artistique et qui plonge l'automobiliste dans une profonde incertitude. Lui qui ne savait déjà plus s'il pourrait accéder aux ZFE, circuler dans une ZTL, stationner sans risquer un FPS. Bref, de quoi en avoir plein le... DOS!

Une énième attaque contre la voiture, pratique bouc émissaire de quelques maux de la capitale : le bruit et la pollution. Espérons que la mairie de Paris cherche déjà un autre souffre-douleur car, lorsque le parc sera électrique, il n'y aura plus ni bruit ni pollution liés à la voiture. Mais cela ne sera probablement pas anticipé... comme la majorité des mesures citées. L'impréparation en amont et l'absence de bilan en aval restent les dénominateurs communs de ces malhabiles mesures politico-démagogiques.

Alors, 50 km/h ou pas sur le périph'? Oui dans la réalité, pas encore dans les sanctions. Ainsi, la préfecture de police n'est pas pressée de recalibrer ses radars pour distribuer des amendes. Un sursis bienvenu car, effet secondaire indésirable de cette baisse de la limitation, le coût des PV va exploser. Le code de la route prévoit en effet une amende de 135 euros (contre 68 aujourd'hui) pour tout excès inférieur à 20 km/h sur une route limitée à 50 km/h. Pour 51 km/h (retenus) sur le périph', ce sera donc 135 euros...

Mathieu

Durant son premier mandat à la tête de la mairie de Paris, puis au cours de l'actuel, Anne Hidalgo n'a eu de cesse de grignoter l'espace vital des automobilistes. Avec, il faut le reconnaître, une pugnacité constante et une certaine réussite. Voilà, pour la postérité, la chronologique des décisions clés, prises, pour la plupart, unilatéralement par l'édile.

JANVIER 2014

Passage du périphérique de 80 à 70 km/h

Anne Hidalgo n'était pas encore maire, mais déjà à la manœuvre en qualité de première adjointe de Bertrand Delanoë. A l'époque, le gouvernement avait adoubé le projet. Dix ans plus tard, ça n'est plus du tout la même avec le 50 km/h.

AVRIL 2015

L'invasion des pistes cyclables via le plan vélo (qui n'est pas terminé)

Alors qu'il n'y avait que 200 km d'aménagements cyclables à Paris en 2001, les deux plans vélos successifs de la ville ont fait passer le réseau à 1 094 km, en 2021. D'ici à 2026, la capitale comptera encore 180 km de pistes supplémentaires et 450 km de double-sens cyclables (des sens uniques, parfois ultra-étroits, que les vélos peuvent emprunter).

SEPTEMBRE 2015

**Première zone à circulation restreinte**

Cette ZCR (devenue ZFE pour zone à faibles émissions) a, dans un premier temps, banni les poids lourds, autocars et bus anciens. Par la suite, les bus de la RATP bénéficieront d'une dérogation pour circuler malgré leur âge !

SEPTEMBRE 2016

Piétonnisation des voies sur berge

Après les berges de la rive gauche en 2013 sous l'ère Delanoë, c'est au tour de la voie Georges Pompidou, de l'autre côté de la Seine, d'être rendue aux piétons sur 3,3 km. Une décision attaquée en justice, qui a obligé la mairie à revoir sa copie : l'argument de la pollution invoqué dans un premier arrêté étant bancal, il a été remplacé par un impératif de protection d'un site historique classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Bien joué !

JANVIER 2017

Les premiers diesels bannis

Paris est la première ville à rendre la vignette Crit'Air obligatoire et à interdire les véhicules non classés. Six mois plus tard, le 1^{er} juillet, ce sont les diesel d'avant 2001 (Crit'Air 5) qui sont priés d'aller fumer ailleurs.



Par François Tarrain

LES CHRONIQUES DE "CALAMITY"

10 ans de mo antibagn

*"Vous avez été éliminés et la sentence est irrévocable!" La célèbre phrase de Denis Brogniart dans *Koh-Lanta* pourrait venir d'Anne Hidalgo au sujet de la chasse aux voitures qu'elle mène, inlassablement, depuis dix ans dans la capitale. A ceci près qu'ici, il n'y a pas de totem d'immunité : à la fin, il n'en restera aucune.*

D'aussi loin qu'on se souvienne, la première et dernière fois où Anne Hidalgo s'est mise à la place du conducteur, c'était en octobre 2021. Alors candidate à l'élection présidentielle, elle reconnaissait, dans une interview à *Libération*, que "Onze millions de personnes ont besoin de leur voiture tous les jours pour aller travailler" et qu'en attendant "de tourner la page des véhicules thermiques", il faudrait "baisser les taxes sur le prix des carburants". Las, la promesse n'a pas suffi à

lui faire dépasser les 1,7 % des suffrages, lors du premier tour de 2022, soit le pire score de l'histoire du PS à cette élection. Avant et après ce camouflet, en revanche, elle n'a eu aucune pitié pour les Français qui rouent, a fortiori s'ils vivent à l'extérieur du périph'. On ne compte plus – ou plutôt si, dans notre frise chronologique – les initiatives qui ont mis des bâtons dans les roues des automobilistes. Avec, à chaque fois, les mêmes arguments – assénés souvent sans s'embarrasser d'études d'impact – pour passer en force : la pollution, le bruit, la sécurité et même, s'agissant de la piétonnisation des voies sur berge, la protection du... patrimoine historique. Preuve que l'édile est (juridiquement) bien entourée, car toutes ses décisions, aussi impopulaires soient-elles, ont été appliquées. Avec pour conséquence de rendre la conduite dans Paris aussi insupportable que dangereuse. Une "stratégie du dégoût", en somme, qui consiste à dissuader quiconque – motards compris – de mettre une jante à l'intérieur de l'enceinte du périph', au risque d'y rester tanqué des

JANVIER 2018

L'un des stationnements les plus chers du pays

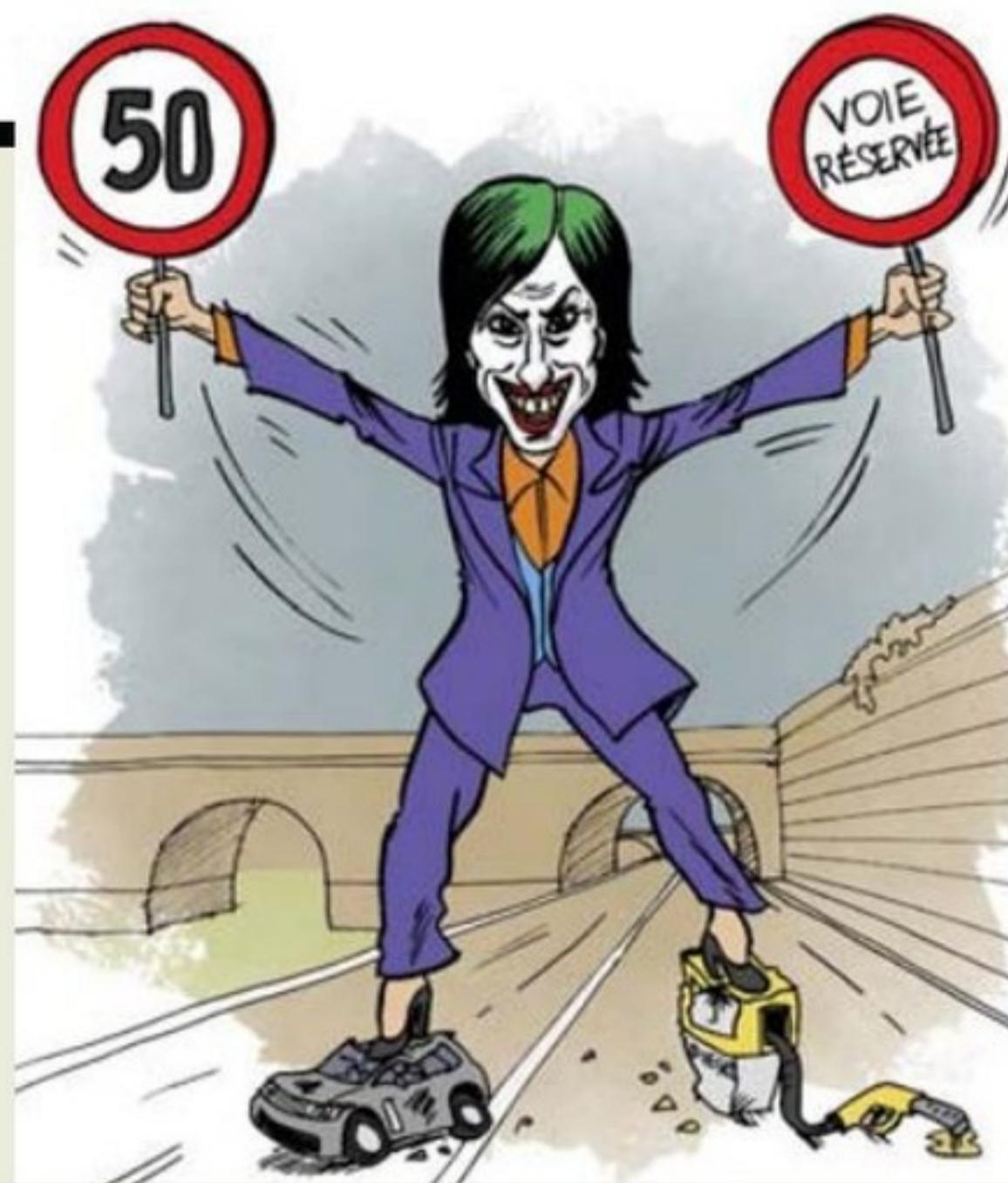
Lorsque le stationnement payant a été dépenalisé, Paris a instauré les tarifs (et sanctions) parmi les plus élevés de France : 6 € de l'heure et un forfait de post-stationnement (FPS) à 50 €. Seul Lyon était plus gourmand (60 € en centre-ville)... Un affront vite lavé par la capitale, qui a porté le FPS à 75 € en août 2021. Résultat : un chiffre d'affaires total de 335 millions d'euros en 2023, atteint grâce aux redoutables sulfateuses à PV.



ILLUSTRATION: CIRBOX

ANNE" À PARIS

mesures noires



heures. Et tant pis si les banlieusards ne viennent plus, au diable les livreurs qui ne peuvent plus approvisionner les commerces... Qu'importe les conséquences socio-économiques, l'objectif, dogmatique, est atteint. Mais, apparemment, pas encore suffisamment, vu les mesures qui viennent d'entrer en vigueur... à la veille de l'ouverture du Mondial de l'auto. Tout un symbole.

50 km/h, stationnement...

D'abord le passage aux forceps du 50 km/h sur le périph', décidé unilatéralement pour réduire les nuisances sonores subies par les riverains. La région a bien tenté de dissuader la mairie, en proposant de financer en partie la pose d'enrobés anti-bruit... Sans succès. Que voulez-vous, Anne est tête! Instauré sur la totalité des 35 km de l'anneau parisien, le "50" est pourtant lourd de conséquences: désormais, le moindre excès de vitesse est sanctionné par un PV à 135€ au lieu de 68€ (encore faut-il que les radars soient recalibrés) et la pratique de l'interfile est interdite aux deux-roues motorisés... Tant qu'elle n'est pas à nouveau auto-

risée. Autre effet néfaste: il y a fort à parier que les conducteurs vont avoir les yeux rivés sur leur compteur, plutôt que sur la route. Reste maintenant à voir si le coup de frein (et de force), imposé par Anne Hidalgo, pourrait être remis en question. En tout cas, la résistance s'organise : entre la préfecture qui compte mesurer les effets bénéfiques (ou pas) de la mesure et les associations qui vont en faire autant, rendez-vous dans un an!

L'autre coup de massue du moment, c'est bien entendu l'envolée des prix du stationnement qui frappe les véhicules "lourds": 18€ de l'heure, jusqu'à 225€ de prune... C'est du jamais-vu. Avec, jusqu'à présent, des zones d'ombre persistantes sur le sort réservé à certains véhicules "basse émission": les hybrides rechargeables (et les GPL) sont-ils bien épargnés jusqu'à 2 tonnes? Rien n'est clair. Hormis une chose: avec l'arrivée annoncée d'une "zone à trafic limité" dans le centre de Paris et d'une voie réservée sur le périph' en 2025, Calamity Anne a encore quelque plombs à distribuer.

JUILLET 2018

Fin des Autolib'

Elles avaient beau être en piteux état, elles rendaient de fiers services aux Parisiens et aux banlieusards, ces Bluecar à la carrosserie en alu brossé. Mais, début 2018, le torchon brûle entre Bolloré, le syndicat qui gère Autolib' et la mairie de Paris. Le contrat est donc rompu le 31 juillet 2018.

OCTOBRE 2018

Début de la vidéo-verbalisation



Le réseau de caméras qui quadrille Paris n'a pas d'équivalent: de 1200 au tout début, elles sont passées à 4000

aujourd'hui, utilisées pour relever, à distance et sans interpellation, une vingtaine d'infractions. Grâce à elles, les agents de la ville, mais aussi ceux de la préfecture, ont dressé près de 570 000 PV en 2023!

JUIN 2026

D'ici à la fin de sa mandature, Anne Hidalgo devrait avoir supprimé 60 000 à 70 000 places de stationnement en voirie, soit environ la moitié du contingent.

DÉBUT 2025

Voie réservée sur le périph'.

Ne pouvant décider de pérenniser les "voies olympiques" sans l'accord du ministère des Transports, la ville a dû temporiser. Désormais, il est question de réserver début 2025 la file de gauche du périphérique aux véhicules avec au moins deux personnes à bord (covoiturage ou pas), à ceux de transport en commun et de secours et aux taxis. Le même projet est par ailleurs prévu sur des portions de l'A1 et de l'A13.

OCTOBRE 2024

Le coup d'accélérateur

Depuis le 1^{er} octobre, la lutte antivoitures est montée d'un cran. Ou plutôt de quatre : explosion du prix du stationnement payant ; instauration du 50 km/h sur le périphérique ; trafic de transit bientôt interdit dans les quatre premiers arrondissements... et même l'interdiction de vendre du gazole dans quatre des 15 stations-service TotalEnergies parisiennes. Mesquin.

FÉVRIER 2024

Lancement de la campagne "anti-SUV"



Sous prétexte de demander aux Parisiens s'ils veulent "plus ou moins de SUV à Paris", la mairie cherche à obtenir leur assentiment pour faire payer bien plus cher le stationnement des gros véhicules, SUV ou pas.

La votation a lieu le 4 février, elle ne déplace pas les foules (78 121 votants) et le "oui" l'emporte d'une courte tête avec 54,55 % des suffrages. Une mascarade pour les observateurs, un plébiscite pour la ville, qui entérine le triplement des tarifs pour les véhicules de plus de 1,6 ou 2 tonnes, selon leur énergie. Mesure qui épargne le stationnement résidentiel des Parisiens, bien entendu.

SEPTEMBRE 2022

Stationnement payant des deux-roues

Après avoir rendu le stationnement des voitures payant dans les bois de Boulogne et de Vincennes en octobre 2021, le passage à l'horodateur est étendu aux deux-roues motorisés. Ça tousse chez les motards, mais la mairie ne recule pas.

AOÛT 2021

Généralisation du 30 km/h



Tout Paris y passe, hormis le périphérique et quelques axes. Pourtant, au terme d'une consultation publique, seuls 39 % des Parisiens et 16 % des Franciliens étaient favorables à cette généralisation. Qu'importe, la mesure a été appliquée. Depuis, les trois radars installés sur des axes à 30 km/h flashent dix fois plus.



Ecrivez-nous : Auto Plus, votre actu, 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux ou par mail à : courrier.autoplus@reworldmedia.com (en précisant votre ville).



BIEN QUE ÇA PASSE
EN TESLA, C'EST
RISQUÉ, L'EAU
POUVANT
PROVOQUER DES
DÉGÂTS INSIDIEUX.

YOUTUBE/TOM SUNDERLAND

Voitures à batteries et fortes pluies

A côté de la flaute, les électriques ?

Avec les fortes pluies de ces derniers temps, certaines routes se sont retrouvées sous 20 cm d'eau, voire plus. Dans ces conditions, y a-t-il plus de risque à circuler en électrique qu'en thermique ?

Jean-Marc M., Tournon-sur-Rhône (07)

Pascale Gétin. Votre question fait écho à notre sujet des "Experts" sur la réparabilité d'une voiture après un sinistre (voir p. 60) ! S'agissant de la résistance à l'eau, les électriques ont la réputation d'être "bien nées". D'abord, en l'absence d'admission d'air, elles ne risquent pas de "boire la tasse" à cause d'une grosse flaute, contrairement aux thermiques. Ensuite, leur poids élevé leur permet de rester plus longtemps

au contact du sol. D'ailleurs, le web regorge de vidéos* montrant des Tesla et autres franchissant de profonds gués sans encombre. Renault affirmait, au lancement de la Zoe en 2012, qu'elle pouvait résister à 40 cm d'eau ! Et pas de risque de court-circuit ou d'électrocution : la batterie est encapsulée et le circuit électrique, isolé. Pour autant, en cas de semi-immersion, de sérieux dégâts peuvent, comme sur une thermique, se déclarer après coup. Ainsi, mieux vaut faire preuve d'une extrême prudence si le niveau monte, notamment en circulant au pas pour éviter de créer une vague d'étrave aux conséquences potentiellement graves.

Patience et longueur de temps...

Je suis très intéressé par la Denza Z9GT. Sa sortie en France étant incertaine, il doit bien être possible de l'acquérir en Chine et de l'importer à titre individuel. Pouvez-vous m'en dire plus sur la démarche et m'indiquer une société qui pourrait s'en occuper ?

Patrick Blondel, Selles-sur-Cher (41)

Agnès Lasbarrères. Inconnue chez nous, Denza est, à la base, une coentreprise créée en 2012 par Mercedes et BYD. Désormais détenue à 100 % par le constructeur chinois, la marque doit arriver en Europe en 2025, comme nous l'a confirmé BYD. Avec, dans ses cartons, son imposante Z9GT : 5,18 m de long, 965 ch et 1 000 km d'autonomie annoncée pour la version électrique (l'hybride rechargeable est aussi prévue)... Impressionnante, tout comme son prix : à partir de 43 000 € en Chine ! Quant à imaginer l'importer à titre individuel, c'est illusoire, ne serait-ce que pour une question d'homologation. Non, vous devrez patienter jusqu'à son arrivée en Europe. Au mieux pourrez-vous peut-être l'acheter avant sa sortie en France, si elle est disponible dans un autre pays de l'UE.



DENZA

Il paraît que le malus CO₂ maximum va passer à 70 000 € l'an prochain, puis à 90 000 € en 2027 ? A mon avis, on va voir de plus en plus de grosses cylindrées immatriculées au Luxembourg...

Fabrice D., Anglure (51)

Pierre Audemar. C'est en effet ce qui se profile. Le malus pourrait aussi débuter 5 g plus bas et celui sur la masse, être durci. Le point sur le sujet dans les "News" (p. 12).

La vidange, c'est automatique ?

Peugeot ne préconise aucune vidange de la boîte auto. EAT8. Pourtant, le fabricant de celle-ci recommanderait, lui, de l'effectuer entre 60 000 et 80 000 km. Qui croire ?

Dimitri F., par e-mail

Pierre-Louis Champeaux.

Quoi qu'en dise le constructeur, une vidange de boîte auto. présente un réel intérêt pour faire durer celle-ci. Encore faut-il trouver un pro qui s'en charge. Peugeot refusant d'assurer la prestation, il faut se tourner vers les spécialistes de la BVA. Et sans se précipiter, la limite des 80 000 km n'étant pas absolue (voir "Boîte automatique, comment la faire durer", p. 53)

Horodateurs virtuels et fraude

Dans le n° 1881, vous parlez de panneaux portant un QR code pour payer le stationnement.

Il paraît que des escrocs remplacent ces QR codes par des faux qui renvoient vers des sites illicites. Comment repérer l'arnaque ?

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

Pascale Gétin. Peu de risque que les escrocs s'attaquent aux grands panneaux métalliques des "horodateurs virtuels" installés à Strasbourg : ils visent plutôt les bornes de paiement, comme à Nice cet été. Par prudence, méfiez-vous d'un QR code qui semble rajouté et vérifiez, lorsque vous le flashez, qu'il renvoie bien sur le site du gestionnaire du stationnement (ou de la recharge). Mieux : utilisez l'application smartphone de ce dernier, c'est le plus sûr !

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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

16%

71%

13%

Oui, et même de nombreuses fois.

Oui, une fois ou deux.

Non, jamais.

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

Pour vous, quelle est la "pire" mesure prise par Anne Hidalgo à Paris ?

- La piétonnisation des voies sur berge
 - Le 30 km/h généralisé
 - La vendetta anti-SUV
 - 50 km/h et voie réservée sur le périph'



REPORTERS AUTO PLUS





PEUGEOT E-2008 ÉLECTRIQUE



8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE



PEUGEOT i-Cockpit® 3D*
Jusqu'à 406 km d'autonomie**
Recharge rapide de 100 km en 12 min***

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

*De série, en option 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.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Par Pierre Audemar



CAMÉRA CACHÉE

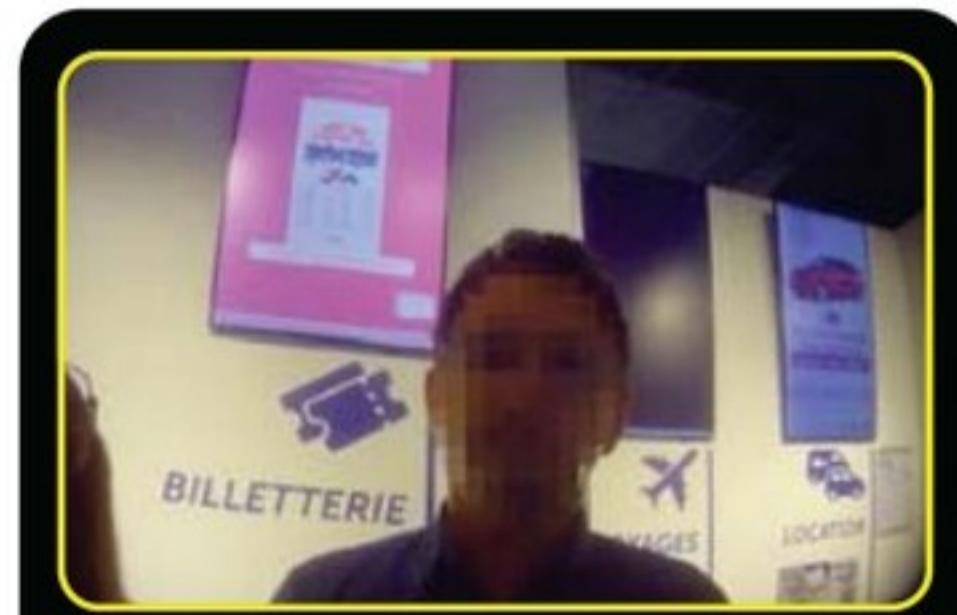
“Baisse des prix” chez Carrefour : l’occasion de louer à bon compte une auto sympa ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

L’enseigne annonce jusqu’à 40 % de baisse de prix sur la location de certains modèles ! Ainsi, le Tesla Model Y passe à 59 €/jour au lieu de 99 €. Une aubaine pour notre espion, qui compte bien s’offrir un week-end sympa en SUV électrique.



Que ce soit sur le site de Carrefour* ou en téléphonant à la plateforme dédiée, c’est toujours la même réponse : “Pour votre week-end, comptez 132 €, soit 66 €/jour”. Et les 59 € promis, alors ? “Je vous dis juste ce qui s’affiche sur mon ordinateur” **. Allons voir en magasin.

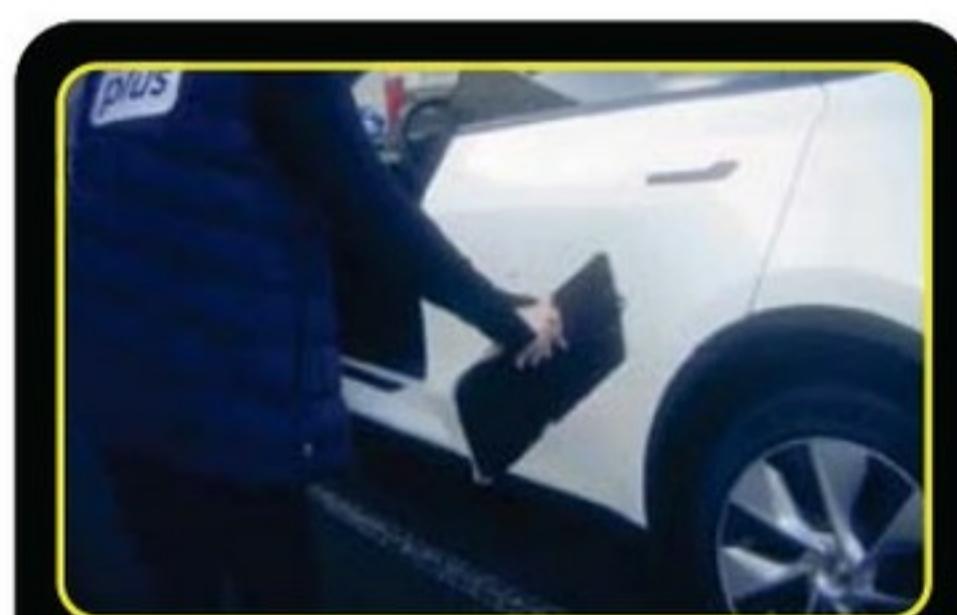


“Rien à faire, ça me sort toujours 66 €/jour. Mais, pour compenser, je vous laisse récupérer la voiture le vendredi soir au lieu du samedi matin.” Sympa. “Le jour J, il faudra venir avec votre permis, votre carte d’identité et une carte bleue impérativement à votre nom.”



Visiblement, notre espion n’est pas le seul à s’être laissé séduire par les prix agressifs de Carrefour Location. Il lui faudra patienter 20 minutes avant que l’on s’occupe de lui. Le temps de signer le contrat et... “Venez avec moi, on va faire le tour de la voiture ensemble.”

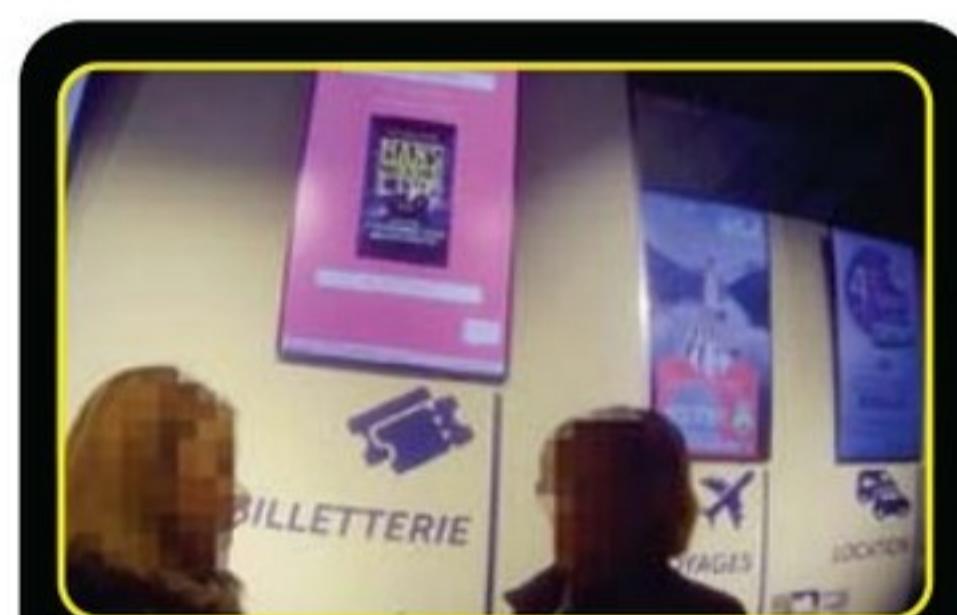
PHOTOS: DR



L’état de notre monture est conforme à l’état des lieux, duo de bosses et présence du kit de sécurité compris. “Voilà, elle est à 83 % de charge. Il faut nous la ramener au moins avec ça, sinon, c’est 1 €/kWh. Le contrat inclut 200 km. Le dépassement vous sera facturé 0,29 €/km.”



Si la voiture a eu droit à un passage au rouleau, l’intérieur, en revanche, a été laissé dans son jus. Dommage. Après 2 jours à son volant, notre espion la ramène à l’heure prévue (le retard est facturé 90 € !) et avec une batterie un peu plus chargée que le jour du départ.



Un surplus de courant qui va faire passer les 36 km en trop ? “Ah non, je ne peux pas, tout est informatisé. Ça va donc vous faire un supplément de 10,44 €. Et pour l’état des lieux de retour, ne vous inquiétez pas, je l’ai fait pendant que vous attendiez.” Dommage, on aurait préféré être là.



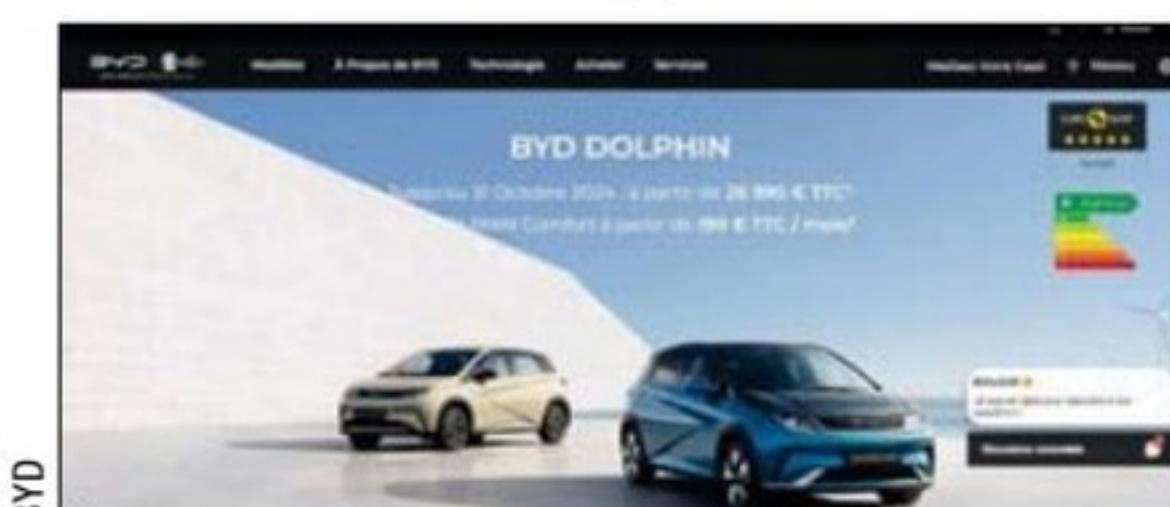
Le deal est propre (pas comme l’auto)

Pour être honnête, même à 66 €/jour, l’offre fait plus que tenir la route. Un petit supplément, compensé par le fait d’avoir récupéré les clés plus tôt que prévu. Bémols : le coût non négligeable des kilomètres en rab et l’état de la l’auto, qui n’avait pas vu l’aspiro depuis un bail...

*Location.carrefour.fr ** Renseignement pris, il s’avère que le tarif de 59 € ne s’applique que du lundi au vendredi, hors jours fériés.

BON PLAN OU PAS ?

La BYD Dolphin à 199 €/mois



La promesse :

Le constructeur chinois se lance sur le marché de la location longue durée avec un contrat de 49 mois/40000 km à 199 €/mois pour la compacte Dolphin.

► Valable sur la version Comfort (peinture métallisée, GPS, caméra 360° et 320 km d’autonomie mesurés par notre labo), cette offre est soumise à l’application d’un rabais de 7000 €. Pas de problème, il est accordé à tout le monde jusqu’au 31 octobre. Sans entretien, mais avec la garantie (d’office sur les BYD durant 6 ans/150000 km), ce financement requiert un 1^{er} loyer majoré à 1500 € (seulement 4 % du prix catalogue, fixé à 33990 €). Après 4 ans, ce contrat aura donc coûté 11 052 € (soit un tiers de la valeur initiale de la voiture) ce qui en fait une excellente affaire.



A ces conditions, c'est tentant.

La Toyota Yaris Hybride à 199 €/mois



La promesse :

Jusqu’au 4 novembre, Toyota propose une location avec option d’achat de 37 mois et 30 000 km sur sa citadine hybride.

► C’est l’entrée de gamme

116h Dynamic, déjà bien équipée, qui sert de base à cette offre. Une remise de 4 000 € est également déduite. Le hic, c’est qu’une part de celle-ci (1 000 €) est soumise au fait de choisir un exemplaire blanc pur, en stock. Pas simple. Et, en prime, le 1^{er} loyer est majoré à 4 650 € (5 650 €, si on choisit une voiture qui n’est pas en stock). Au final, le coût total sera de 11 814 €, soit 48 % du prix neuf, entretien compris (12 814 € et 52 %, si l’auto est à commander), ce qui est correct. En revanche, l’option d’achat (14 431 €) est élevée et ne mérite pas que l’on envisage de garder la voiture.



Gros apport, voiture en stock... Trop de clauses.

De quoi



flasher

**Capturez vos plus beaux moments
grâce à nos remises exceptionnelles.
Sans forfait, sans engagement.**

289€

au lieu de 399€

Xiaomi Redmi Note
13 Pro 5G

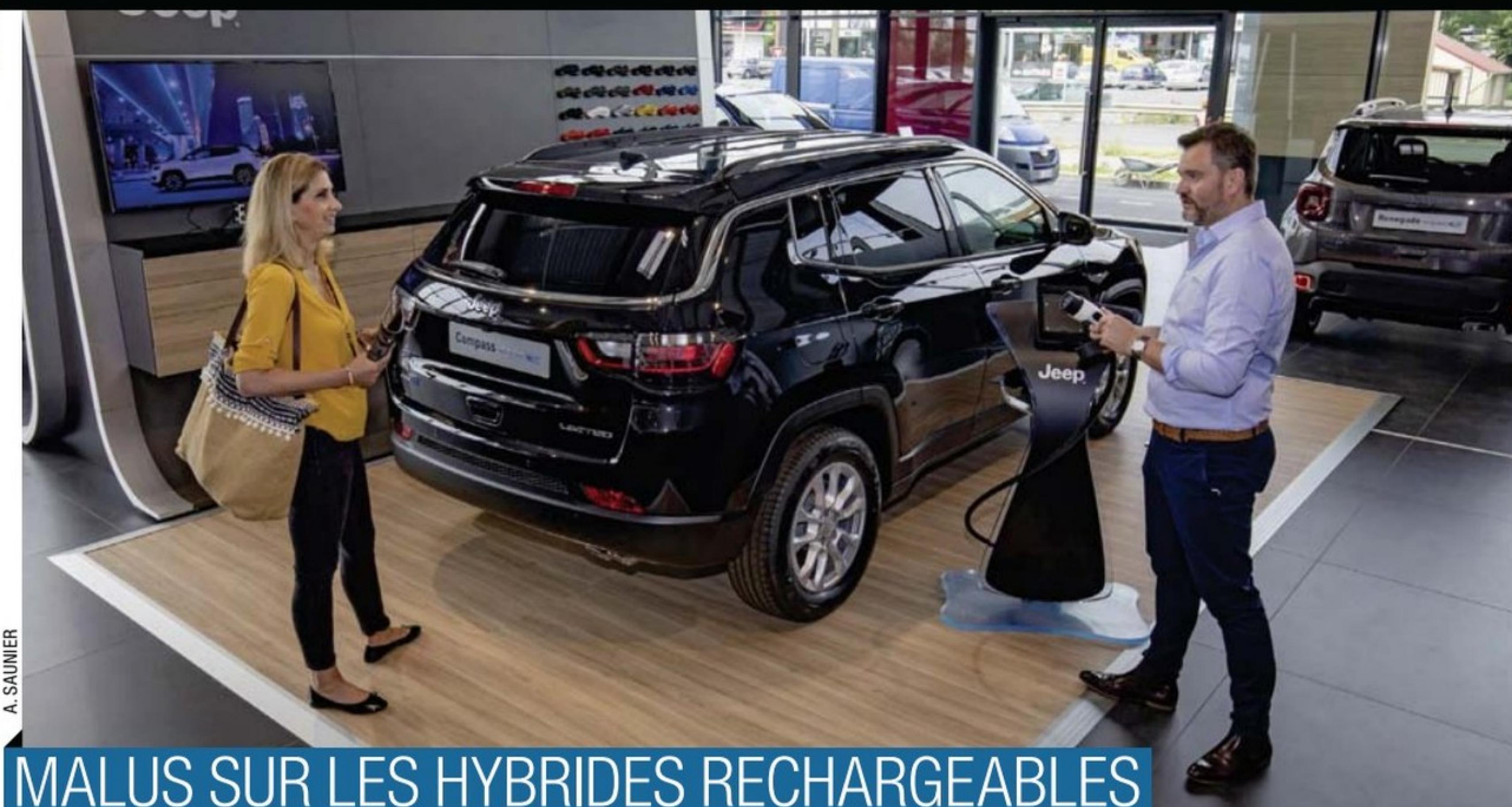
549€

au lieu de 599€

Google Pixel 8

orange™
est là

Offre soumise à conditions, valable en France métropolitaine du 10 au 23 octobre 2024.
5G : avec offre compatible, uniquement dans les zones déployées (réseau 5G en cours de déploiement).
Couverture détaillée et différenciée sur [reseaux.orange.fr](#)



A. SAUNIER

MALUS SUR LES HYBRIDES RECHARGEABLES

Epargnés jusqu'à présent, les hybrides rechargeables seront taxés l'an prochain à cause de leur (sur)poids. Pour éviter ce malus sur la masse (cf. p. 38), une seule solution : se faire livrer son véhicule au plus tard le 31 décembre 2024.

La facture s'alourdit en 2025

Jusqu'à présent, la plupart des voitures hybrides rechargeables échappaient, tout comme les 100 % électriques, au double malus français, celui sur le CO₂ et celui "au poids". Un privilège sur le point de tomber.

Grâce à un savant tour de passe-passe, les modèles hybrides rechargeables ont toujours été homologués avec des niveaux de consommation (généralement entre 1 et 2 l/100 km), et donc de rejets de CO₂, ridiculement bas. Ainsi, depuis l'instauration du malus écologique fin 2007, les autos dotées de cette technologie ont, à de très rares ex-

ceptions près, toujours échappé au paiement de cette taxe. Bis repetita en 2022, lorsqu'est mis en place le malus au poids. Le texte voté prévoit que ces voitures, forcément lourdes, puisqu'équipées de deux moteurs et d'une batterie de traction, ne soient pas impactées, pour peu que leur autonomie électrique en ville atteigne au moins les 50 km, selon le protocole WLTP.

Ecologie ou économie

Toutefois, depuis la loi de finances 2024, on sait que l'Etat veut revenir, au moins partiellement, sur ce régime favorable. Ainsi, dès le 1^{er} janvier prochain, les hybrides rechargeables seront soumises au paiement du malus au poids. Néanmoins, elles devraient avoir droit à un abattement de 200 kg. Ne seraient ainsi

concernés que les exemplaires pesant plus de 1 800 kg en ordre de marche (contre 1 600 kg pour les thermiques)... ce qui englobe presque toutes les représentantes du genre. Voilà pour le scénario le plus favorable, car le gouvernement Barnier ne cache pas son intention de durcir, dès 2025, la taxation des moyens de transport les plus polluants. Une dénomination sans fondement officiel mais qui semble mettre toutes les voitures, sauf les électriques (mais pour combien de temps ?), dans le même panier que l'aviation.

CARBURANT

Baisse de prix généralisée depuis un an... sauf pour le GPL !

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 3 octobre 2024.

Cours du baril de Brent : 67,51 € (+ 3,93 €).

GRASOLE **1,603 €**
- 0,7 ct en une semaine
- 34 cts en un an

SP95-E10 **1,693 €**
- 0,9 ct en une semaine
- 21,1 cts en un an

SP95 **1,724 €**
- 0,8 ct en une semaine
- 19,1 cts en un an

SP98 **1,797 €**
- 0,8 ct en une semaine
- 18,3 cts en un an

E85 **0,810 €**
- 0,4 ct en une semaine
- 21,6 cts en un an

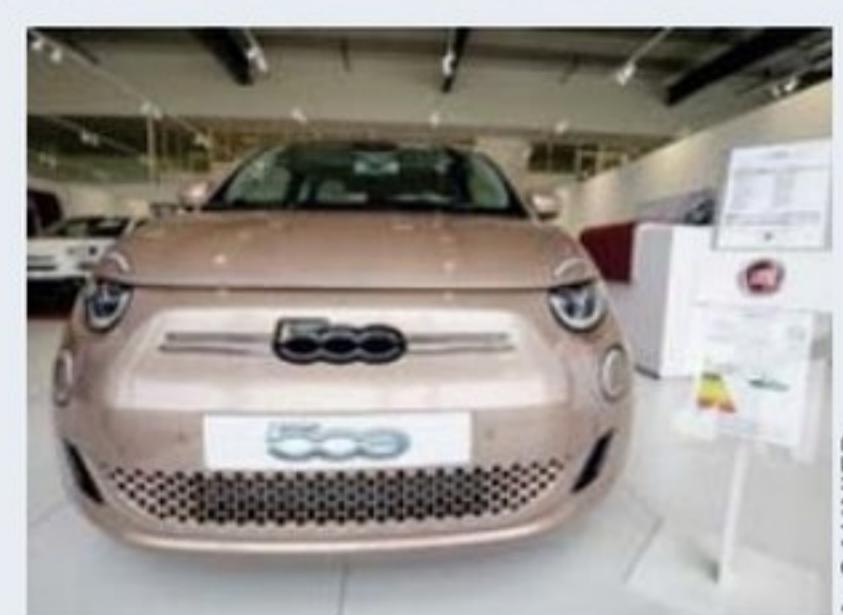
GPL **1,009 €**
- 0,1 ct en une semaine
+ 2,3 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

DES TAXES EN PLUS, DES AIDES EN MOINS...

Vers un bonus abaissé à 3 000 €?

En matière de fiscalité automobile, si certains dispositifs vont fortement augmenter l'an prochain (lire ci-dessus), d'autres s'apprêtent à baisser... Ce sera vraisemblablement le cas du bonus à l'achat d'une voiture électrique neuve, qui pourrait passer de 4 000 € à 3 000 €. Quid des 7 000 € accordés sous



A. SAUNIER

conditions aux ménages les plus modestes ? En toute logique, ce "super bonus" devrait être, lui aussi, rogné de 1 000 €. Une mauvaise nouvelle pour les ménages concernés (et pour la part de marché des électriques), conséquence d'une équation simple : le gouvernement veut augmenter les recettes fiscales, tout en limitant l'enveloppe des aides. Et pas qu'un peu, puisqu'il serait question de la réduire d'un tiers (de 1,5 milliard à 1 milliard d'euros). Un gros coup de rabot qui laisse par ailleurs augurer une nouvelle vague de leasing social moins généreuse que la première. A confirmer lorsque le décret fixant les nouvelles règles sera publié, fin décembre, voire début janvier.

François Tarrain



Ces modèles qui vont prendre cher

Que le gouvernement s'en tienne aux mesures indiquées dans la loi de finances 2024 ou décide de les durcir, certains best-sellers vont voir leur facture finale gonfler de plusieurs centaines, voire milliers d'euros.

MARQUE MODÈLE	Taxation minimale	Le pire scénario	Remise possible
Opel Astra PHEV 180	0 €	780 €	- 28 %
BMW 330e xDrive	250 €	3000 €	- 18 %
VW Tiguan eHybrid 204	660 €	3820 €	- 14 %
Cupra Terramar eHyb. 272	1040 €	5600 €	- 12 %
Kia Sportage PHEV 253	1050 €	5530 €	- 20 %
Peugeot 3008 Plug-in 195	1050 €	5625 €	- 15 %
Toyota Rav4 Hyb. Rech.	1100 €	5750 €	- 16 %
Jeep Compass 4xe 190	1350 €	4200 €	- 28 %
Mazda CX-60 PHEV 327	2885 €	9770 €	- 20 %
Mercedes E 300 de 4M bk	10400 €	19400 €	- 17 %

Dans la loi de finances 2024, le gouvernement Borne avait déjà acté le barème 2025 du malus au poids pour les hybrides rechargeables. Il s'agit de la colonne "taxation minimale"⁽¹⁾. Mais si l'équipe de Michel Barnier décidait d'un ou de plusieurs tours de vis supplémentaires, la douloureuse pourrait être beaucoup plus indigeste (colonne "le pire scénario"⁽²⁾). Sans attendre, les constructeurs des dix modèles de notre tableau ont décidé de "brader" les exemplaires en stock ou en arrivage. Sur ces autos, il est possible d'obtenir une remise allant jusqu'au taux indiqué dans la colonne "remise possible".



10



11



卷之三



26

1. Malus au poids avec un abattement de 200 kg et une facture maximale qui reste à 60 000 €.
2. Malus au poids qui débute dès 1 500 kg, sans abattement et avec une facture maximale de 70 000 €.

2. Malus au poids qui débute dès 1 500 kg, sans abattement et avec une facture maximale de 70 000 €.

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle préféré des pompes funèbres ?

MERCEDES VITO



AAA DATA

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

les... 3626 è-C3)! **Sauvée.** Menacée de fermeture avec l'abandon des moteurs de F1, l'usine Alpine de Viry-Chatillon devient un "pôle d'excellence" chargé de développer l'hypercar Alpine, de poursuivre les recherches sur l'électricité et de superviser les programmes sportifs en cours



A person wearing a blue and yellow safety vest and a dark helmet stands on a concrete bridge railing, looking towards a blue and yellow motorcycle parked on the bridge. The background shows dense green trees.

Contrôle aux jumelles - Alpes-Maritimes (06)

Alpes-Maritimes (06)
RD6185, contrôle depuis le pont de la pénétrante à Mougins, en direction de Grasse. Le comité d'accueil est prêt à intercepter les contrevenants. 90 km/h
43°36'43.8"N 6°58'03.0"E



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

GZ-123-RE

La photo de la semaine



Des racines et désert

Vu de l'habitacle de cette voiture qui circule en plein désert du Taklamakan – au nord-est de la Chine, dans la province du Xinjiang, près du Tibet –, le paysage n'a sans doute rien d'extraordinaire. Mais si l'on prend un peu de hauteur, c'est un tout autre panorama qui se révèle : entre ombre et lumière, les sillons laissés par le lit d'une rivière (ou d'une réserve d'eau) asséchée dessinent les contours d'un arbre aux innombrables ramifications. Saisissant !



T. DE HONG / FEATURECHINA / MAXPPP



Vos images

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



Carton et polystyrène pour protéger la peinture, tendeurs à gogo, grosse pelote de noeuds... Allez, zou, en route! Vu à Luchon (31).

Par Daniel Dinger



Pas sûr que le chauffeur de cette Maybach ait mis l'antivol... Plutôt un mécontent, irrité de sa manière de se garer? Croisé au Vietnam.

Par François Kermaol



Cas rare de trouble dissociatif de l'identité chez une fourgonnette : mi-Peugeot Partner, mi-Citroën Berlingo! Diagnostiqué dans l'Aude.

Par Pirou12

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



La dernière technologie LED Retrofit homologuée sur route avec la gamme OSRAM LED NIGHT BREAKER®

Une révolution technologique et un design plus impactant : les lampes LED NIGHT BREAKER, premières lampes de remplacement LED par OSRAM homologuées pour la route¹, sont une véritable innovation. Ces lampes H7-LED, puissantes avec une température de couleur froide similaire à la lumière du jour apportent jusqu'à 230 % de luminosité en plus² sur la route. Vous pouvez désormais voir plus loin et réagir plus vite. Par rapport aux lampes halogènes ordinaires, les NIGHT BREAKER LED, grâce à leur résistance aux vibrations et leur durée de vie jusqu'à 5 fois plus longue³, vous assure une conduite nocturne plus sûre et plus confortable. Disponible aussi en H4 de première génération. Passez à la technologie LED.

Faites confiance à OSRAM - le numéro 1 de l'éclairage automobile.

La Lumière, c'est OSRAM



Vérifiez la compatibilité de votre véhicule :
www.osram.com/nb-led

OSRAM



¹ Source lumineuse LED homologuée - ne s'applique qu'aux pays respectifs dans lesquels il existe une homologation ou une homologation équivalente, ainsi qu'aux modèles de véhicules et aux fonctions d'éclairage figurant actuellement dans la liste de compatibilité. Pour plus de détails, voir www.osram.com/nb-led ² Par rapport au minimum ECE R112. Avec 50% d'éblouissement en moins.

³ Par rapport aux lampes halogènes.



PARIS, PORTE DE VERSAILLES, DU 15 AU

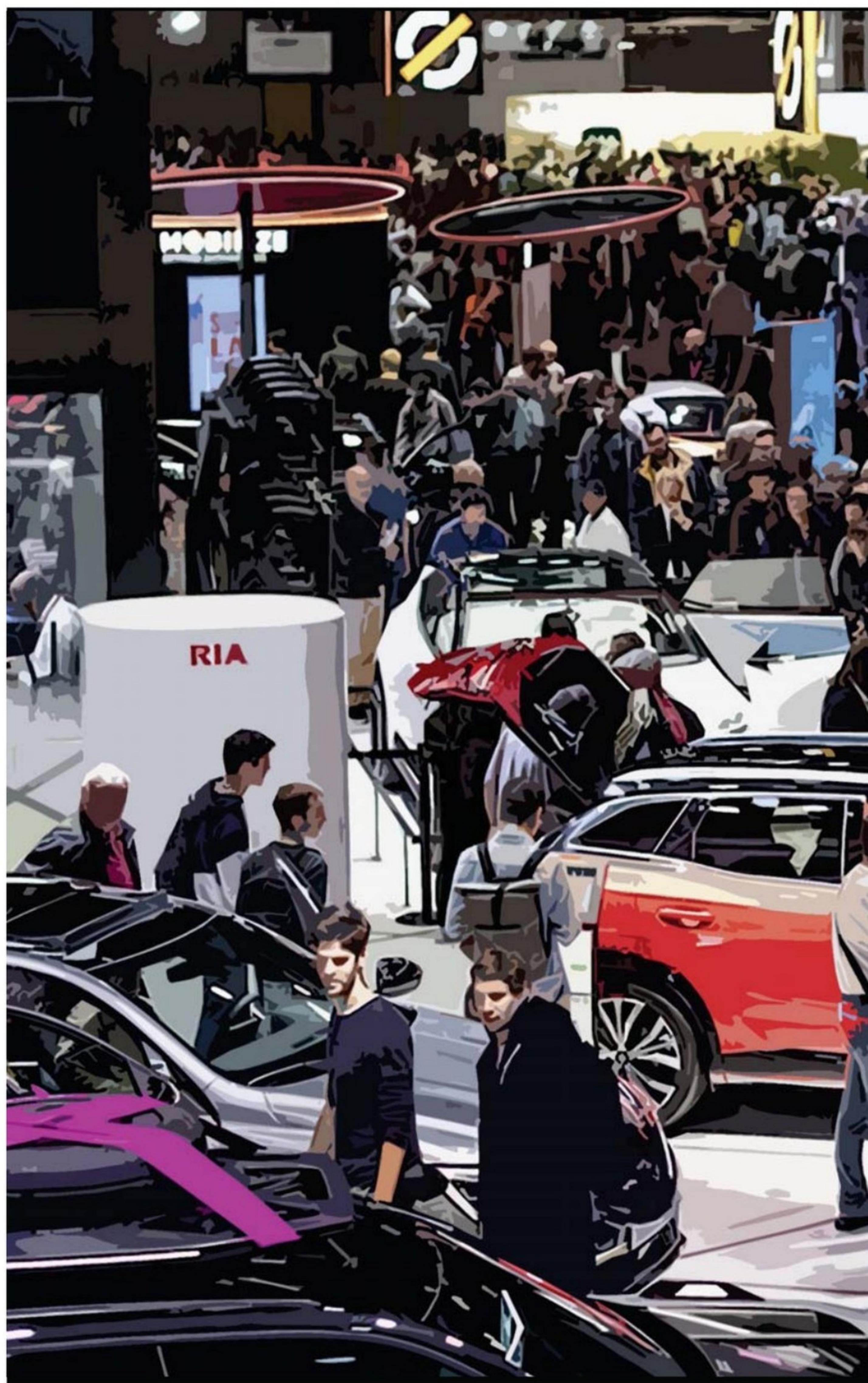
Mondial de l'auto,

Après une édition 2022 en demi-teinte, le Mondial de l'auto retrouve des couleurs cette année. Une vingtaine de marques y sont attendues. Tour d'horizon des nouveautés à ne pas manquer à l'approche de l'ouverture du salon.

Le Mondial de l'auto n'avait pas marqué les esprits en 2022 : nombreux constructeurs absents, programme pauvre en nouveautés... Certains pensaient même qu'il ne s'en relèverait pas. A tort ! Non seulement le salon de Paris est toujours là deux ans plus tard, mais il a retrouvé l'intérêt des constructeurs. On est encore loin des éditions à succès des années 2000, où les exposants se disputaient les meilleurs emplacements, mais avec une vingtaine de marques présentes (contre une petite dizaine en 2022), l'édition 2024 marque un retour en force.

De vraies surprises

A l'exception de DS Automobiles, tous les constructeurs français ont répondu présent, avec plusieurs surprises dans leurs cartons. Alpine dévoilera l'A390_β, un concept-car préfigurant son futur SUV électrique à côté de sa R5 vitaminée, l'A290. Citroën présentera un show-car de son nouveau C5 Aircross (en plus de la famille des nouvelles C3), et Peugeot lancera la version électrique de sa 408. Pour sa part, la marque au losange jouera la carte de la nostalgie avec l'inédite Renault 4 E-Tech et un concept inspiré de son coupé R17 des années 1970... sans oublier la star du salon : la R5. Le stand voisin devrait également attirer la foule : Dacia lèvera le voile sur son nouveau (et premier) grand SUV, le Bigster, qui côtoiera les récents Spring et Duster. Absentes il y a deux ans, la plupart des marques allemandes reviennent. Audi, BMW et Volkswagen dévoileront leurs derniers modèles, avec une première mondiale chez VW : le Tayron, un SUV à sept places. L'américain Ford sera aussi de retour, tout comme Cadillac, qui repart à l'assaut du marché français avec deux SUV électriques. Invité de dernière minute, Tesla ne passera pas inaperçu avec l'imposant Cybertruck, son pick-up de 5,68 m de long. Les chinois (BYD, Leapmotor, XPeng) seront également visibles sur ce Mondial, qui pâtit toutefois de l'absence des marques japonaises et de luxe.



20 OCTOBRE

c'est parti !



Le Mondial pratique

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 (mardi, mercredi,
jeudi); de 9h30 à 22h (vendredi); de 9h à 22h
(samedi); de 9h à 18h30 (dimanche).

Tarifs: 18 € en semaine, 22 € le week-end
(créneau horaire à respecter), 16 € en
nocturne (vendredi et samedi dès 18h30).
Tarif réduit pour les 7 à 15 ans (10 € en
semaine, 12 € le week-end). Gratuit pour
les moins de 7 ans.

Billetterie en ligne: [Mondial.paris/infos-pratiques/billetterie](http://mondial.paris/infos-pratiques/billetterie)

ACCÈS

Métro: ligne 12, station Porte de Versailles.

Tramway: lignes T2 et T3a, arrêt Porte
de Versailles Parc des Expositions.

Bus: ligne 80, arrêt Firmin Gillot –
ligne 39, arrêt Desnouettes.

Voiture: périphérique, sorties Porte
de Sèvres, Porte de Versailles,
Porte de la Plaine – Parkings P6 et P7.

Les principales animations

Dream Zone (Pavillon 5.1): c'est le coin
des voitures d'exception. Le public pourra
notamment y admirer la Ferrari F40,
l'Aston Martin DB5 (la voiture de James
Bond), la Porsche 964 Turbo ou encore
l'Alpine A110 Pikes Peak.

Exposition Matra (Pavillon 5.2): le musée
Matra sera présent avec une dizaine
de véhicules emblématiques de la marque,
dont le Renault Espace F1.

Espace Pop Culture (Pavillon 7.1):
avis aux amateurs du septième art, cette
exposition rassemblera une vingtaine
de modèles célèbres du cinéma. Peugeot
406 (*Taxi*), Jeep Wrangler (*Jurassic Park*),
DeLorean DMC-12 (*Retour vers le futur*)...

Centre d'essais (Pavillon 7.1): les visiteurs
pourront tester les nouveautés de plusieurs
constructeurs sur un parcours dédié.
Réservation obligatoire sur place.

Actu Les nouveautés de la semaine

ALFA ROMEO ► PAVILLON 4



ALPINE ► PAVILLON 6

A290

Alpine présentera sa bombinette électrique. Dérivée de la nouvelle Renault 5, elle s'en distingue par un look plus musclé (boucliers, jantes alu, sièges) et des moteurs plus puissants (de 180 ou 220 ch, pour l'instant). De quoi justifier des tarifs aussi élevés ?

A partir de 38 700 €⁽¹⁾



A390_B

Ce show-car préfigure le premier SUV d'Alpine, dont le lancement est prévu dans un an. Electrique – comme toutes les futures Alpine – il reposera sur la même base technique que le Renault Scenic E-Tech, mais sera doté d'un tempérament bien plus sportif et de moteurs plus puissants. **Non commercialisé**

Junior

■ Unique marque italienne présente à Paris, Alfa Romeo mettra en avant son petit SUV Junior, dont la commercialisation vient de commencer en France. Il sera présenté dans sa version hybride, baptisée Ibrida, ainsi que dans sa déclinaison sportive Veloce, équipée d'un moteur électrique de 280 ch. **A partir de 29 500 €⁽¹⁾**

AUDI ► PAVILLON 4



A5

■ La nouvelle A5 reste fidèle au thermique et sera désormais déclinée en version break (Avant). Elle prend ainsi la place de l'A4, qui deviendra 100 % électrique. Sa plate-forme intègre une hybridation légère 48V sur la plupart des moteurs, essence comme diesel. L'A5 a également été mise à jour en matière de technologies embarquées. **A partir de 45 500 €⁽¹⁾**

Q5

■ Best-seller d'Audi, le Q5 fait peau neuve. Si les évolutions extérieures sont discrètes, les changements à l'intérieur sont bien plus visibles (planche de bord, multimédia). Sous le capot, l'hybridation légère 48V devient la norme, en attendant l'hybride rechargeable à l'été 2025. **A partir de 57 550 €⁽¹⁾**



A6 e-tron

■ Cette grande berline inédite (déclinée aussi en break) ne "carbure" qu'à l'électrique. Avec sa plate-forme ultra-moderne et sa grande autonomie (757 km), elle vise clairement la Tesla Model S. **A partir de 66 500 €⁽¹⁾**

Les autres nouveautés de la marque

L'ambiance sera sportive avec les nouvelles **RS3** et **RS e-tron GT**. Les visiteurs pourront aussi admirer, sur une piste surélevée, la R18 e-tron quattro du championnat du monde d'endurance FIA. Le **Q6 e-tron** sera dévoilé dans sa version coupé Sportback.

1. Hors bonus/malus écologique.
2. Estimations Auto Plus hors bonus/malus écologique.



La voiture,
c'est parfois compliqué...

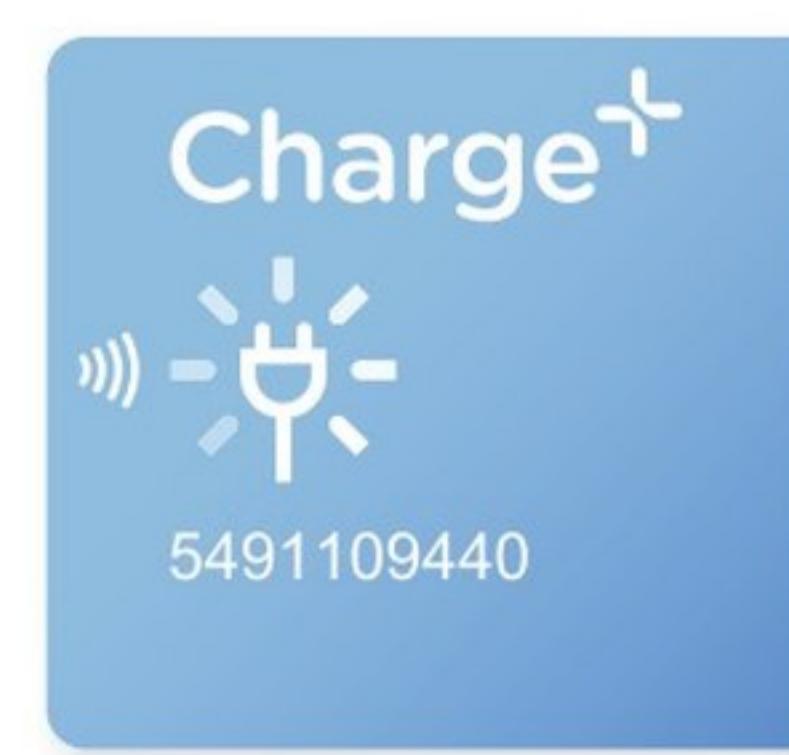
Au moins, Charge+ simplifie
vos trajets en électrique !

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



TotalEnergies

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.

Actu Les nouveautés de la semaine

BMW ► PAVILLON 4

Neue Klasse X et Neue Klasse

Ces deux concept-cars annoncent la génération de véhicules électriques sur laquelle BMW travaille depuis plusieurs années. Celle-ci donnera d'abord naissance à un SUV compact, en 2025, suivi d'une berline familiale l'année suivante. Style plus épuré, technologie de batterie inédite et réduction du poids font partie des innovations attendues. **Non commercialisés**



BYD ► PAVILLON 5.3

Yangwang U8

Ce monstre de 5,32 m de long se présente comme une vitrine du savoir-faire de Yangwang, la marque de luxe de BYD. Pesant près de 3,5 tonnes ce SUV électrique est capable de se déplacer dans l'eau : il flotte ! Il est propulsé par 4 moteurs délivrant près de 1200 ch. **A partir de 150000 €⁽²⁾**



X3

Cette quatrième génération conserve des dimensions similaires à la troisième, mais arbore un style plus osé. L'intérieur se modernise et toutes les motorisations sont désormais hybrides (48V ou rechargeables). **A partir de 63950 €⁽¹⁾**



Série 1

Lancée en marge du Salon, la nouvelle Série 1 présente une évolution notable par rapport au modèle précédent. Pas de motorisation 100 % électrique au programme pour le moment, mais des moteurs essence et diesel. **A partir de 34950 €⁽¹⁾**



Les autres nouveautés de la marque

BYD annonce la présentation d'un nouveau modèle à la silhouette dynamique. Il pourrait s'agir du **Sea Lion 07**, un grand SUV coupé électrique. L'ensemble de la gamme sera également exposé sur le stand, y compris le récent **Seal U** dans sa version hybride rechargeable, ainsi que la **Dolphin**.

CADILLAC ► PAVILLON 5.3



Lyriq

Cadillac repart à la conquête du marché européen en misant sur l'électrique. Avec ses 5 m de long, le Lyriq s'attaque au Tesla Model X. Fort de 528 ch (grâce à deux moteurs, un sur chaque essieu) et pesant près de 2,8 tonnes (!), il promet une autonomie de 530 km grâce à sa grosse batterie (102 kWh). **A partir de 81200 €⁽¹⁾**

Optiq

Avec ses 4,82 m de long, ce SUV est plus adapté au marché européen. Lors de son arrivée en France, début 2025, il viendra concurrencer les Audi Q6 e-tron, Porsche Macan et Tesla Model Y. Cadillac a soigné la présentation intérieure (dalle de 33"/83 cm), ainsi que l'insonorisation grâce à un système qui compense les vibrations. **A partir de 65000 €⁽²⁾**



Nouveau Explorer® 100% électrique

La Route 66 commence
à la Porte de Versailles.



Du 14 au 20 octobre, venez nous rencontrer
au Mondial de l'Auto - Paris 2024, Pavillon 6

Ford

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

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.

Les nouveautés de la semaine

CITROËN ► PAVILLON 4

Citroën C3 Aircross

■ Dévoilé en juin dernier, le C3 Aircross fera sa première apparition en public. Entièrement renouvelé et conçu sur une base technique inédite, il grandit (4,40 m, soit + 24 cm). Proposé en cinq et sept places, il s'équipe de moteurs essence (100 ch), hybride 48V (136 ch) et électrique (113 ch, en cinq places). **A partir de 19 400 €⁽¹⁾**



PHOTO OFFICIELLE



SCOOP

C5 Aircross Concept⁽³⁾

■ Un show-car, sûrement très proche de la version de série, devrait être dévoilé avec un design s'apparentant à celui du C3 Aircross et des motorisations (hybrides, PHEV et électriques) provenant du Peugeot 3008. **A partir de 34 000 €⁽²⁾**



A. SAUNIER

C3 et e-C3

■ Beaucoup de retard pour la nouvelle star de la marque, mais aussi de grands espoirs... Cette citadine à prix serrés se positionne comme une sérieuse rivale de la Dacia Sandero (un best-seller en Europe). **A partir de 14 990 €⁽¹⁾**

DACIA ► PAVILLON 6

Bigster

■ Dacia entre dans la catégorie des (grands) SUV compacts avec ce Bigster de 4,57 m de long, 5 places, moderne et bien équipé (compteurs numériques et écran tactile de série). Il inaugure un moteur 1.8 hybride de 155 ch et un 1.2 Eco-G de 140 ch, complétés par des 1.2 TCe de 130 ch (4x4) et 140 ch. Tous les blocs 1.2 profitent d'une hybridation légère (MHEV) en 48V. **A partir de 24 990 €⁽¹⁾**



PHOTO OFFICIELLE

Spring restylée

■ Lancée en 2021, la minicitadine électrique s'est métamorphosée. Plus moderne dehors comme dedans, elle est aussi plus chère et privée de bonus*. Elle est proposée en 65 ch avec une batterie de 26,8 kWh. **A partir de 18 900 €⁽¹⁾**



N. SOLER

Duster

■ Dévoilée en fin d'année 2023 et récemment arrivée en concession, la troisième génération du Duster ne manquera pas ce rendez-vous. On pourra ainsi mesurer ses évolutions et sa montée en gamme. **A partir de 19 690 €⁽¹⁾**

Les autres nouveautés de la marque

Bien sûr, Dacia ne manquera pas d'exposer ses autres modèles phares comme la **Sandero Stepway** et le **Jogger**. Et l'on pourra aussi admirer le prototype **Sandrider**, qui participera au Dakar 2025 ainsi qu'au championnat du monde de rallye-raid, piloté notamment par Sébastien Loeb.

*Car fabriquée en Chine.

FORD ► PAVILLON 6

Capri

■ Si son nom fleure bon les années 1970, il s'agit bien ici d'un SUV coupé électrique. D'un gabarit plutôt imposant (4,64 x 1,87 m x 1,63 m), il se décline en propulsion de 286 ch (batterie de 77 kWh) et en quatre roues motrices de 340 ch (batterie de 79 kWh) avec des autonomies de 627 et 592 km. Une entrée de gamme de 170 ch complète l'offre. **A partir de 46 400 €⁽¹⁾**



Les autres nouveautés de la marque

Ford devrait exposer sur son stand l'**Explorer**, l'**E-Tourneo Courier**, le pick-up **Ranger PHEV**, ainsi que les **Kuga** et **Puma restylés**. En revanche, la version électrique tant attendue du Puma ne devrait pas être présente. Cette dernière n'est censée être dévoilée que plus tard, en novembre...



GAC

GAC ► PAVILLON 5.3

Aion V⁽³⁾

■ Ce constructeur chinois, déjà présent au Mondial en 2018, est de retour avec le SUV de 4,61 m de long destiné – entre autres – à l'Europe. Electrique, il devrait être proposé avec des puissances de 204 et 224 ch et différentes options de batteries (de 63 à 90 kWh) visant des autonomies jusqu'à 750 km. **Tarif non communiqué**

KIA ► PAVILLON 6

PV5 concept

■ Kia présentera l'un des concepts de ses futurs véhicules utilitaires légers électriques. Baptisé PV5 (4,65 m) et prévu en série en 2025, il est destiné aussi bien au transport de marchandises (au centre de la photo) que de passagers, en cinq et six places (à gauche de la photo). Aucune information technique n'a été dévoilée. **Non commercialisé**



EV3

■ Le coréen enrichit sa gamme électrique d'un petit SUV (4,30 m) au look de baroudeur, avec des passages de roues bien marqués. A bord, il embarque une grande dalle numérique à trois écrans. Il est proposé, au lancement, avec un bloc de 204 ch et deux batteries de 58,3 et 81,4 kWh (autonomies annoncées de 410 et 560 km). **A partir de 35 990 €⁽¹⁾**

LEAPMOTOR ► PAVILLON 4



LEAPMOTOR

T03

■ Détenu à 51 % par Stellantis, le chinois revoit un peu la copie de sa minicitadine électrique (3,62 m) et baisse son tarif. Rivale de la Dacia Spring, celle-ci dispose de 95 ch (109 ch avant) et d'une batterie de 37,3 kWh (265 km d'autonomie). **A partir de 19 500 €⁽¹⁾**



C10

■ Ce deuxième modèle est un SUV familial "à pile" de 4,74 m de long (1,90 m de large, 1,68 m de haut), richement doté (compteurs numériques 10,25"/26 cm, écran tactile 14,6"/37 cm). Il adopte un bloc de 218 ch et une batterie de 69,9 kWh (autonomie annoncée: 420 km). **A partir de 36 400 €⁽¹⁾**

MINI ► PAVILLON 4

Aceman

■ Mesurant 4,07 m de long, 1,75 m de large et 1,50 m de haut, ce crossover 100 % électrique dispose de 5 places et d'un coffre de 300 dm³ (d'après Mini). Il s'équipe de blocs de 184 et 218 ch, associés respectivement à des batteries de 42,5 et 54,2 kWh (autonomie annoncée: jusqu'à 406 km). **A partir de 36 000 €⁽¹⁾**



Cooper JCW Electric⁽³⁾

■ Le Mondial sera l'occasion pour Mini de dévoiler le tout premier modèle 100 % électrique de sa célèbre branche sportive John Cooper Works. A ce jour, aucune donnée technique n'a filtré, mais il devrait s'équiper d'un bloc de 260 ch au minimum. **Tarif non communiqué**



Les autres nouveautés de la marque

Le stand Mini se concentrera sur l'électrique en présentant aussi ses dernières innovations, révélées récemment, comme la **Mini Cooper 3 portes**, le nouveau **Countryman** et peut-être une version sportive **JCW** de l'**Aceman**...

Actu Les nouveautés de la semaine

PEUGEOT ▶ PAVILLON 4



PEUGEOT

E-408

■ Annoncée lors de la présentation de la 408 (thermique) en 2022, la version 100 % électrique de cette "cross-berline" s'est fait attendre. La voici enfin, équipée d'un bloc de 210 ch et d'une batterie de 58,2 kWh utiles avec une autonomie promise à 453 km. Elle devrait arriver en concessions début 2025. **A partir de 43900 €⁽¹⁾**

RENAULT ▶ PAVILLON 6



R4 E-Tech

■ Après le concept présenté en 2022, c'est la version de série de ce petit SUV 100 % électrique (4,14 m environ) qui trônera sur le stand. Cette 4L des temps modernes partage de nombreux éléments avec la R5 (comme ses blocs de 120 et 150 ch et ses batteries de 40 et 52 kWh). Elle aura pour vocation d'offrir plus d'habitabilité et d'aspects pratiques que sa petite sœur. **A partir de 29000 €⁽²⁾**



RENAULT

R5 E-Tech

■ Dévoilée au salon de Genève et déjà à l'essai dans ce numéro (pages 32 à 37), la R5 sera la grande star de cette édition. Avec ses coloris flashy, son look craquant, ses 3,92 m de long, son bloc de 150 ch (95 et 120 ch à venir) et son autonomie annoncée jusqu'à 410 km, elle fera de l'œil au public du Mondial. **A partir de 24900 €⁽²⁾**

E-3008 et E-5008 Long Range

■ Déjà disponibles avec une batterie de 73 kWh, les E-3008 et E-5008 s'enrichissent d'une version Long Range, dotée d'une nouvelle "pile" XXL de 96,9 kWh fabriquée en France associée à un bloc de 230 ch, pour des autonomies respectives de 700 et 668 km. **A partir de 46990 €⁽²⁾**



F. GROUT

Les autres nouveautés de la marque

Sur son stand, Peugeot mettra à l'honneur sa gamme électrique de l'**E-208** à l'**E-5008** (sept places). On pourra aussi admirer l'hypercar hybride **9X8** engagée dans le championnat du monde d'endurance (FIA-WEC). Deux de ses pilotes (Jean-Eric Vergne et Nico Müller) feront une apparition. A voir également, l'**Inception Concept** et son innovant volant Hypersquare qui arrivera, en série, en 2026.

Estafette Concept

■ Voici l'inspiration du Losange pour un prochain utilitaire 100 % électrique qui sera produit en série d'ici à deux ans. D'une longueur de 4,87 m, il affiche une hauteur de 2,60 m pour permettre au livreur de se tenir debout à bord et regorge d'astuces pour faciliter son travail. **Non commercialisé**



RENAULT

R17 electric restomod x Ora ïto

■ Renault a confié au designer français Ora ïto le soin de réinterpréter la R17, coupé des années 1970. Sur la base d'un (vrai) modèle de 1979, ce show-car électrique très réussi, non destiné à la série, devrait attirer les foules! **Non commercialisé**



RENAULT



**Aujourd'hui, on
peut vouloir acheter
une voiture et
être concerné par
l'environnement**

PRÊT PERSONNEL AUTO À IMPACT

Lorsque nous vous accordons un Prêt personnel Auto à impact⁽¹⁾, La Banque Postale finance en parallèle des projets de développement durable⁽²⁾.

Découvrez, dès à présent,
notre offre spéciale
du 07/10 au
03/11/2024 inclus.



**UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ
VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.**

(1) Offre réservée aux particuliers pour la souscription d'un Prêt personnel Auto ou Prêt personnel Véhicule Vert uniquement, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. (2) La Banque Postale s'engage à compenser les émissions carbone moyennes du véhicule financé, sur 2 années d'utilisation. Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 222 859 420 €. 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint Denis Cedex. RCS Bobigny n°487 779 035. IDU EMP FR232875_01MFVK. Distributeur/Intermédiaire de crédit : La Banque Postale – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €. 115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n°421 100 645.

Les nouveautés de la semaine

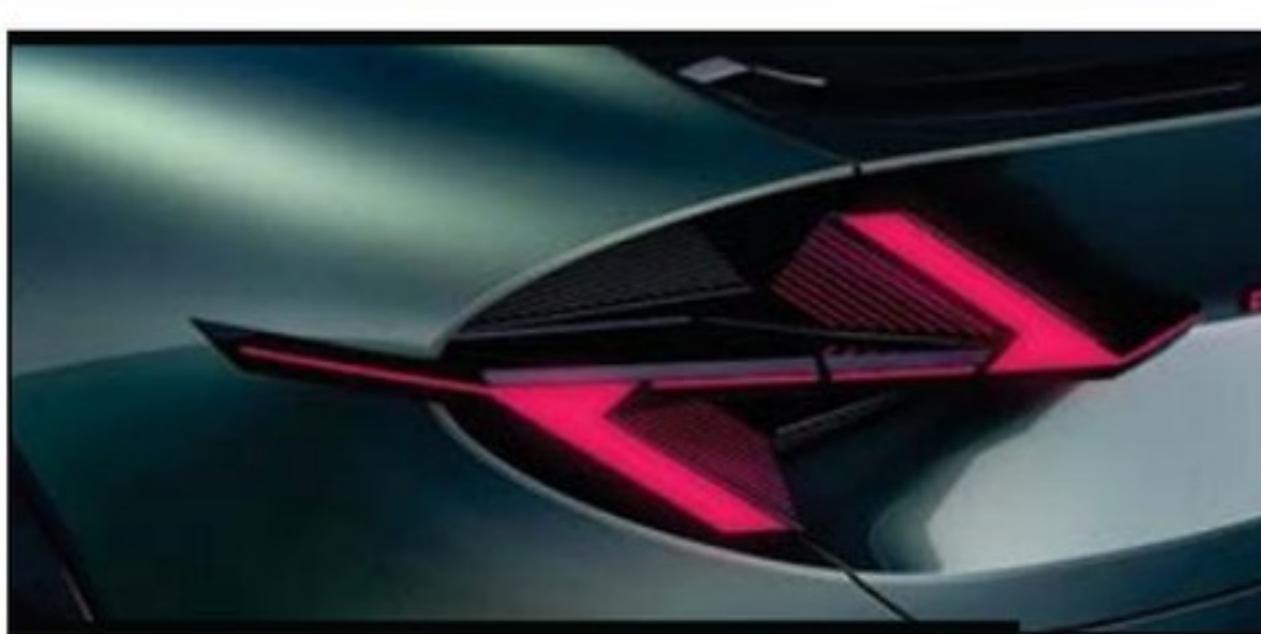
RENAULT (SUITE) ► PAVILLON 6

CONCEPT-CAR

PHOTOS:RENAULT

Emblème

C'est la surprise du stand Renault! Sous des allures de shooting brake, cette "demo car" de 4,80 m de long annonce à la fois l'avenir du design de la marque, mais aussi une mobilité décarbonée à l'échelle du groupe. L'objectif ? Rien de moins que le "zéro carbone en 2040 en Europe" et ce, "du berceau à la tombe", c'est-à-dire de la fabrication du véhicule (énergie renouvelable, matériaux vertueux...) jusqu'à son recyclage. Ce concept électrique se distingue aussi par son poids réduit (1 750 kg) et son hybridation originale: un moteur de 217 ch (à rotor bobiné, donc sans terres rares), alimenté par une modeste batterie de 40 kWh pour le quotidien (300 km) et par une pile à combustible de 30 kW pour les plus longs trajets, offrant 350 km d'autonomie avec un plein d'hydrogène demandant seulement 5 minutes. **Non commercialisé**



Aérodynamisme inspiré par la F1 (fond plat, diffuseur actif...) et esthétique mêlant "sportivité, élégance et émotion", selon Renault. Le concept Emblème marque le retour des courbes dans le design de la marque. Le flanc creusé, en opposition au galbe de l'aile avant, libère de la place pour la sortie d'air dans la porte avant en demi-cercle. On note aussi une très belle dérive dans la custode à l'arrière, l'absence de rétros (remplacés par des caméras), les poignées affleurantes et une signature lumineuse travaillée.

Les autres nouveautés de la marque

Renault exposera également son récent **Scenic**, SUV compact électrique élu voiture de l'année. Sans oublier sa gamme E-Tech hybrid dont le **Symbioz** et le **Rafale** (pour la première fois en version rechargeable de 300 ch).

En rechargeant votre voiture, vous faites le plein d'économies.

Jusqu'à **-28%** sur le coût de chaque recharge.⁽¹⁾

Le service **Ma Recharge Intelligente d'ENGIE⁽²⁾** permet à votre borne connectée de recharger automatiquement votre voiture aux heures les moins chères de votre contrat. Et hop, vous économisez jusqu'à 28% sur le coût de chaque recharge.

J'agis
avec
ENGIE

ENGIE

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Écart constaté à chaque recharge entre 2 clients ENGIE Elec'Car en heures pleines/heures creuses (prix septembre 2024) rechargeant leur véhicule de 20% à 80%, batterie 57,5kWh, l'un avec prise standard avec lancement de recharge dès branchement du véhicule, et l'autre avec borne Wallbox + service *Ma Recharge Intelligente* avec lancement de recharge aux heures creuses. Conditions sur mobilité-elec.engie.fr. (2) Service gratuit pour tout client électricité ENGIE, hors Happ-e, équipé d'une borne Wallbox installée par ENGIE Home Services en maison individuelle selon faisabilité technique.

ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 435 285 011€ - SIÈGE SOCIAL : 1 PLACE SAMUEL DE CHAMPLAIN 92400 COURBEVOIE - RCS NANTERRE 542 107 651. © Charles Mamarot.

Actu Les nouveautés de la semaine

SKODA ► PAVILLON 4

Eloq

Quatre ans après l'Enyaq (4,65 m), Skoda dévoile son deuxième modèle 100 % électrique. Il s'agit d'un SUV compact de 4,48 m de long, qui inaugure le nouveau design de la marque pour ce type d'énergie. Il s'équipe de blocs de 170, 204, 225 et 299 ch (4x4) et de trois batteries (de 55, 63 et 82 kWh). **A partir de 33 300 €⁽¹⁾**



Les autres nouveautés de la marque

L'ensemble de la gamme sera représenté, avec les dernières générations de la **Superb** et du **Kodiaq**, les **Kamiq** et **Octavia** restylés, ainsi que l'**Enyaq Coupé RS 340**. Une surprise est également prévue...

TESLA ► PAVILLON 5.3



Cybertruck

Après sa première apparition en France au salon Vivatech en mai dernier, ce spectaculaire pick-up de 5,68 m de long et de 2,20 m de large, capable de passer de 0 à 100 km/h en 2s7, devrait être la seule attraction du stand Tesla. **A partir 73 000 €⁽²⁾**

Les autres nouveautés de la marque

On espérait que la firme américaine profiterait du Mondial pour présenter le **Model Y restylé**, mais ce ne sera pas le cas. Toutefois, avec Tesla, on ne sait jamais à quoi s'attendre ! Un revirement de situation n'est donc pas exclu.

XPENG ► PAVILLON 6

G6

Cette marque chinoise (née en 2014) arrive en France avec deux modèles, dont ce SUV coupé électrique de 4,76 m de long. Il est proposé avec des blocs de 258, 286 et 476 ch et des batteries de 66 et 87,5 kWh (autonomie jusqu'à 570 km). **A partir de 42 990 €⁽¹⁾**



G9

Ce SUV haut de gamme de 4,90 m, riche en équipements technologiques, se décline en 313 et 551 ch. Il dispose d'une généreuse autonomie (460 et 520 km) grâce à des batteries de 78,4 et 98 kWh. Fonctionnant, ainsi que le G6, sur une tension de 800 V, il se recharge en 20 mn (de 10 à 80 %). **A partir de 59 990 €⁽¹⁾**



VOLKSWAGEN ► PAVILLON 4

Tayron

Le Tayron (4,77 m), dérivé du nouveau Tiguan, remplace la version Allspace et existe en versions cinq et sept places. Toutes deux disposent d'un vaste coffre (jusqu'à 885 dm³). Les moteurs sont un 1.5 eTSI et un 2.0 TDI de 150 ch chacun et deux hybrides rechargeables (204 et 272 ch). **A partir de 49 990 €⁽¹⁾**



ID. GTI Concept

Volkswagen prépare une future rivale de l'Alpine A 290 avec cette petite citadine (4,10 m) dont le look multiplie les clins d'œil à la mythique Golf de 1976. L'ID. GTI, prévue pour 2027, pourrait s'équiper d'un bloc de 226 ch et d'une batterie de 56 kWh. **Non commercialisé**



California

Le célèbre van aménagé se renouvelle entièrement. Plus long (5,17 m), il se dote, de série, de deux portes coulissantes, d'un toit relevable et s'équipe pour la première fois d'un bloc hybride rechargeable avec transmission intégrale de 245 ch. **A partir de 67 000 €⁽²⁾**

Les autres nouveautés de la marque

Le stand Volkswagen sera bien garni, avec la **Golf restylée** en version GTE de 272 ch (ainsi qu'une Golf de première génération), la **Polo GTI** (207 ch), le **T-Cross R-Line** et le **Tiguan R-Line Exclusive** (eHybrid 272 ch). Côté modèles électriques, on pourra découvrir les **ID.3 GTX Performance** (326 ch), **ID.7 Tourer GTX** (340 ch), **ID.Buzz 7 places** et **GTX** (340 ch) ou encore l'**e-Caravelle**, le minibus utilitaire dans une version à pile inédite.



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

INVITATION GRATUITE

RIEN QUE POUR VOUS
À RÉSERVER AVANT LE 11 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.

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 1an) (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 [REDACTED]

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : [REDACTED] Ville** :

Tél. (de préférence portable) : [REDACTED] (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 : [REDACTED] / [REDACTED] / [REDACTED]

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. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 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 Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, 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 10124 - 92227 Bagneux Cedex ou à dpd@erworldmedia.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.



TOUS NOS PARTENAIRES
SUR CLUB.AUTOPLUS.FR***



mobilité club
france



EN AVANT la rentrée!



Votre
abonnement à
3€
le 1^{er} mois



+
Une montre
en cadeau



Version numérique incluse dans
votre abonnement, à consulter
sur [kiosquemag.com](#)

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1884
ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669597

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⁾.

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. Créditeur: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Date et signature
obligatoires

Le:

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](#) : bit.ly/ap_1884 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!

*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 d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](#) et contacter le service client par mail sur [serviceabonnement@eras.fr](#) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des reclamations, 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 bénéficierez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@erworldmedia.com](#). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](#). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](#).



Tous les modèles testés cette semaine



A. SAUNIER

- P. 32, ESSAI PANORAMIQUE: la toute nouvelle **Renault 5 E-Tech**.
- P. 38, LES VOITURES LES PLUS LÉGÈRES ET LES PLUS LOURDES DU MARCHÉ: catégorie par catégorie, saurez-vous deviner qui est un poids plume ou un poids lourd parmi notamment les **BMW X1, Citroën C4, Dacia Duster, DS7, Kia EV9, Mercedes GLC, Mini Cooper, Peugeot 2008, Renault Espace, Smart #1, Suzuki Vitara, Tesla Model 3, Volkswagen Golf et Tiguan...**
- P. 44, MATCH: le nouveau **Fiat 600 Hybrid** face au **Toyota Yaris Cross**.
- P. 48, ESSAI: le **Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion**.
- P. 52, TEST LECTEURS: ils ont essayé le **Mercedes GLB** restylé.

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.



Anneau de vitesse 2500 m
Circuit routier 6500 m

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 Réaubourg



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 **390 km** autonomie autoroute

Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion (347 ch)



N. SOLER

TOP 20

Le Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion face aux autres SUV électriques

Autonomie sur autoroute (en kilomètres)

1 ^{er}	Xpeng G9 AWD Performance (551 ch)	440
2 ^e	BMW iX xDrive50 (523 ch)	415
3 ^e	Audi Q8 e-tron 55 quattro (408 ch)	395
4 ^e	Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie (218 ch)	390
4 ^{e ex ae}	Tesla Model Y Gde. Autonomie Prop. (347 ch)	390
6 ^e	BMW iX M60 (619 ch)	380
6 ^{e ex ae}	Nissan Ariya (242 ch)	380
6 ^{e ex ae}	Skoda Enyaq 85 (285 ch)	380
6 ^{e ex ae}	Volkswagen ID.4 Pro (286 ch)	380
10 ^e	Tesla Model X Plaid (1020 ch)	375
11 ^e	Ford Mustang Mach-E Extended Range (294 ch)	370
12 ^e	Mercedes EQE SUV 350 4Matic (292 ch)	365
12 ^{e ex ae}	Tesla Model Y Grande Autonomie (514 ch)	365
12 ^{e ex ae}	Volkswagen ID.5 Pro (286 ch)	365
15 ^e	Nissan Ariya e-4orce (306 ch)	360
15 ^{e ex ae}	Volvo C40 Recharge Extended Range (252 ch)	360
15 ^{e ex ae}	Volvo EX40 Single Extended Range (252 ch)	360
18 ^e	Audi SQ8 Sportback e-tron (503 ch)	350
19 ^e	Mercedes EQB 250+ (190 ch)	340
20 ^e	Tesla Model Y Performance (534 ch)	340



N. SOLER

► Plutôt sobre et doté d'une généreuse batterie (93,1 kWh utiles), le Xpeng G9 AWD Performance affiche la meilleure autonomie des SUV électriques.



Par Thierry Réaubourg



ÉLECTRIQUE

Renault 5 E-Tech

52 kWh Autonomie Confort Techno - 150 ch

33 490 € / 29 490 €*

PHOTOS : A. SAUNIER



LA RENAULT 5 ÉLECTRIQUE ENFIN À L'ESSAI...

Laissez le charme à

Cinquante deux-ans après la R5 originelle et quarante ans après la Supercinq, Renault ressuscite son modèle à succès sous les traits d'une citadine 100 % électrique. Elle ne s'adresse donc plus à un public aussi large qu'autrefois. Mais son charisme comme sa conduite pourraient bien faire chavirer le cœur des "pro-essence" les plus endurcis...

Cela fait déjà plus de trois ans que Renault nous tient en haleine avec la réinterprétation moderne des légendaires R5 et Supercinq. Sa première apparition, qui fit alors l'effet d'une bombe, remonte en effet à janvier 2021 ! Depuis, nous nous languissons d'en prendre le volant. D'autant plus fébrile-

ment que la version de série est restée à 95 % fidèle au concept-car qui nous avait tant mis l'eau à la bouche : un demi-siècle d'histoire et combien de clins d'œil aux aînées, concentrés dans une citadine électrique de 3,92 m... C'est 17 cm de moins que la Zoé à laquelle elle succède. Pas rien ! La R5 E-Tech est aussi plus courte que ses rivales comptant cinq



PARLONS BUDGET

Le vrai prix: aucune remise en vue, mais le bonus de 4000 € fait chuter le prix de la finition Techno à 29490 € et celui de l'Iconic Cinq à 31 400 €. La R5 E-Tech s'inscrit ainsi dans la moyenne basse de sa catégorie. Des offres en LLD, sur 37 mois, sont aussi proposées : comptez 199 €/mois en Techno et 220 € en Iconic Cinq après un premier loyer de 6 000 € (bonus déduit)

L'entretien: chaque année ou tous les 20 000 km.

L'équipement: jantes alu de 18", écran tactile de 26 cm, Android Auto et Apple CarPlay, clé mains libres, caméra de recul, codes/phares auto., régulateur de vitesse adaptatif, pompe à chaleur: la R5 met le paquet dès l'entrée de gamme.

à trois portes, au second rang confiné: les Fiat 500e (3,64 m) et Mini Cooper E (3,86 m). Le plancher rehaussé oblige néanmoins à voyager, à l'arrière, avec les genoux relevés. D'autant qu'il est difficile de glisser les pieds sous les sièges avant... Le coffre est mieux loti, car si notre labo confirme les 326 dm³ annoncés, la Cinq deviendra tout bonnement la meilleure de sa classe.

Elle fait tourner les têtes !

Regard expressif, porte-à-faux très courts, surfaces vitrées tout aussi réduites, poignées des portes arrière dissimulées dans les mon-

tants, feux arrière hyper travaillés, grandes roues de 18 pouces, peintures vives et choix de différents motifs, en option, pour décorer le toit: la R5 E-Tech multiplie les effets de style pour nous ensorceler. Et ça marche! Même les innombrables "carspotters" de Monaco, agglutinés devant le Casino pour mitrailler les Bugatti Chiron, Ferrari SP3 et autres Aston-Martin Valkyrie à plusieurs millions d'euros, n'avaient d'yeux que pour notre verte citadine, lors de notre passage dans la Principauté. Incroyable... Le charme opère tout autant à bord, l'habitatcle mixant lui aussi avec >>>

gir !

portes (les Peugeot 208, Opel Corsa et Lancia Ypsilon électriques), qui s'étirent toutes entre 4,06 et 4,08 m. Et pourtant, la nouvelle recrue de Renault, dont l'empattement (2,54 m) correspond à celui des trois cousines du groupe Stellantis, propose une habitabilité comparable. Elle n'a pour le coup aucun mal à toiser ses consœurs néo-rétro



» brio les références au passé (sièges "pétale" hérités des anciennes R5 sportives, planche de bord et ciel de toit matelas-sés, combiné d'instruments "en boîte") avec les désormais incontournables équipements connectés. Les deux finitions proposées au lancement (Techno et Iconic 5) bénéficient ainsi de l'excellente interface OpenR Link pilotée par Google (Maps, planificateur de trajet avec préchauffage de la batterie, nouvelle commande vocale Reno, réPLICATION smart-

phone), comme d'un écran tactile de 10"/25 cm aussi convivial que naturel à appréhender. L'instrumentation propose de son côté quatre options d'affichage, avec possibilité d'étendre la carte du GPS sur les deux tiers de l'écran. Pas fréquent à ce niveau de gamme! Très généreuse, la dotation de série comprend également la clé mains libres, la très utile pompe à chaleur (gain d'autonomie d'au moins 10 %), le régulateur de vitesse adaptatif, voire la conduite semi-autonome

(Iconic Cinq). Des absents malgré tout, tels que les prises USB arrière, le plancher de coffre ajustable, les poignées de maintien ou le câble pour recharger à domicile (300 €). Pas de clim' bizonne, par ailleurs, même en option... Des sacrifices nécessaires pour garantir des tarifs attractifs à cette citadine "made in France" (Douai), éligible au bonus de 4 000 €. En attendant l'entrée de gamme de 40 kWh⁽¹⁾/95 ch (baptisée Five et promise à moins de 25 000 €, au printemps 2025),

mais aussi une version de 120 ch, alimentée par la même batterie (27 990 € en finition Evolution, fin 2024), seul le haut de gamme de 52 kWh⁽¹⁾/150 ch est actuellement disponible. À compter de 29 490 €, bonus déduit, en finition Techno. Cher, dites-vous? A équipement comparable, toutes ses rivales, y compris les plus modestes (Fiat 500e) dépassent allègrement les 30 000 €*!

Du travail de pro !

Attendue au tournant sur la question du comportement routier, la R5 E-Tech ne nous a pas rassurés, elle nous a bluffés! Roues dans les coins, centre de gravité de ver de terre (batterie dans le plancher), poids contenu (1 449 kg), essieu arrière multibras, direction douce et précise et motricité à toute épreuve, y compris sous la pluie: il faut vraiment brusquer la française, vissée sur des rails, pour réussir à la prendre en défaut. Le "kart" de référence désormais, loin devant la Mini Cooper E, beaucoup trop sous-vireuse... Le freinage, facile à doser, se montre à la hauteur, le mode B de la boîte de vitesses régénère efficacement

La recharge

Dotée d'un chargeur 11 kW bidirectionnel en courant alternatif (AC), la Renault 5 E-Tech bénéficie des fonctions V2L (vehicle-to-load) et V2G (vehicle-to-grid). La première permet de brancher n'importe quel appareil électrique en 220 V sur la batterie, via un adaptateur (400 € sur Techno). La seconde peut réinjecter de l'électricité dans le réseau pour réaliser des économies sur sa facture d'électricité, sous réserve d'avoir souscrit un contrat proposé par Mobilize. Ce dernier permet aussi d'activer la fonction Plug & Charge, qui dispense de carte de paiement pour "faire le plein": les bornes compatibles autorisent automatiquement la charge dès le branchement. Sur une borne de 100 kW (la puissance maxi acceptée en courant continu/DC), comptez 30 mn pour une régénération de 15 à 80 %, contre 3 h 13 sur le chargeur AC 11 kW et environ 35h sur prise domestique.



LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	150 km/h ⁽³⁾
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Consommation cycle mixte	14,9 kWh/100 km
Autonomie électrique	410 km
Temps de charge borne rapide (100 kW)	30 mn ⁽⁴⁾
Poids	1 449 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/55 R18
Dim. L x l x h, en m	3,92 x 1,78 x 1,60
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽⁵⁾

3. Vitesse autolimitée. 4. De 15 à 80 % de capacité.

5. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Renault 5 E-Tech 52 kWh Autonomie Confort Techno (29 490 €*, 150 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines électriques qui comprend notamment:

Fiat 500e 3+1 La Prima 42 kWh (34 700 €*, 118 ch)
Lancia Ypsilon Elettrica LX 51 kWh (33 800 €*, 156 ch)
Mini Cooper E Classic 54 kWh (32 300 €*, 184 ch)
Opel Corsa Electric GS 51 kWh (28 200 €*, 156 ch)
Peugeot E-208 Allure 51 kWh (31 300 €*, 156 ch)

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrement/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



Excellent position de conduite, sièges au maintien parfait, direction précise, accélérations vives et suspensions prévenantes : le plaisir est au rendez-vous !



Nombre de places : 5

Quelques centimètres de plus au niveau des jambes ne seraient pas du luxe. Cela dit, malgré son gabarit compact, la R5 fait jeu égal avec ses rivales les plus longues.



Volume : 326 dm³⁽²⁾

Pas de plancher ajustable, un seuil de chargement haut, mais un volume correct pour la catégorie...



Astucieux, cet indicateur de charge, sur le capot ! Chaque segment du 5 représente 20 % de la capacité totale.

2. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Alerte de survitesse et somnolence • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.

Agrement: • Aide au stationnement AR • Câble de recharge Mode 3 • Caméra de recul • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto monozone • Ecran tactile • GPS (navigation Google) • Instrumentation numérique • Jantes alu 18" • Mirror screen • Peinture Vert Pop • Pompe à chaleur • Vitres AR surteintées.

En option Sécurité: • Conduite semi-autonome de niveau 2 (1 000 €)

Agrement: • Câble de recharge prise dom. (300 €) • Park Assist (400 €) • Peinture blanc nacré, noir ou bleu métallisé (600 €) • Peinture Jaune Pop (800 €) • Sièges avant et volant chauffants (400 €) • Système hi-fi Harman Kardon (600 €) • Toit personnalisé (600 €).



Avec ses roues rejetées aux quatre coins, son poids raisonnable pour une électrique (1 449 kg) et ses trains roulants aussi sécurisants que dynamiques, la nouvelle R5 assure dans les virages. Un régal.

la batterie en descente ou lors des décélérations et, cerise sur le gâteau, l'amortissement n'est jamais trop sec. La R5 digère même les gros obstacles avec

une rare douceur. Vive à l'accélération, silencieuse quelle que soit l'allure, la française assure également côté conso. Impossible, on s'en doutait, d'atteindre

les 410 km d'autonomie promis par Renault, mais les 340 km semblent à sa portée. Si nos mesures labo le confirment, elle détrônerait alors feue la Renault

Zoé R135, qui détient toujours le record dans nos bases de données (320 km) pour la catégorie des citadines.

SUITE PAGE 36



POSTE DE CONDUITE



La nouvelle R5 bénéficie d'une planche de bord inédite, dominée par une paire d'écrans au graphisme aussi sympa que lisible. Les commandes

essentielles (clim', ventilation) demeurant sur la console et le volant, on trouve rapidement ses marques. Les sièges "pétales", inspirés de ceux équipant les anciennes R5 sportives, offrent quant à eux un excellent maintien.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

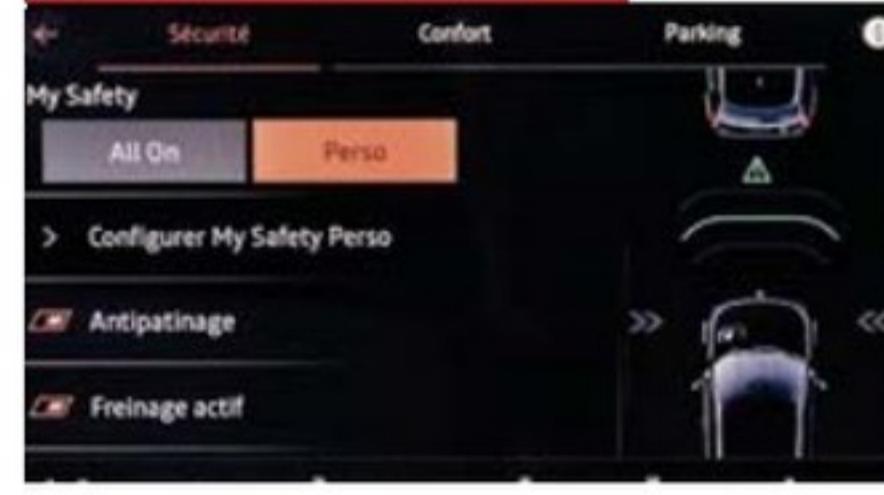
Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



En attendant les versions les plus accessibles, moins généreuses (on pense notamment à la future finition Five de 95 ch/40 kWh à moins de 25 000 €), la R5 E-Tech 52 kWh fait excellente impression, avec une riche dotation côté sécurité dès le niveau de finition Techno. Il ne lui manque en effet que le Pack Advanced Driving Assist (1 000 €), incluant la conduite semi-autonome et les "gadgets" qui vont avec : surveillance des angles morts, alerte de trafic arrière et parking mains libres.

Freinage d'urgence automatique

Série

Maintien dans la voie

Série

Régulateur de vitesse adaptatif

Série

Conduite semi-autonome

1 000 €⁽¹⁾

Passage auto. codes/feux de route

Série

Assistance au créneau (seule)

400 €

ÉCRAN TACTILE



La R5 profite de l'interface Google, toujours aussi simple qu'efficace. L'assistant vocal Reno et son avatar interactif en forme de losange sont, eux, inédits. Couplé à l'intelligence artificielle, Reni est capable d'anticiper des opérations.

Facilité d'utilisation

Lisibilité

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

Série

¹. Pack comprenant l'assistance au créneau. De série sur finition Iconic.

Bien vu

La R5 fourmille de petits détails faisant référence au passé, à l'instar de cette étiquette cachée dans une poche aumônière. Sympa!

RATE

L'absence de poignée de maintien au plafond peut manquer et trahir une économie mal placée. Dommage...

**Finition**

Si l'habitacle fait la part belle aux matériaux recyclés, la planche de bord matelassée, la sellerie imitant le jean, les surpiquûres à foison comme les jeux de couleurs confèrent à l'ensemble un style jeune et chaleureux, aussi plaisant que la rigueur des ajustages. On adore!

Qualité des matériaux
Qualité des assemblages
Résistance aux rayures

CHAUFFAGE/CLIM'

Pas de clim' bizona, hélas, mais des commandes "à l'ancienne", sur la console, plus naturelles à utiliser que des petits pictos perdus sur l'écran.

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

SYSTÈME AUDIO

Le système Arkamys de série suffit au quotidien, mais les audiophiles lui préféreront l'option Harman Kardon à 9 haut-parleurs, qui délivre 410 W.

Qualité du son	■■■■■
Simplicité des commandes	■■■■■
Système hi-fi (Harman Kardon)	600 €
USB-C avant/arrière	Série/Indisponible

RANGEMENT

Vides-poches et boîte à gants sont de taille moyenne, mais assez nombreux. Recourir aux accessoires permet de compartimenter la console ou de disposer d'un panier pour glisser votre baguette de pain ou un bouquet de fleurs. Sympa!

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

Le verdict *Auto Plus***Une référence !**

Nous n'avions pas ressenti un tel enthousiasme du public, à l'égard d'une française, depuis la Twingo 1. La vraie bonne nouvelle, c'est que cette R5 "2.0" est aussi aboutie que sexy. En prime, elle assure côté budget. La meilleure citadine électrique... Point barre!

LES PLUS

Présentation et équipement
Confort/tenue de route
Rapport prix/prestations

LES MOINS

Places arrière un peu justes
Manque d'aspects pratiques



Par Stéphane Dupré et François Stagnaro

DE 896
À 2770 KG



Les voitures et les plus lo



N. SOLER

Quelle évolution en dix ans ?

Prenons trois exemples de modèles parmi les plus emblématiques du marché :

La Peugeot 208 : + 40 kg. La citadine étant toujours proposée avec des motorisations thermiques, on peut comparer une 1.2 PureTech 110 EAT6 de 2014 (mesurée par notre labo à 1 170 kg) à son équivalent d'aujourd'hui, la 1.2 Hybrid 100 (1 210 kg). Ici la hausse se limite à 40 kg, malgré l'arrivée d'un dispositif d'hybridation 48V (bloc électrique, batterie...).

La Renault Mégane : + 320 kg. En 2014, une version 1.5 dCi 110 était mesurée par notre labo à 1 340 kg et une 1.2 TCe 115 à 1 300 kg. Aujourd'hui, la Megane (sans accent désormais) est 100 % électrique et accuse, en version EV60 de 130 ch, 1 660 kg sur notre balance. Soit 320 à 360 kg supplémentaires (l'équivalent du poids de cinq adultes à bord).

Le Dacia Duster : + 100 kg. Il y a dix ans, le SUV roumain affichait 1 250 kg sur notre balance, en version 1.2 TCe de 125 ch. Deux générations après, l'actuel grimpe à 1 350 kg en 1.2 TCe 130. Soit 100 kg de plus avec, pour les justifier, un saut en prestations et équipements et une hybridation 48V.

Malus au poids : un calcul à p

En plus du malus CO₂, les véhicules thermiques sont soumis, depuis 2022, à un malus lié à leur poids. Au début fixé à 1 800 kg, le seuil à partir duquel la pénalité s'applique a été abaissé à 1 600 kg en 2024. Attention : la valeur considérée pour le calcul du malus est la "masse en ordre de marche". Cette valeur d'homologation est différente des mesures exclusives du labo Auto Plus. En outre, cette "masse en ordre de marche" tient compte, désormais, des équipements, options et spécificités de chaque version. Un toit panoramique est ainsi susceptible, outre le coût de l'option, d'entraîner également une augmentation du malus au poids.

Simulateur officiel : il permet de calculer facilement le montant de la pénalité en fonction du type de véhicule concerné, de sa "masse en ordre de marche" (à vérifier

les plus légères... lourdes du marché



Malgré les efforts pour alléger ce qui peut l'être, l'aiguille de la balance semble toujours plus attirée vers la droite, avec de vraies conséquences sur le comportement de nos voitures et sur leur impact environnemental. Catégorie par catégorie, on vous présente ici les meilleures et les moins bonnes élèves, avec les appareils de mesure de notre labo comme juges de paix.

L'équation est toujours plus complexe : les constructeurs s'évertuent à optimiser la conception de leurs modèles pour en minimiser le poids et les émissions de CO₂. Dans le même temps, ils proposent toujours plus d'équipements (dont certains imposés par l'évolution des normes). Les progrès réalisés sur les matériaux (acières, résines, plastiques, etc.) permettent généralement de compenser, à motorisation équivalente. Mais quand les moteurs thermiques modernes adoptent une aide électrique (hybridation), cela devient plus difficile à contrebalancer. Raisonnables en cas de micro-hybridation, la surcharge par rapport à leurs prédecesseurs devient généralement plus conséquente en cas d'hybridation classique (full hybride), avec des blocs électriques et des batteries plus importants. Le pompon revient bien sûr aux hybrides rechargeables, dotés d'imposantes batteries. Lorsque celles-ci sont rechargées sur secteur, elles sont capables d'alimenter l'électromoteur pour rouler sans solliciter le moteur thermique sur plusieurs dizaines de kilomètres. Une berline familiale comme la Mercedes C300e

dépasse ainsi allègrement les 2 tonnes, soit 100 kg de plus qu'une Classe S limousine à moteur V8 d'il y a vingt ans ! En contrepartie, elle propose près de 100 km d'autonomie en mode électrique...

Les électriques envoient du lourd !

Quant aux modèles 100 % électriques – de plus en plus nombreux et appelés à se généraliser à l'avenir –, ils mettent à rude épreuve nos appareils de mesure : malgré, là aussi, des optimisations au gré des progrès technologiques, leurs batteries se font de plus en plus massives pour parvenir à des autonomies acceptables. En conséquence, les voitures électriques les plus lourdes peuvent désormais approcher les 3 tonnes (exemple : un Kia EV9 de 2,7 tonnes). Pour autant, une modeste Dacia Spring ne parvient à faire monter l'aiguille qu'à... 990 kg !

Catégorie par catégorie, et selon les types d'énergie, nous vous proposons ici de faire le point entre les poids plume et les poids lourds, mesurés de façon impartiale par le labo Auto Plus. A la clé, pas mal de surprises et de gros écarts.

art, indexé sur la "masse en ordre de marche"

version par version sur les configurateurs des constructeurs) et de la situation du demandeur. Service-public.fr/simulateur/calcul/TaxeAuPoids

Montant de malus par kilogramme

Jusqu'à 1599 kg	0 €	De 1900 à 1999 kg	20 €
De 1600 à 1799 kg	10 €	De 2000 à 2099 kg	25 €
De 1800 à 1899 kg	15 €	Au-delà de 2100 kg	30 €

Exemple d'application: un Renault Grand Kangoo Blue dCi 95 Techno avec une masse en ordre de marche de 1817 kg subit un malus au poids de 2270 € avec (200 x 10 €), soit 2000 €, pour la première tranche (1600 à 1799 kg) puis (18 x 15 €), soit 270 €, pour la seconde tranche (1800 à 1899 kg).

DES EXCEPTIONS ET DES EXEMPTIONS

Exemption totale pour:

- les véhicules électriques et ceux fonctionnant à l'hydrogène.
- les véhicules hybrides rechargeables dont l'autonomie en mode tout électrique dépasse 50 km (valeur homologuée, là encore différente des mesures du labo Auto Plus). Valable jusqu'à fin 2024.
- les véhicules accessibles en fauteuil roulant et les titulaires de la carte Mobilité inclusion mention "Invalidité".

Abattement de 100 kg pour les véhicules hybrides non rechargeables (y compris micro-hybrides, l'administration ne faisant pas de différence).

Abattement de 200 kg par enfant à charge, pour les familles à partir de trois enfants, sur des véhicules d'au moins cinq places.

A noter: la somme des malus CO₂ + poids ne peut excéder 60 000 € (le montant maximal du malus CO₂ en 2024).

Dossier

Les citadines

Les plus petites citadines sont logiquement les plus légères. Mention spéciale pour Suzuki avec l'Ignis (3,70 m), mais aussi la nouvelle Swift (3,86 m), toutes deux sous la tonne. Chez les hybrides, les jumelles Mazda 2 et Toyota Yaris sont plus raisonnables (moins d'1,2 tonne) que les Renault Clio E-Tech et MG3 Hybrid (1,3 tonne). En électrique enfin, une Mini Cooper E dépasse une Dacia Spring de presque 600 kg !

LES PLUS LÉGÈRES

Essence

Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	896 kg
Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	898 kg
Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)	940 kg
Toyota Aygo X 1.0 VVT-i (72 ch)	963 kg
Hyundai i10 1.0 (67 ch)	982 kg
Kia Picanto 1.2 (79 ch)	1016 kg
Peugeot 208 1.2 PureTech (75 ch)	1062 kg
Opel Corsa 1.2 (75 ch)	1064 kg
Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	1076 kg
Mazda 2 1.5 Skyactiv-G M Hybrid (90 ch)	1068 kg
Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	1086 kg
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	1099 kg
Hybrides	
Mazda 2 Hybrid (116 ch)	1152 kg
Toyota Yaris Hybride (116 ch)	1173 kg
Toyota Yaris Hybride (130 ch)	1185 kg
Électrique	
Dacia Spring (65 ch)	987 kg



La Dacia Spring, qui s'apprête à arriver en concessions en version restylée, reste la seule voiture électrique de moins d'une tonne (hormis les voiturettes).

Les berlines compactes

Malgré les efforts réalisés par ailleurs, les exigences des normes de sécurité et la hausse des équipements font que les berlines compactes accusent moins d'1,4 tonne sur notre balance se font rares. Les Skoda Scala (essence) et Citroën C4 (essence et diesel) sont les meilleures. A l'inverse, les hybrides et les électriques les plus lourdes approchent 1,8 tonne ! Inconcevable il y a quelques années pour une compacte...

LES PLUS LÉGERS

Essence

Skoda Scala 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	1250 kg
Citroën C4 1.2 PureTech (100 ch)	1254 kg
Ford Focus 1.0 Flexifuel Hybrid Powershift (125 ch)	1315 kg
Opel Astra 1.2 Turbo (130 ch)	1331 kg
Kia Ceed 1.0 T-GDi (120 ch)	1319 kg
Audi A3 Sportback 35 TFSI (150 ch)	1337 kg
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	1363 kg
Diesels	
Citroën C4 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	1350 kg
Peugeot 308 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	1431 kg
Hybrides	
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	1421 kg
Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid 136	1461 kg
Peugeot 308 Hybrid 136 e-DCS6	1463 kg
Électrique	
Renault Megane E-Tech EV40 (130 ch)	1521 kg



Parmi les compactes les plus raisonnables, la Citroën C4 est une championne. Sur notre balance, en diesel, elle parvient même à distancer de 81 kg une Peugeot 308 pareillement motorisée.

LES PLUS LOURDES

Essence

Audi RS 3 Sportback (400 ch)	1625 kg
Mercedes-AMG Classe A 45 S 4Matic+ (421 ch)	1667 kg
Diesel	
Mercedes Classe A 220 d 8G-DCT (190 ch)	1589 kg
Hybrides	
Peugeot 308 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)	1680 kg
Opel Astra Hybride Rechargeable (180 ch)	1689 kg
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	1710 kg
DS4 E-Tense (225 ch)	1768 kg
Électriques	
Peugeot E-308 54 kWh (156 ch)	1693 kg
Opel Astra Electric 54 kWh (156 ch)	1719 kg
Nissan Leaf e+ 62 kWh (217 ch)	1730 kg
MG4 77 kWh (245 ch)	1782 kg
Volkswagen ID.3 58 kWh (204 ch)	1800 kg
MG4 Xpower (435 ch)	1836 kg
Volkswagen ID.3 Pro S 77 kWh (204 ch)	1893 kg



C'est évidemment du côté des électriques qu'il faut chercher les records de poids, la palme revenant ici à la Volkswagen ID.3 avec près d'1,9 tonne et 500 kg de plus qu'une Golf équivalente...

LES PLUS LOURDES

Essence

Skoda Fabia 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	1240 kg
Toyota Yaris GR (261 ch)	1295 kg
Mini Cooper C (156 ch)	1300 kg
Audi A1 Sportback 40 TFSI S tronic 6 (200 ch)	1318 kg
Mini Cooper S (204 ch)	1324 kg
Volkswagen Polo 2.0 TSI DSG7 (207 ch)	1340 kg
Diesel	
Renault Clio 1.5 Blue dCi (100 ch)	1220 kg
Hybrides	
Honda Jazz Crosstar e:HEV (109 ch)	1259 kg
Renault Clio E-Tech Full Hybrid (145 ch)	1301 kg
MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	1304 kg
Électriques	
Fiat 500 3+1 42 kWh (118 ch)	1368 kg
Opel Corsa-e (136 ch)	1498 kg
Opel Corsa-e (156 ch)	1509 kg
Peugeot E-208 (136 ch)	1510 kg
Peugeot E-208 54 kWh (156 ch)	1524 kg
Mini Cooper E (184 ch)	1582 kg



En 3 portes, la nouvelle Mini Cooper S ne mesure que 3,88 m de long et manque toujours de polyvalence (places arrière riquiqui), ce qui ne l'empêche pas de dépasser allègrement 1,3 tonne...



Les berlines et breaks familiaux

Encore une fois, Dacia fait bande à part : son modèle familial, le Jogger, fait moins de 1300 kg en cinq places et à peine plus (1316 kg) en sept places. Au jeu des extrêmes, c'est une tonne de moins que la lourde BMW i4 M50, bolide électrique de 544 ch qui n'a, certes, pas grand-chose à voir... Plus directement comparable, la Tesla Model Y, elle, se contente de 1631 kg, malgré sa puissance honorable (285 ch).

LES PLUS LÉGERS

Essence	
Dacia Jogger 1.0 Eco-G (100 ch)	1286 kg
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	1360 kg
BMW Série 3 320i (184 ch)	1533 kg
Audi A4 Avant 40 TFSI S tronic 7 (190 ch)	1586 kg
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo AT8 (280 ch)	1595 kg
Diesels	
Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	1402 kg
Peugeot 508 1.5 BlueHDI EAT8 (130 ch)	1530 kg
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	1537 kg
BMW Série 3 318d BVA (150 ch)	1576 kg
Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG (150 ch)	1586 kg
Hybrides	
Skoda Octavia Combi iV 2.0 TSI PHEV (245 ch)	1712 kg
Volkswagen Passat SW GTE (218 ch)	1740 kg
Ford Mondeo SW Hybrid (187 ch)	1746 kg
Peugeot 508 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	1774 kg
BMW Série 3 320e (204 ch)	1799 kg
Electrique	
Tesla Model 3 Propulsion (285 ch)	1631 kg



En essence comme en diesel, en berline comme en break, la Skoda Octavia est un modèle du genre, avec des prestations du meilleur niveau sans se laisser aller sur la balance.

LES PLUS LOURDS

Essence	
BMW Série 4 Gran Coupé M440i xDrive (374 ch)	1914 kg
Diesels	
BMW Série 4 Gran Coupé 420d xDrive (190 ch)	1844 kg
Mercedes Classe C All Terrain 220 d 4Matic (200 ch)	1919 kg
BMW Série 3 Touring M340d xDrive BVA (340 ch)	1950 kg
Hybrides	
BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)	1967 kg
Volvo V60 Recharge T6 AWD (350 ch)	2019 kg
Volvo S60 T8 Twin Engine Polestar (405 ch)	2022 kg
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	2122 kg
Mercedes Classe C Break AMG C63 SE Performance (680ch)	2241 kg
Electriques	
Hyundai Ioniq 6 Htrac (325 ch)	2100 kg
BYD Seal (313 ch)	2110 kg
BMW i4 M50 (544 ch)	2286 kg



La Mercedes C 300 e franchit le cap des 2,1 tonnes ! Il faut dire qu'en plus de son moteur thermique, elle embarque une batterie XXL qui lui permet de tutoyer les 100 km en mode 100% électrique.

Les ludospaces

Ces transporteurs de troupes dérivés d'utilitaires n'ont rien de poids plumes. Le petit Ford Tourneo Courier fait un peu exception en restant sous 1,5 tonne. Les autres approchent 1,6 tonne pour les plus légers, les plus costauds atteignant 1,8 tonne (Renault Grand Kangoo). Un seuil qui est le point de départ pour les lourdes versions électriques.

LES PLUS LÉGERS

Essence	
Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Powershift (125 ch)	1436 kg
Renault Kangoo TCe 100	1552 kg
Renault Kangoo TCe 130	1566 kg
Nissan Townstar Combi TCe 130	1572 kg
Diesels	
Renault Kangoo Blue dCi 95	1513 kg
Citroën Berlingo BlueHDI 130 EAT8	1580 kg
Peugeot Rifter BlueHDI 130 EAT8	1591 kg



Tout récent, le Ford Tourneo Courier joue les ballerines (1,4 tonne) parmi les ludospaces, une contrepartie de ses dimensions très compactes (4,34 m contre 4,91 m pour un Grand Kangoo).

LES PLUS LOURDS

Essence	
Renault Grand Kangoo TCe 130 EDC	1750 kg
Diesels	
Citroën Berlingo XL BlueHDI 130 EAT8	1716 kg
Renault Grand Kangoo Blue dCi 95	1810 kg
Electriques	
Citroën ë-Berlingo Taille M (136 ch)	1811 kg
Peugeot E-Rifter Taille M (136 ch)	1818 kg
Nissan Townstar EV Combi 45 kWh (122 ch)	1864 kg
Renault Kangoo E-Tech EV45 (122 ch)	1868 kg

Les routières et limousines

Gabarit maousse costaud et électrification à gogo, c'est la fête aux kilos ! Les plus lourds de ces salons roulants accordent le mot "tonne" au pluriel. Ces pachydermes frisent même les 3 tonnes s'agissant des modèles 100 % électriques les plus luxueux (BMW i7, Mercedes EQS).

LES PLUS LOURDES

Diesels	
Mercedes Classe E 450 d 4Matic (367 ch)	2086 kg
Hybrides	
DS 9 E-Tense (360 ch)	2012 kg
Audi A8 Limousine 60 TFSI e (462 ch)	2500 kg
Mercedes Classe S Limousine S580e PHEV (580 ch)	2526 kg
Electriques	
Volkswagen ID.7 Pro (286 ch)	2190 kg
Tesla Model S Plaid (1020 ch)	2232 kg
BMW i5 eDrive40 (340 ch)	2252 kg
Maserati GranTurismo Folgore (761 ch)	2350 kg
Mercedes EQS 450+ (333 ch)	2535 kg
Mercedes EQS 580 4Matic (523 ch)	2686 kg
BMW i7 xDrive60 (544 ch)	2770 kg



Encore plus massive que la Mercedes EQS, la BMW i7 approche 2,8 tonnes, mais ne bat pas pour autant le record d'autonomie (480 km sur route maxi).

Dossier

Les SUV citadins



Forcément lourd et imposant, un SUV? Ils sont ici nombreux à prouver le contraire, en contenant leur masse entre 1200 et 1250 kg. Le Seat Arona parvient même à faire moins! Comme pour les citadines, Suzuki se distingue, là encore, avec son Vitara en version micro-hybridé (129 ch) comme hybride (115 ch). On est très loin des presque 2 tonnes d'un puissant modèle électrique comme le Smart #1 Brabus.

LES PLUS LÉGERS

Essence

Seat Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	1 175 kg
Peugeot 2008 1.2 PureTech (100 ch)	1 197 kg
Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	1 214 kg
Kia Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	1 216 kg
Skoda Kamiq 1.0 TSI (95 ch)	1 219 kg
Opel Mokka 1.2 Turbo (100 ch)	1 220 kg
Ford Puma 1.0 EcoBoost (125 ch)	1 223 kg
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	1 230 kg
Jeep Avenger 1.2 Turbo (100 ch)	1 233 kg
DS 3 1.2 PureTech (100 ch)	1 239 kg
Nissan Juke 1.0 DIG-T (114 ch)	1 246 kg
Diesel	
DS 3 1.5 BlueHDI 130 BVA	1 320 kg
Hybrides	
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	1 242 kg
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	1 271 kg
Honda HR-V e:HEV (131 ch)	1 397 kg
DS 3 1.2 Hybride (136 ch)	1 312 kg
Peugeot 2008 1.2 Hybrid 136 e-DCS6	1 317 kg
Fiat 600 1.2 Hybride (100 ch)	1 325 kg
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (100 ch)	1 342 kg
Electriques	
Fiat 600 54 kWh (156 ch)	1 540 kg
Jeep Avenger (156 ch)	1 570 kg
DS 3 E-Tense (156 ch)	1 577 kg



Peugeot voit ses efforts récompensés en matière de gain de poids avec son 2008, qu'il s'agisse de son entrée de gamme thermique 1.2 PureTech (moins d'1,2 tonne) ou de l'hybride 48 V (1,3 tonne).

LES PLUS LOURDS

Essence

Dacia Duster 1.2 TCe 130 4x4	1 448 kg
Audi SQ2 (300 ch)	1 558 kg
Diesels	
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 4Motion DSG (150 ch)	1 540 kg
Audi Q2 35 TDI quattro S tronic 7 (150 ch)	1 587 kg
Hybrides	
Mitsubishi ASX 1.6 MPI PHEV (159 ch)	1 600 kg
Jeep Renegade 4xe PHEV 1.3 GSE eAWD (190 ch)	1 832 kg
Electriques	
Hyundai Kona Electric (217 ch)	1 743 kg
Volvo EX30 Twin Performance (428 ch)	1 910 kg
Smart #1 Brabus (428 ch)	1 955 kg



Le Jeep Renegade ne mesure que 4,24 m de long, mais pèse jusqu'à 1 832 kg en hybride rechargeable. Heureusement, il échappe (de justesse) au malus au poids (50 km d'autonomie électrique homologuée).

Les SUV compacts



C'est la catégorie charnière, où se côtoient des modèles de gabarit et de poids encore modérés (Suzuki S-Cross, Seat Ateca...) et d'autres plus costauds (Audi Q3, Mercedes GLA...). Celle aussi où l'on peut déjà dépasser les 2 tonnes quand il s'agit de mobilité 100 % électrique (Audi Q4, Volkswagen ID.5...). Certains hybrides rechargeables s'en approchent également (BMW X1 xDrive 30e, Jeep Compass 4xe...).

LES PLUS LÉGERS

Essence

Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet (129 ch)	1 242 kg
Renault Arkana 1.3 Mild Hybrid (140 ch)	1 397 kg
Mazda CX-30 2.0 Skyactiv-G (122 ch)	1 415 kg
Skoda Karoq 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	1 427 kg
Seat Ateca 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	1 432 kg
Cupra Formentor 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	1 435 kg
Nissan Qashqai 1.3 Mild Hybrid (140 ch)	1 435 kg
Diesels	
Citroën C5 Aircross 1.5 BlueHDI EAT8 (130 ch)	1 550 kg
Seat Ateca 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	1 560 kg
Hybrides	
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	1 314 kg
Kia Niro Hybride (141 ch)	1 449 kg
Renault Symbioz 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)	1 473 kg
Renault Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)	1 476 kg
Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	1 487 kg
Electriques	
Mazda MX-30 e-Skyactiv (145 ch)	1 666 kg
Honda e:Ny1 (204 ch)	1 690 kg



Son gabarit raisonnable et l'absence d'hybridation contribuent à la relative légèreté du Seat Ateca, malgré une puissance confortable de 150 ch. Cela dit, le diesel surclasse ici l'essence de 128 kg...

LES PLUS LOURDS

Essence

Mini Countryman JCW All4 (300 ch)	1 736 kg
Audi Q3 40 TFSI quattro S tronic 7 (190 ch)	1 751 kg
Diesels	
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	1 700 kg
Mercedes GLA 220 d 4Matic 8G-DCT (190 ch)	1 763 kg
BMW X1 xDrive23d (190 ch)	1 770 kg
BMW X2 xDrive20d (163 ch)	1 782 kg
Hybrides	
Mercedes GLA 250 e (218 ch)	1 904 kg
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (272 ch)	1 900 kg
Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Hybrid Q4 (280 ch)	1 904 kg
Jeep Compass 4xe PHEV (240 ch)	1 915 kg
BMW X1 xDrive 30e (326 ch)	1 934 kg
Electriques	
Toyota bZ4X AWD (218 ch)	2 018 kg
BMW iX1 xDrive30 (313 ch)	2 040 kg
BMW iX2 xDrive30 (313 ch)	2 080 kg
Mini Countryman SE All4 (313 ch)	2 113 kg
Volvo EX40 Twin Performance (442 ch)	2 158 kg
Skoda Enyaq Coupé 85x (285 ch)	2 140 kg
Audi Q4 Sportback e-tron 50 quattro (299 ch)	2 252 kg
Volkswagen ID.5 GTX 79 kWh (340 ch)	2 264 kg



En électrique, en hybride rechargeable comme en diesel, les BMW X1 et X2 ne figurent pas parmi les poids plumes de leurs catégories respectives...

Les SUV familiaux

Leur gabarit leur permet d'embarquer confortablement cinq, voire sept adultes. En contrepartie, la majorité d'entre eux pèse entre 1,7 et 2 tonnes. Et même parmi les plus légers, la menace du malus au poids rôde. Le DS 7 diesel, à moins d'1,6 tonne, en paraît presque exemplaire.

LES PLUS LÉGERS

Essence

Mazda CX-5 2.0 Skyactiv-G (165 ch) 1506 kg

Mazda CX-5 2.5 Skyactiv-G BVA (194 ch) 1675 kg

Diesels

DS 7 1.5 BlueHDi BVA8 (130 ch) 1560 kg

▲ Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D (150 ch) 1599 kg

▲ Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG (150 ch) 1678 kg

Hybrides

Renault Rafale E-Tech full hybrid (200 ch) 1725 kg

▲ Honda CR-V e:Hev (184 ch) 1750 kg

▲ Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch) 1765 kg

Electriques

Aiways U6 (218 ch) 1796 kg

Tesla Model Y Propulsion (299 ch) 1895 kg



Le Renault Espace reste à moins d'1,8 tonne. Acceptable pour un modèle familial hybride (même si cela ne l'exempt pas du malus au poids, malgré un abattement de 100 kg).

N. SOLER

LES PLUS LOURDS

Essence

▲ Mercedes-AMG GLB 35 4Matic (306 ch) 1850 kg

▲ Maserati Grecale Trofeo (530 ch) 2090 kg

Diesels

▲ Mazda CX-60 3.3 e-SKYACTIV D (254 ch) 2000 kg

▲ BMW X4 xDrive30d (286 ch) 2024 kg

▲ Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch) 2080 kg

Hybrides

Lexus NX 450+ AWD (309 ch) 2030 kg

Mercedes GLC 300 e 4Matic (320 ch) 2117 kg

Kia Sorento 1.6 T-GDi PHEV (265 ch) 2125 kg

Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (265 ch) 2128 kg

Volvo XC60 T8 Twin Engine (407 ch) 2167 kg

Land Rover Range Rover Velar P400e (404 ch) 2281 kg

Jeep Wrangler Unlimited 4xe BVA8 (380 ch) 2348 kg

Mercedes GLC Coupé 300de 4Matic (333 ch) 2435 kg

Electriques

Mercedes EQB 250+ (190 ch) 2114 kg

Hyundai Ioniq 5 73 kWh HTRAC (306 ch) 2126 kg

Kia EV6 GT (585 ch) 2189 kg

BMW iX3 (286 ch) 2208 kg

Ford Mustang Mach-E AWD Extended Range (351 ch) 2214 kg

Jaguar I-Pace EV400 (400 ch) 2231 kg

Volkswagen ID.5 GTX (299 ch) 2264 kg

Peugeot E-5008 (210 ch) 2295 kg



Bien qu'il approche 2,3 tonnes sur notre balance (et qu'il dépasse 2,2 tonnes en valeur d'homologation), le Range Rover Velar P400e échappe encore à toute pénalité liée au poids, comme ses congénères hybrides rechargeables.

N. DIMBLEBY/LAND ROVER

Les grands SUV

Qui aurait imaginé que les voitures du futur se rapprocheraient des 3 tonnes ? Certes, il n'y en a pas (encore ?) beaucoup. Mais les grands SUV électriques, mastodontes qui ont besoin de batteries XXL pour afficher une autonomie acceptable, n'en sont pas loin : Audi SQ8, BMW iX, Kia EV9... Cela dit, un Maserati Levante, pourvu d'un moteur V6 essence, n'a pas besoin de batteries pour dépasser 2,2 tonnes !

LES PLUS LOURDS

Essence

▲ Maserati Levante S (430 ch) 2245 kg

▲ Mercedes GLE 450 4Matic (367 ch) 2485 kg

▲ Mercedes-AMG G 63 (585 ch) 2620 kg

▲ Land Rover Defender 130 P400 Mhev (400 ch) 2704 kg

▲ Land Rover Range Rover P530 (530 ch) 2706 kg

Diesel

▲ Land Rover Range Rover D350 (350 ch) 2729 kg

Hybrides

Lexus RX 450h+ (309 ch) 2186 kg

Volkswagen Touareg eHybrid (462 ch) 2494 kg

BMW X5 xDrive50e (489 ch) 2507 kg

Land Rover Defender 110 P400e (404 ch) 2740 kg

Electriques

XPeng G9 AWD Performance (551 ch) 2382 kg

Tesla Model X Grande Autonomie (422 ch) 2525 kg

BMW iX M60 (619 ch) 2650 kg

Kia EV9 (385 ch) 2700 kg

Audi SQ8 Sportback e-tron (503 ch) 2743 kg



Et le gagnant est... l'Audi SQ8 Sportback e-tron, SUV le plus lourd qui soit passé sur notre balance ! Ses batteries de 114 kWh (106 kWh utiles) l'aident bien à battre ce record...

Le verdict

Un grand écart sous tension

Par rapport au dernier dossier réalisé sur ce thème en 2023, on retrouve les mêmes modèles aux deux extrêmes : la Suzuki Ignis (896 kg) et la BMW i7, limousine électrique de 2 770 kg. On pourrait croire que rien n'a changé. Sauf qu'en un an, de nombreux modèles sont apparus dans chaque catégorie. Parmi eux, de plus en plus de "poids lourds", à la faveur du développement de l'offre hybride et 100 % électrique. Exemple : une Smart de près de 2 tonnes !



Y. LEFEBVRE



Par Charles Thouluc

HYBRIDE ESSENCE

Fiat 600

1.2 Hybrid La Prima DCT6 - 100 ch

29900 € / 28900 €*



LE NOUVEAU FIAT 600 HYBRID DÉFIE LE TOYOTA YARIS CROSS

L'ambitieux face à l'expérimenté

Apparu en électrique, le Fiat 600 est désormais proposé en hybride 48V. Plus polyvalent et moins cher dans cette version, il entre en concurrence avec le Toyota Yaris Cross. Le japonais, à la technologie éprouvée, ne compte pas se laisser faire.

Fiat peine à construire une gamme complète et diversifiée. La 500 n'est plus désormais proposée qu'en électrique. En attendant le dédoubllement de l'offre Panda (l'actuelle, modernisée en Panda Classic, et une inédite Grande Panda), le seul autre modèle présent au catalogue est le SUV 600. Apparu il y a un an en 100% électrique, ce cousin du Jeep Avenger et du Peugeot E-2008

renforce son offensive en adoptant un bloc essence à hybride 48V développant 100 ch. Facturé 11 000 € de moins que le 600e, l'Hybrid vise une clientèle plus large. Il se retrouve dans le même temps confronté à de nouveaux rivaux, dont l'incontournable Toyota Yaris Cross. A côté du japonais, l'italien se distingue par ses lignes douces et arrondies pleines de charme. Les originales "paupières" sur

la partie supérieure des phares apportent une touche de fantaisie. Au contraire, le Yaris Cross arbore, sous certains angles, une silhouette taillée à la serpe et dégage plus d'agressivité. Les différences sont-elles aussi marquées à la conduite ?

Au coude à coude

Sur le papier, le moteur hybride 48V du Fiat 600 se montre plus modeste : puissance inférieure (100 ch), technologie 48V moins sophistiquée... Il s'agit en réalité du 1.2 turbo-essence (décliné dans de nombreux modèles du groupe Stellantis) modernisé et fiabilisé, avec une chaîne de distribution à la place de la courroie. Ce trois cylindres est

épaulé par une boîte de vitesses inédite à double embrayage qui intègre un petit bloc électrique de 28 ch. C'est bien moins que l'électromoteur de 80 ch, logé sous le capot du Yaris Cross. Avec son trois cylindres essence atmosphérique de 92 ch, le japonais développe 116 ch en puissance maxi combinée. Pour autant, il ne parvient pas à distancer son rival à l'accélération, ni en relances. Bien qu'on apprécie sa fluidité lors des transitions entre les phases électriques et hybrides/thermiques, le 600 fait encore mieux en la matière. Bon point également pour celui-ci : sa transmission à double embrayage égrène ses six rapports sans à-coups et ne fait pas hurler



PHOTOS: N. SOLER

é

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: ces deux hybrides échappent au malus. Sans avoir à négocier, le Fiat 600 bénéficie d'une remise officielle de 1 000 € actuellement et le Yaris Cross de 2 500 €.

L'entretien: tous les ans ou tous les 25 000 km pour le 600. Tous les ans ou tous les

15 000 km pour le Yaris Cross.

L'équipement: ces deux modèles sont richement dotés (clim' auto., GPS, caméra de recul, clé mains libres, etc.).

Mais le Fiat 600, en finition La Prima, est le plus généreux : siège conducteur élec., conduite semi-autonome, chargeur à induction, etc.



Peu bruyant et bien amorti, le Fiat 600 offre un confort supérieur et consomme moins hors des villes. En tenue de route, l'italien préfère la sécurité au dynamisme.

le moteur essence à haut régime par forte accélération, à l'inverse de la transmission à variation continue du Toyota. Moins sollicité dans les hauts régimes, le trois cylindres Fiat affiche un appétit inférieur à celui de son



Sur route, la transmission CVT du Yaris Cross pénalise l'agrément. Mais en ville, la fluidité de l'ensemble rend la conduite zen. Sa sobriété représente également un atout.

concurrent japonais. Sauf en ville! Dans cet environnement, avec de fréquents arrêts et une faible vitesse, le Yaris Cross est avantage par son moteur électrique plus puissant. Il entraîne plus souvent la voiture seul,

sans l'aide du bloc essence, et consomme alors 1,7 l/100 km de moins dans ce contexte. La présence d'un mode "Brake", au niveau de la commande de boîte, permet par ailleurs d'augmenter la régénération d'énergie >>>

**Fiat 600**

Comme le Yaris Cross, le Fiat 600 déçoit par la qualité de ses matériaux. De nombreux plastiques durs à l'aspect quelconque au niveau des contre-portes, de la console centrale et du tableau de bord laissent à désirer. En revanche, la présentation bicolore apporte un peu de fantaisie dans l'habitacle. Les rangements nombreux, volumineux et faciles d'accès sont pratiques au quotidien. Enfin, la dotation riche de cette finition haut de gamme La Prima satisfait.

**Toyota Yaris Cross**

L'ambiance est un peu plus austère à bord du Yaris Cross. Et la qualité fait aussi défaut en raison de plastiques durs trop présents et peu valorisants, même si correctement assemblés dans l'ensemble. L'ergonomie judicieuse facilite l'utilisation des commandes en conduisant. Le grand écran tactile de 10,5"/26,6 cm comporte des menus simples et intuitifs. L'équipement est complet (clim' auto., GPS, clé mains libres, caméra de recul...) mais reste inférieur à celui du 600.

» au freinage pour optimiser la recharge de la batterie. Une fonction indisponible sur le 600. L'italien est en revanche équipé de palettes au volant (série), bien pratiques pour forcer manuellement le passage des vitesses (dépassemens, relances en montée...). Sur route, on peut alors accélérer le rythme sans arrière-pensée, les suspensions contenant bien les mouvements

de caisse dans les virages, même s'il laisse à son rival la palme de l'agilité.

La dolce vita

Sûr en toutes circonstances, le Fiat privilégie néanmoins le confort avec un amortissement qui absorbe mieux les irrégularités de la chaussée, là où les passagers du Toyota sont plus chahutés. On regrette, en revanche,

la banquette trop courte qui ne maintient pas assez les cuisses et le manque d'espace aux genoux. Heureusement, on peut glisser ses pieds sous les sièges avant afin d'améliorer un peu le confort d'assise.

Sur le plan pratique, les rangements sont plus nombreux et volumineux chez Fiat que chez Toyota. On apprécie aussi la meilleure rétrovision: contrai-

rement à ceux du Yaris Cross, les appuie-têtes latéraux s'emboîtent dans le dossier de la banquette. De ce fait, le conducteur profite d'un plus grand champ de vision. Le style flatteur de l'habitacle est aussi à l'avantage de l'italien. Son tableau de bord bicolore, avec de série un insert en plastique couleur ivoire, apporte un peu de fantaisie et de gaieté, contrairement à l'intérieur un



1. La banquette souple est agréable mais il manque quelques centimètres au niveau des jambes. **2.** Le coffre, au volume très moyen, est pénalisé par des parois torturées qui compliquent les gros chargements. **3.** La transmission se commande à partir de boutons au lieu du traditionnel levier de vitesses.



1. On a un peu plus d'espace aux jambes, mais moins en largeur, et la fermeté de la banquette nuit au confort. **2.** Pour bénéficier d'une surface plane (banquette rabattue), le plancher amovible s'impose. Toyota le propose dans le pack Cargo (1 000 €). **3.** Le mode "B" augmente la régénération de la batterie.

brin terne du Yaris Cross. En revanche, aucun des deux ne se démarque en qualité de finition. On trouve de part et d'autre des plastiques durs et peu valorisants en quantité. Le japonais préfère soigner l'ergonomie. Son système multimédia Smart Connect présente des interfaces intuitives sur le grand écran tactile de 10,5"/26,6 cm. Les menus plus simples facilitent l'usage.

Ceux du 600 sont riches, mais parfois compliqués. Enfin, au moment de faire les comptes, le Yaris Cross Design coûte 1 300 € de moins et offre un an de garantie en plus. Le Fiat 600 Hybrid, plus récent, compense toutefois largement son prix supérieur par une dotation plus riche. Un autre argument de poids en sa faveur... ■



NOS MESURES



	Fiat 600	Yaris Cross
Vitesse maxi	176 km/h	166 km/h
Accélération 1000 m D.A.	33s4	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s	8s2
Consommation moyenne	6 l/100 km	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,3/6,4 l/100 km	5,7/6,6/4,7 l/100 km
Poids	1 325 kg	1 242 kg
Diamètre de braquage	11,2 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	66 m

LA TECHNIQUE

	Fiat 600	Toyota Yaris Cross
Puissance maxi combinée	100 ch	116 ch
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €	102 g/km/0 €
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 490 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 5 500 tr/mn	92 ch à 5 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	28 ch	80 ch
Couple maxi	55 Nm	141 Nm
Batterie (capacité brute)	0,89 kWh	0,8 kWh
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, e-CVT
Pneus	215/55 R18	215/55 R17
Réservoir	44 litres	36 litres
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,54	4,20 x 1,77 x 1,60
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	3 ans (ou 100 000 km)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Isofix AR (+ siège passager sur 600) • Lecture des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse, etc.

Agrement: • Banquette rabattable • Caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile avec Mirror Screen + GPS + Bluetooth + USB • Jantes alu (18" sur 600, 17" sur Yaris Cross) • Rétros électriques et dégivrants • Volant multifonction, etc.

EN OPTION	Fiat 600	Toyota Yaris Cross
Aide au stationnement AV/AR	Série	1 000 € ⁽¹⁾
Chargeur smartphone par induction	Série	Indisponible
Hayon électrique	Série	Indisponible
Surveillant d'angles morts	Série	1 000 € ⁽¹⁾

¹. Inclus dans le pack Cargo avec plancher de coffre modulable, sièges AV chauffants et avertisseur de circulation AR.

LES NOTES DU



	Fiat 600	Toyota Yaris Cross
Comportement routier	13	14
Equipements de sécurité	15	13
Agrément/performances	13	12
Confort/insonorisation	15	13
Equipements de confort/garantie	19	15
Habitabilité/coffre	10	12
Aspects pratiques	13	12
Présentation/finition	15	12
Consommation	15	16
Prix	9	11

1^{er} 137/200

2^e 130/200

Le verdict



Victoire : Fiat 600

Moins cher et garanti 3 ans, le Yaris Cross est aussi plus accueillant. Il brille particulièrement en ville par sa sobriété et la fluidité de sa mécanique. Mais le Fiat, supérieur en agrément routier comme en confort, l'emporte en polyvalence. Son habitacle, plus pratique et mieux équipé, dégage également une ambiance plus joyeuse.



Par Clément Raoul-Réa

ELECTRIQUE

Tesla Model Y

Grande Autonomie Propulsion - 75 kWh⁽¹⁾ - 347 ch⁽¹⁾

46 990 € / 42 990 €*



LE PLUS ENDURANT DES MODEL Y À L'ÉPREUVE

La bonne pioche ?

Pour 2 000 € de plus que le Model Y de base, Tesla propose désormais une version Grande Autonomie Propulsion, toujours éligible au bonus. Le bon choix dans la gamme du SUV électrique ?

Entre les prix qui jouent au yo-yo, des données techniques gardées secrètes, des gammes qui changent régulièrement et une éligibilité au bonus écologique variable selon les modèles, pas toujours facile de s'y retrouver chez Tesla. Et encore moins de faire le choix adéquat pour son budget et ses besoins. Bonne nouvelle, une version inédite

du Model Y pourrait simplifier la donne : facturée seulement 2 000 € de plus qu'une Propulsion d'entrée de gamme, la Grande Autonomie Propulsion reste éligible au bonus et promet la plus grande autonomie de toute la gamme du SUV. Sa batterie de 75 kWh utiles (57 kWh en entrée de gamme) s'autorise aussi des puissances de recharge plus élevées, pouvant atteindre

250 kW (contre 170 kW⁽²⁾). Prix toujours contenu, autonomie en hausse, recharge plus rapide : serait-ce le tiercé gagnant ?

Sans concurrence

Force est d'avouer qu'à l'usage, cette nouvelle version apparaît bien comme la plus pertinente. Alors que le constructeur a pu être dépassé par la concurrence en matière d'autonomie, Tesla remet ici les points sur les i : 470 km en moyenne mesurés par notre labo et 390 km sur autoroute, contre respectivement 360 et 300 km pour la version Propulsion. Aujourd'hui, seuls deux modèles comparables font aussi bien dans notre base de mesures : le Renault Scenic E-Tech EV87 et son cousin le Nissan Ariya. Et Tesla reste indétrônable côté consommation moyenne, établie ici à 16,2 kWh/100 km. Appréciable pour économiser à l'usage, d'autant que le Model Y peut toujours bénéficier de recharges rapides sur son propre réseau de

Superchargeurs Tesla, avec des tarifs très intéressants comparés à ceux des chargeurs concurrents sur aires d'autoroutes. De quoi voyager serein, en s'appuyant aussi sur le planificateur d'itinéraire maison, toujours le plus intuitif et le plus réussi du marché. L'écran géant de 15"/38 cm garde aussi plusieurs longueurs d'avance sur la majorité des rivaux. Mais il rassemble trop de fonctions : affichage de la vitesse, réglages essentiels comme les rétros et la position au volant, ouverture de la boîte à gants... On déplore aussi l'amortissement bien trop ferme du Model Y, alors que quelques bruits d'air et de roulement se font entendre sur autoroute. Et la visibilité vers l'arrière est très restreinte. Mais son habitabilité au deuxième rang et sa soute gargantuesque mettent tout le monde d'accord. Le Model Y était déjà une référence du segment, cette version enfonce le clou. Au point que la vraie concurrence est interne. La

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : alors que les tarifs des autres Model Y sont remontés (avec remises sur ceux en stock), le nouveau Grande Autonomie Propulsion reste à 46 990 €. Il a ainsi droit au bonus, de justesse.

L'entretien : pas de fréquence de visite programmée chez Tesla, mais l'ordinateur peut alerter si un contrôle se révèle nécessaire.

L'équipement : il est riche d'office (sièges chauffants, hayon motorisé, conduite semi-autonome, pompe à chaleur, toit vitré panoramique...).

NOS MESURES

Vitesse maxi	217 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	26s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s
Autonomie moyenne	470 km
Route/Autoroute/Ville	525/390/500 km
Temps de charge Prise domestique	29 h
Wallbox (7,4 kW)/Borne rapide (250 kW)	10 h / De 30 mn à 1 h ⁽¹⁾
Poids	1 900 kg
Diamètre de braquage	12,5 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

1. Charge de 10 à 80 % ou de 0 à 100 % de capacité.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	75 kWh ⁽²⁾ (capacité utile)
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	347 ch ⁽²⁾
Couple maxi	440 Nm ⁽²⁾
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 4 000 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,93 x 1,63
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km ⁽³⁾

2. Estimation (Tesla ne communique aucune valeur).
3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle
Bruits aérodynamiques	des niveaux
Bruit/vibrations du moteur	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Confort des suspensions	Protection
Consommation	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 Tesla Grande Autonomie Propulsion (42 990 €*, 347 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques d'environ 300 ch, qui comprend notamment:

- Audi Q4 45 e-tron S line (58 800 €*, 285 ch),
- BMW iX1 xDrive30 M Sport (57 200 €*, 313 ch),
- Skoda Enyaq 85 Sportline (52 500 €*, 285 ch),
- Smart #3 Premium (41 700 €*, 272 ch),
- Volkswagen ID.5 Pro Life Max (47 400 €*, 286 ch),
- Volvo EX40 Single Motor Ext. Range Plus (52 200 €*, 252 ch).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



Le Model Y joue toujours la carte du minimalisme à l'extrême. Presque tout passe par l'écran qui, par ailleurs, est parfaitement réactif et assez intuitif.



On est bien installé à l'arrière du Model Y, grâce à un espace généreux et de belles caves à pieds. Le toit vitré panoramique renforce cette impression.



Immense et bien taillé, le coffre sera difficile à remplir totalement! Et il est complété d'un petit bac à l'avant.



Ce Model Y accepte des charges jusqu'à 250 kW⁽²⁾ et met moins de 30 mn pour passer de 10 à 80%.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (6) • Codes/phares et essuie-glaces auto. • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Surveillance des angles morts, etc.

Agrement: • Aide au stationnement + caméra 360° • Clim' auto. bizona • Ecran central 15"/38 cm avec GPS connecté, planificateur d'itinéraire et Bluetooth • Hayon motorisé • Pompe à chaleur • Sièges AV/AR et volant chauffants • Toit vitré panoramique.

En option Agrément: • Conduite semi-autonome améliorée avec gestion du changement de voie et stationnement semi-auto. (3 800 €) • Intérieur blanc (1 150 €).



Largement assez performant et plaisant grâce à une direction très directe, le Model Y reste cependant trop fermement amorti. Et certains concurrents sont plus silencieux, surtout sur autoroute.

Tesla Model 3, qui a été restylée fin 2023, est désormais bien plus raffinée et confortable que son pendant SUV. Elle gomme la plupart des défauts présents sur le Model Y mais ne bénéficie plus du bonus (elle est fabriquée en

Chine) et n'est pas (encore) disponible en Grande Autonomie Propulsion. Patience, les mêmes améliorations sont attendues prochainement sur le SUV, bien que la marque ne communiquera pas de date précise.

Le verdict



Une référence!

Le Model Y représentait déjà le rapport prix/prestations le plus recommandable de sa catégorie; il y ajoute une autonomie très confortable pour quelques milliers d'euros supplémentaires. Ultra-compétitif, mais pas tout à fait exempt de défauts pour autant.



Par Guillaume Jean

Le nouveau Mercedes GLB

DIESEL
200 d BVA9
AMG Line
150 ch - 6,2 l/100 km
54249 € / 53100 €*



PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le Mercedes GLB restylé à trois propriétaires de véhicules équivalents. Philippe, Yvain et Roland nous livrent leurs impressions.

PHILIPPE Directeur financier, Sèvres (92)



Il possède un **Renault Espace**
1.2 E-Tech full hybrid Esprit Alpine
48300 € - 200 ch - 6,2 l/100 km

L'appellation sept places est,
ici aussi, galvaudée...

Le design

Le style du GLB est à l'image de son origine germanique : il paraît costaud mais plutôt rustique. Les poignées de portes proéminentes contribuent à cet effet. En revanche, la grande surface vitrée est sans doute un plus à bord. Et, ici, les barres de toit sont utilisables... L'arrière confirme cependant mon avis qu'il manque de style face à l'Espace.

La vie à bord

Parler d'un sept places est un bien grand mot... L'Espace n'est pas meilleur élève mais fait mieux côté coffre (en configuration cinq places). Je suis bien installé au second rang du GLB mais je vois mal trois adultes voyager confortablement (largeur limitée). En revanche, ça sent le costaud ! L'ambiance est dans la lignée de l'extérieur : ça manque de finesse pour moi. Cela dit, l'ergonomie du poste de conduite est réussie même si l'Espace fait aussi très fort avec ses grands écrans !

Au volant

Le silence de ce moteur diesel est étonnant. L'Espace reste plus dynamique en virage, mais, en contrepartie, le GLB me procure une sensation de sécurité plaisante. Je note aussi la bien meilleure rétrovision. En conclusion, je dirai que ce GLB est un modèle de confort.



YVAIN Technicien, Dammarie-les-Lys (77)



Il possède un **Peugeot 5008**
1.5 BlueHDi GT Pack EAT8
48570 € - 130 ch - 6,3 l/100 km

Ce GLB mise un peu trop sur
son agrément de conduite...

Le design

L'avant m'évoque un standing très Mercedes. Je regrette juste la signature lumineuse des leds de jour, très simpliste. L'allure de baroudeur, elle, est bien là mais trop passe-partout à mon goût. Quant à l'arrière, ses proportions me dérangent. Le détail de la caméra de recul rétractable et la finition du bouclier soulignent cependant le côté premium.

La vie à bord

Je ressens également ce côté chic à bord : les matériaux, comme les dalles digitales, sont d'un niveau nettement supérieur à ceux de mon ancien 5008. Ce dernier offre toutefois plus de rangements sur et dans la console centrale. Le confort de sellerie du GLB ne suffit pas non plus à faire oublier le côté pratique des trois sièges indépendants du Peugeot. De même que les places du fond sont peu accessibles et trop étroites pour deux adultes.



Au volant

Le confort de la suspension est excellent ! Notez que le moteur émet un son moins "agricole" que celui du 5008. Et la puissance est correcte pour un véhicule qui est fait pour rouler chargé... La boîte auto. est aussi plus fluide. J'ai donc moins la sensation de conduire une "voiture à papa". Le GLB prend ici nettement le dessus.

ROLAND Couvreur, Saulx-les-Chartreux (91)



Il possède un **Mercedes GLB**
200 d BVA9 AMG Line
51900 € - 150 ch - 6,2 l/100 km

Les détails esthétiques jouent
dans ma perception du GLB

Le design

Le nouveau dessin du pare-chocs donne du relief à l'avant. Je préfère toutefois la signature lumineuse de ma version. Le profil ne change pas. J'aime toujours son allure à la fois de SUV et de modèle familial. Contrairement à l'avant, j'apprécie davantage le nouveau graphisme des feux arrière. Le pack Black (option) apporte aussi beaucoup au rendu de ce GLB.



La vie à bord

Les sièges du troisième rang restent des places d'appoint... Lorsqu'ils sont rabattus, le coffre est suffisant pour un usage familial. A l'arrière, je note la fermeté de la banquette. Et je fais le même constat assis au volant ! C'est étrange car la sellerie est identique. En revanche, le nouveau volant est magnifique. Hormis ses touches sensitives, moins précises que les boutons, c'est le détail "plus" de ce GLB. Dommage que le "pad" central de gestion du multimédia ait disparu...

Au volant

Vu le gabarit du GLB et avec finalement seulement 150 ch, ce moteur est étonnant de santé. Dommage que les suspensions restent plutôt fermes sur les mauvais reliefs. Je retiens toutefois davantage sa tenue de route exceptionnelle, qui me procure toujours autant de plaisir au volant.

PRIX
DES LECTEURS

**Auto
Plus**

2025

PRIX DU JURY



Choisissez votre pièce **garantie à vie**



**350 000 PIÈCES AUTO RECYCLÉES
ET GARANTIES À VIE DISPONIBLES
SUR BACK2CAR.FR**

Back2car
la pièce auto recyclée



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Shampooing Sonax Actifoam Energy testé par le labo



F. GROUT

Y. LEFEVRE

Shampooing Sonax Actifoam Energy, gamme Profiline (1 l), 22,90 € (dont 5,5 € de port) sur Hygiemeca.com

Pour un nettoyage à la main sans microrayures, le shampooing doit décoller la crasse et éviter que les particules n'abîment le vernis lors du passage de l'éponge. L'Actifoam de Sonax promet une grande quantité de mousse pour un lavage ou un prélavage efficace, sans danger pour la carrosserie.

Comment ça marche ?

Pour le lavage, l'Actifoam, annoncé avec pH neutre, doit être dilué dans un seau à hauteur de 50 à 80 ml pour 10 l d'eau chaude. Il peut aussi s'utiliser en prélavage, juste pulvérisé sur la voiture (sans sans passage d'éponge) en le laissant poser 3 à 4 mn. Pour cela, deux méthodes possibles. Soit avec un canon à mousse, dilué de

5 à 10 % dans le réservoir (50 à 100 ml pour 1 l d'eau) connecté à un nettoyeur haute pression; soit avec un pulvérisateur à main, dilué à 2 % (environ 20 ml/l d'eau). Le produit ne doit sécher en aucun cas, il faut le rincer abondamment et la voiture doit être positionnée à l'abri du soleil.

Au final

Ce détergent produit une grande quantité de mousse dense et collante, idéale pour le prélavage. En mode lavage, l'éponge glisse parfaitement et l'on sent bien l'aspect lubrifiant qui empêche les rayures. Le pH mesuré est parfaitement neutre (7) mais l'odeur de boisson énergisante est trop forte et reste longtemps sur les mains.

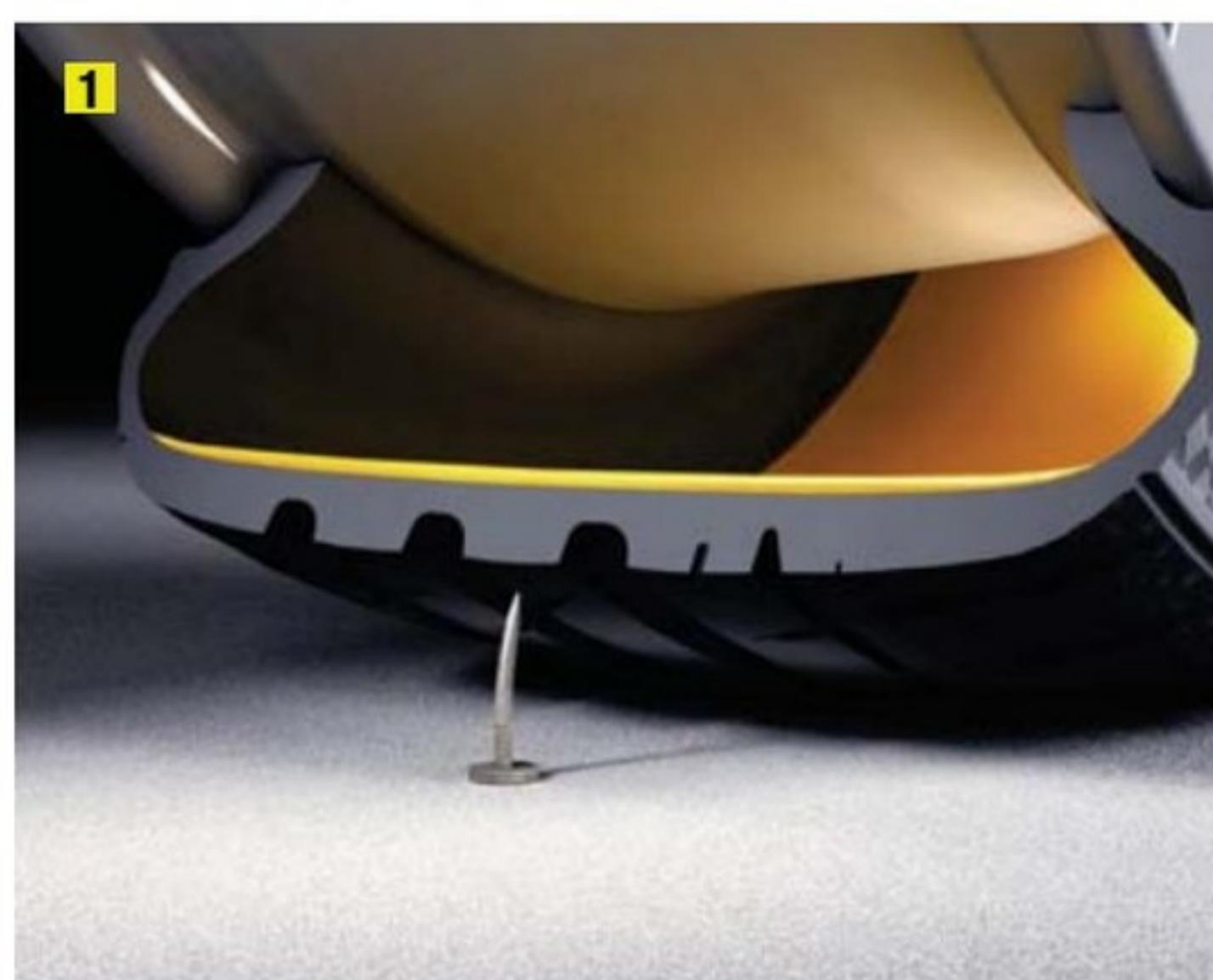
Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le pneu autocolmatant



Même pas mal ! S'il est perforé par un clou ou une vis **1**, le pneu autocolmatant et sera capable de se réparer lui-même **2** pour éviter la crevaison.

Une crevaison lente peut facilement vous gâcher la journée. Heureusement, certains pneumatiques sont capables de se réparer tout seuls ! Mais par quel miracle ?

Comment ça marche ?

En apparence, rien ne distingue un pneu autocolmatant d'une enveloppe classique : il est tout aussi rond et noir ! Normal,

puisque la grosse différence se situe à l'intérieur. La face interne de la bande de roulement du pneumatique est en effet enduite d'une couche d'agent colmatant. Lorsqu'un objet pointu (clou, vis) vient percer la gomme, ce produit se vulcanise : il se solidifie, enveloppant au passage le corps étranger et empêchant l'air contenu dans le pneu de s'échapper. Et quand on retire

l'objet, l'agent colmatant rebouche le trou, assurant l'étanchéité de l'enveloppe. Vous pouvez ainsi dire adieu à l'encombrante roue de secours, ainsi qu'aux pneus à roulage à plat ("run flat"), dont les flancs plus rigides dégradent le confort.

A l'usage

La technologie du pneu autocolmatant existe désormais

chez bon nombre de manufacturiers : avec les gommes ContiSeal chez Continental, SelfSeal chez Michelin, Seal Inside chez Pirelli, DuraSeal chez Goodyear... Toutefois, notez qu'il reste toujours préférable de faire contrôler un pneumatique "autoréparé" par un spécialiste, afin de vérifier qu'il n'a pas subi d'autres dommages.



CONTINENTAL

Jérôme Fombelle

Vincent Coppin

Soufyane Benhammouda

Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Boîte automatique, comment la faire durer ?

Pour allonger sa durée de vie et éviter des pannes immobilisantes et coûteuses, il faut prendre soin de la boîte automatique. Entre l'entretien spécifique et les bons gestes sur la route, voici les réflexes à adopter.

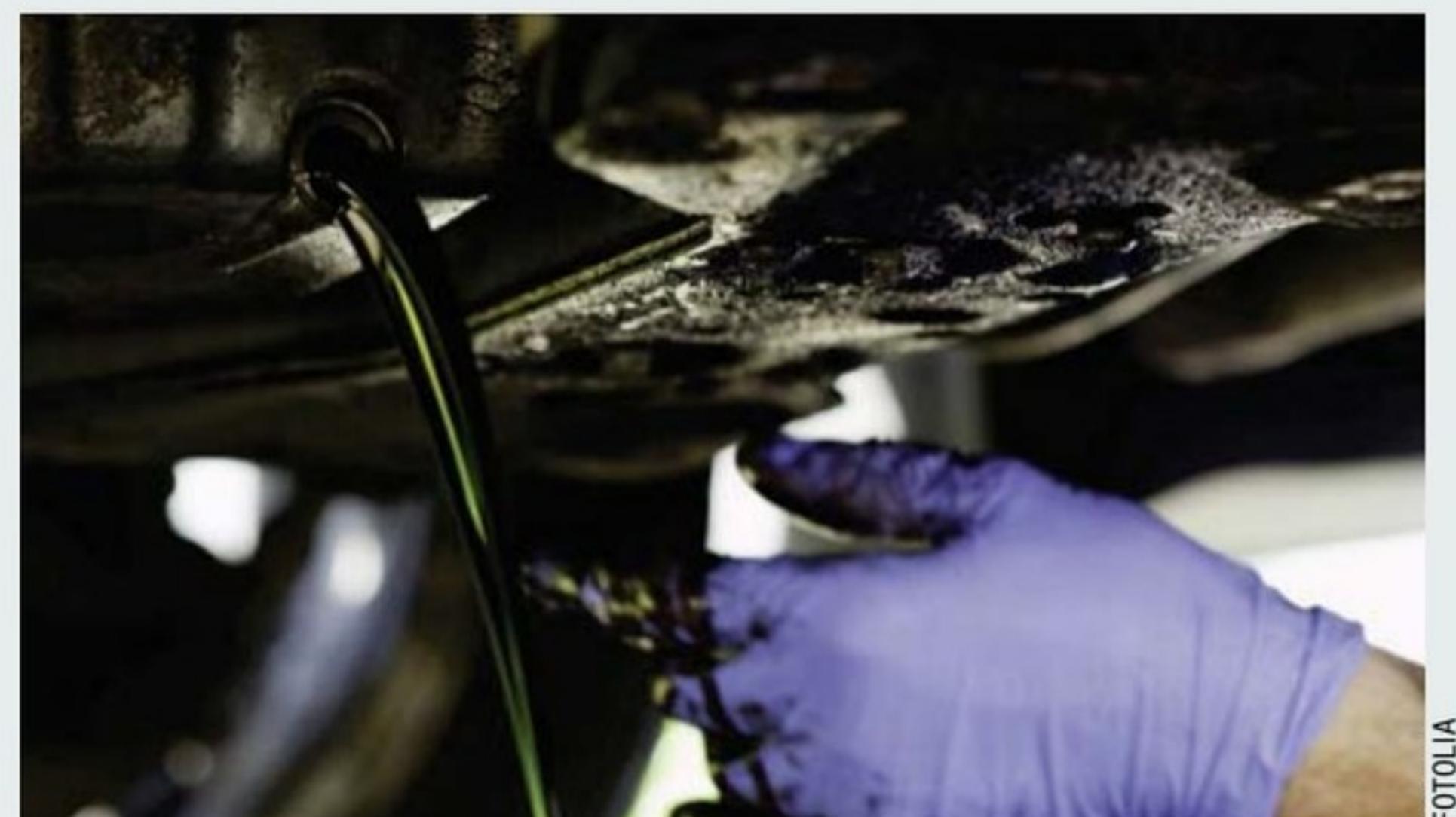


Y. LEFEBVRE

Il existe plusieurs types de boîtes automatiques: hydraulique, à variateur et robotisée. La première, généralement fiable, repose sur la pression d'huile exercée sur le convertisseur de couple pour le changement des vitesses. Sur les boîtes à variateur (connues sous le nom CVT), la démultiplication évolue en continu grâce à deux poulies reliées par une courroie ou par un jeu d'engrenages. Considérées comme des automatiques, les robotisées s'apparentent techniquement à des boîtes manuelles classiques mais où les changements de rapports sont confiés à des actionneurs motorisés.

Anticipez les vidanges

■ Quel que soit son type, la boîte de vitesses utilise de l'huile, qui s'abîme à cause de la limaille et perd donc ses propriétés au fil du temps. Si les constructeurs rallongent les échéances d'entretien, voire promettent une lubrification à vie, les vidanges sont logiquement nécessaires.



FOTOLIA

■ Toutes les boîtes doivent régulièrement faire l'objet d'un entretien complet (vidange, remplacement des filtres, joints et crépine...). Si le constructeur ne préconise pas d'échéance, nous conseillons d'effectuer une vidange tous les 80 000 à 100 000 km et ce, quel que soit le type de boîte. Pour les transmissions vieillissantes, un entretien tous les 60 000 km permettra d'éviter les pépins.

■ Si vous attendez trop longtemps, il faudra effectuer un rinçage (au moins deux vidanges d'affilée). Avec un prix moyen par vidange compris entre 250 et 500 € en raison des quantités d'huile à remplir, la note peut être élevée. Mais en cas de panne ou de casse, la facture est encore plus salée : il vous faudra compter de 3 000 à 6 000 € pour changer une boîte hydraulique ou à variateur, et jusqu'à 9 000 € pour une robotisée à double embrayage (type DSG Volkswagen).

■ Les actionneurs d'une boîte robotisée sont pilotés électriquement par un calculateur. Si vous décelez des difficultés dans les passages de rapports ou des hésitations, une reprogrammation (de 100 à 200 €) permet d'optimiser la gestion et d'éviter des casses plus importantes. Parfois, le boîtier actionneur peut faire défaut. Cela a notamment été le cas sur les boîtes robotisées BMP/ETG de Peugeot-Citroën. Si le véhicule ne passe pas les rapports, ou présente d'autres dysfonctionnements, la pièce est à changer pour éviter la panne (1 500 €).



WABCO/ZF

Adaptez votre conduite



A. SAUNIER

■ Certaines mauvaises habitudes de conduite accélèrent le vieillissement des pièces mécaniques ou de l'huile : démarrages toniques, conduite avec le pied gauche sur le frein, changements de rapports nombreux... Les conduites nerveuses détériorent rapidement les boîtes automatiques.

■ La position P bloque la transmission par l'intermédiaire d'une gâchette à l'intérieur de la boîte. Si le frein à main n'est pas tiré, le poids du véhicule exerce une contrainte sur cette pièce fragile, qui peut finir par casser. Lorsque vous garez, prenez soin de tirer le frein à main correctement avant d'enclencher le mode P.

■ Les lois de changements de rapports reposent sur la vitesse du véhicule communiquée au calculateur par le capteur ABS. Avec des jantes plus grandes que celles d'origine, les données peuvent être erronées et les changements de rapports décalés. Les pièces de la boîte et du moteur peuvent s'user plus rapidement.

■ Certaines boîtes disposent de modes Low (L) ou de verrouillage de rapport (1, 2...), qui permettent de bloquer les premières vitesses. Ces modes ne sont à utiliser que si vous tractez à faible allure, pour éviter d'affoler la boîte à cause des sous-régimes dans les côtes, et pour bénéficier d'un frein moteur dans les descentes. Ils peuvent aussi être utiles sur la neige pour conserver un bon rapport de démultiplication.

■ Sur les robotisées, l'embrayage reste une pièce d'usure. Et c'est surtout à l'arrêt, avec le pied sur le frein et le sélecteur en position D, qu'il subit le plus de contrainte puisqu'il n'est pas totalement débrayé. Pour allonger sa durée de vie, passez la commande en position neutre (N) lorsque vous n'avancez pas.



F. GROUT

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux



TH. ANTOINE / ACE-TEAM

LES MODÈLES CITADINS

Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 100 Powershift

Essence | 5 CV | 100 ch | 179 km/h | 6,8 l/100 km | 315 dm³



CH. MARTIN

Kia Picanto 1.2 86 BVA

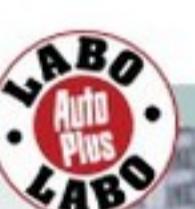
Essence | 5 CV | 86 ch | 163 km/h | 7,5 l/100 km | 197 dm³



N. SOLER

Renault Captur 1.5 dCi 90 EDC

Diesel | 5 CV | 90 ch | 168 km/h | 5,7 l/100 km | De 384 à 484 dm³



A. SAUNIER

BOÎTES AUTOMATIQUES

Les bons choix

Longtemps boudé par les Français, ce type de boîte connaît des prix en occasion. Après tous nos conseils

Arrivée fin 2013 sur la citadine Ford Fiesta, la boîte robotisée à double embrayage Powershift s'associe avec le plaisir 1.0 EcoBoost de 100 ch. Débarrassé des soucis de pompe à eau rencontrés en début de carrière, ce bloc va comme un gant à la petite Ford. Vif, pas trop glouton, il permet de profiter des qualités routières de l'auto sans faire exploser le budget carburant. Bon point, les six rapports passent avec douceur et réactivité. Viser une Titanium pour profiter d'un équipement complet (antibrouillards, jantes alu, phares, essuie-glaces et climatisation automatiques). Mais avant de signer, incluez dans la négociation le coût (de 900 à 1 400 €) du changement de la courroie de distribution si l'opération n'a pas été réalisée (tous les 10 ans ou 240 000 km).

Vu une Titanium de 2016 avec 107 000 km à 8 990 €

Le choix d'une minicitadine à boîte auto. s'apparente à un casse-tête : technologies dépassées, fiabilité douteuse, agrément décevant... tout est fait pour dissuader l'acheteur malgré l'intérêt de ce type de transmission sur un véhicule à vocation urbaine. La Picanto parvient cependant à sortir du lot grâce à sa solidité exemplaire. Sa classique transmission hydraulique à quatre rapports s'accorde bien d'une conduite coulée urbaine. Uniquement proposée en finition haute Premium, associée à la carrosserie cinq portes, la coréenne est idéale pour les petits trajets du quotidien. Avec une dotation étonnante à ce niveau de gamme : clim' auto., jantes alu, rétros et quatre vitres électriques, Bluetooth, aide au stationnement arrière, rien ne manque à l'appel!

Vu une Premium de 2013 avec 91 000 km à 6 990 €

Afuir en essence (le 1.2 TCe est fragile), le Captur est au contraire un choix judicieux en diesel pour celui qui envisage une utilisation polyvalente. Toujours aussi sobre, largement éprouvé et à l'aise sur tous les terrains, le 1.5 dCi 90 s'accorde bien de la présence de la boîte robotisée à double embrayage EDC6. Le tout à des tarifs plus doux que ceux des versions essence. Evitez toutefois les premiers modèles (2013-2014), aux suspensions arrière trop fermes. A bord, on apprécie le sens pratique du Captur, avec une banquette coulissante sur toute la gamme et l'habitacle coloré de l'Intens (GPS, clim' auto., jantes alu de 17", radar de recul, sièges déhoussables...), largement répandue et à peine plus chère que les finitions inférieures.

Vu un Intens de 2015 avec 129 000 km à 8 890 €

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

ATIQUES

Choix à moins de 10 000 €

transmission est aujourd’hui en vogue. D’où un décalage entre l’offre et la demande, à l’origine d’une hausse d’entretien (voir “Les coachs” p. 53), voici notre sélection pour faciliter la vie des acheteurs au budget serré.

LES MODÈLES COMPACTS

Audi A3 Sportback 1.6 TDI 110 S tronic

Diesel | 5 CV | 110 ch | 182 km/h | 6,1 l/100 km | 363 dm³



N. SOLER

Si le passage de 105 à 110 ch ne change pas grand-chose à l’usage, il marque la fin des soucis de pompe à eau et de boîte robotisée à double embrayage S tronic 7. D'où l'intérêt de viser cette A3, qui améliore ses relances sans altérer sa belle sobriété. Ce qui explique son succès auprès des gestionnaires de flottes et donc la présence de nombreuses autos en finition Business Line. Un bon plan: bien présentée et construite avec soin, l'A3 souffre en revanche de lacunes d'équipement en entrée de gamme Attraction. Avec le Bluetooth, le GPS, la clim' auto. et le radar de recul, elle fait bien plus envie sans trop augmenter la mise de départ. A l'inverse, méfiance avec les séduisantes mais trop fermes (châssis sport de série) Ambition et S line...

Vu une Business Line de 2014 avec 151000 km à 10890 €

Renault Kadjar 1.5 dCi 110 EDC

Diesel | 5 CV | 110 ch | 177 km/h | 6 l/100 km | 520 dm³



PH. TISSIER/PILOU

Dans l'ombre des stars, le Kadjar permet de réaliser de belles affaires, avec des tarifs inférieurs de 20 à 30 % à ceux de la concurrence! Mais il faudra faire le tri dans la gamme... Mou avec une transmission manuelle, le 1.5 dCi 110 retrouve de l'allant avec la boîte robotisée à double embrayage maison EDC6. Si quelques à-coups sont à déplorer à faible allure, l'agrément, lui, s'améliore. Très classique dans sa présentation, le français souffre de l'emploi de matériaux quelconques (surveillez l'état de la sellerie, fragile). Deux bons points en revanche: le confort et l'insonorisation, parfaits sur de longs trajets. A l'achat, visez une version Business, pas plus chère qu'une Zen, et enrichie d'un GPS et de l'aide au parking avant.

Vu un Business de 2015 avec 167000 km à 10490 €

Toyota Auris 136h

Hybride essence | 5 CV | 136 ch | 184 km/h | 5,7 l/100 km | 367 dm³



N. SOLER

La flambée des prix des hybrides d'occasion incite à éviter les stars surcotées. Moins en vue que ses sœurs les Yaris et Prius, l'Auris tire son épingle du jeu en reprenant l'essentiel des qualités de la seconde, à un tarif plus doux. Sobriété et douceur de conduite exemplaires, transmission CVT évitant les à-coups, la japonaise apaise en ville. Certes, ce système a tendance à faire mouliner le moteur à l'accélération, mais il autorise de bonnes performances sans faire exploser le budget carburant. Ultra-fiable, mieux présentée et moins "cheap" (ce n'était pas difficile...) que la Prius, l'Auris 2 séduit également par sa dotation complète dès l'entrée de gamme Dynamic, qui profite de la clim' auto., des jantes alu et de la caméra de recul.

Vu une Dynamic de 2014 avec 146000 km à 10000 €

Acheter une voiture d'occasion



LES MODÈLES FAMILIAUX

Kia Sorento 2.2 CRDi 197 BVA

Diesel | 12 CV | 197 ch | 190 km/h | 9,2 l/100 km | 550 dm³



J.-M. LISSE / KIA

Mercedes Classe C 200 CDI 136 BVA

Diesel | 8 CV | 136 ch | 210 km/h | 6,8 l/100 km | 432 dm³



N. SOLER

Peugeot 5008 2.0 HDi 163 BVA

Diesel | 10 CV | 163 ch | 189 km/h | 7,9 l/100 km | De 622 à 732 dm³



N. SOLER

Volkswagen Passat SW 2.0 TDI 140 DSG

Diesel | 8 CV | 140 ch | 190 km/h | 6,7 l/100 km | 619 dm³



VOLKSWAGEN

Très robuste, la deuxième génération de Sorento est capable d'atteindre des kilométrages élevés sans tomber en panne. Sous le capot, son 2.2 de 197 ch parvient à mouvoir ce Kia avec allant, au prix d'un appétit qui peut sembler élevé. Il faut préciser que la boîte automatique impose les quatre roues motrices, gage d'un comportement sûr par tous les temps mais aussi d'un poids conséquent... A bord, l'habitabilité est aussi généreuse que l'équipement, surtout dans cette version haute Premium Navi, qui bénéficie de sept places de série (le coffre descend à 176 dm³ lorsqu'elles sont utilisées), du GPS, de la caméra de recul et de la sellerie cuir. Et comme l'engin demeure méconnu sur notre marché, ses tarifs restent très raisonnables en seconde main.

Vu un Premium Navi de 2011 avec 187 000 km à 10 990 €

Quand on cherche une occasion dotée d'une boîte auto., Mercedes est inévitable car les clients de la marque ont toujours eu un faible pour ce type de transmission. La troisième génération de Classe C (type W204) ne fait pas exception et retrouve un niveau de fiabilité digne de la réputation de l'Etoile. En diesel, la plupart des modèles font appel à un 2.2 maison robuste mais un peu juste en version 180 CDI (120 ch). Il donne satisfaction en 200 CDI, surtout avec la boîte automatique à sept rapports, qui fait économiser plus d'1 l/100 km comparé à l'ancienne BVA5, sans sacrifier l'agrément. Bonne surprise, la dotation se révèle complète dès l'entrée de gamme Classic, avec clim' auto., régulateur de vitesse et Bluetooth de série. L'Elegance ajoute des chromes et du cuir, l'Avantgarde, un look typé sport.

Vu une Avantgarde de 2012 avec 176 000 km à 10 990 €

Avant de succomber aux charmes des boîtes EAT, hélas associées à de capricieux moteurs BlueHDi, le 5008 a utilisé une classique transmission à six rapports. Livrée avec le gros 2.0 HDi de 163 ch, elle assure de bonnes performances sans pour autant trop faire grimper la consommation, raisonnable pour une boîte hydraulique d'il y a dix ans. Avec sa belle habitabilité, sa large banquette coulissante et la possibilité d'accueillir sept personnes (le coffre passe alors à 216 dm³), le monospace Peugeot constitue un excellent choix pour les familles. Avec, en finition Allure, une richesse d'équipement appréciable : toit panoramique, Bluetooth, affichage tête haute, GPS et aide au stationnement AV/AR sont de série. Un bon plan donc, les tarifs des monospaces étant aujourd'hui très attractifs.

Vu un Allure de 2014 avec 162 000 km à 9 490 €

Value sûre chez les familiales, la Passat souffre néanmoins de la concurrence des SUV. Une aubaine pour l'acheteur, qui peut s'offrir les services de l'allemande en ménageant son budget. Par exemple en visant la génération "B7" (2010-2015), notamment en break. Places arrière royales, soute vaste et accessible, intérieur fabriqué avec soin, elle invite à voyager. Et si le 1.6 TDI semble un peu juste en charge, le 2.0 de 140 ch assure en toutes circonstances. La boîte robotisée à double embrayage DSG6, robuste, renforce encore l'agrément de conduite grâce à sa bonne réactivité, sans entamer sa belle sobriété. Dans sa déclinaison Business, la Confortline se dote d'un GPS et d'une caméra de recul sans supplément de prix.

Vu une Confortline Business de 2014 avec 165 000 km à 9 990 €

Ça vous est arrivé

Citroën C4

En achetant cette C4 récente, Claudine et Gérard Boisseau pensaient qu'elle était à l'épreuve de la pluie. Mais ce n'est pas le cas. Pire, Citroën semble prêter peu d'attention à leur problème.



A. ROINE / ANDIA

1 164 € pour un faisceau défectueux à 57 300 km !

Les voitures qui "prennent l'eau", certains possesseurs de cabriolet plutôt âgés savent bien de quoi il s'agit. Mais Claudine et Gérard Boisseau, de Saint-Charles-la-Forêt (53), n'imaginaient pas que leur berline connaîtrait ce genre de souci. Et pourtant... C'est en octobre 2022 qu'ils se portent acquéreurs d'une Citroën C4 1.5 BlueHDI 130 d'occasion. Cette dernière a été mise en circulation au début de l'année 2021 et, lorsque Claudine et Gérard en reçoivent les clés, elle affiche

38 400 km. Elle s'avère être une monture tout à fait satisfaisante jusqu'au printemps dernier...

Pas étanche

Gérard et Claudine tombent régulièrement en panne avec leur compacte. Et le point commun à ces mésaventures, c'est qu'elles se produisent lors de fortes pluies. Cette coïncidence n'échappe pas au technicien chargé de débusquer le problème de l'auto. Il constate que le faisceau électrique principal est exposé aux projections

d'eau ! Il n'y a alors, selon le service technique de la marque, qu'une seule possibilité pour mettre fin à cette défaillance : remplacer la totalité de ce faisceau. Une opération qui n'est pas donnée. Le devis remis aux propriétaires se monte à 2 327 €. Mais, bon prince, Citroën leur accorde de diviser la facture par deux. Nos lecteurs considèrent toutefois que, pour un véhicule ayant 3 ans et demi et 57 300 km, le constructeur doit payer davantage.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Gérard et Claudine ont raison à 100 %. En l'absence d'une intervention sur ce faisceau, ce problème ne peut provenir que d'un défaut lors de la fabrication. Par ailleurs cet élément est censé durer au minimum 300 000 km. Le barème de nos experts est sans appel. La C4 de Gérard et Claudine Boisseau ayant moins de 5 ans et affichant moins de 100 000 km au compteur, les Chevrons sont tenus d'assumer la totalité des réparations. Nos lecteurs doivent mettre la firme en demeure de revoir sa position en ce sens.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Fiat 500

Fuite très précoce

Ma Fiat 500 1.0 BSG Hybrid 70 de 2022 n'a que 6 800 km. Ayant remarqué une fuite d'huile sous mon auto, je l'ai confiée à mon concessionnaire. Verdict : un joint spi de vilebrequin à remplacer, un devis de 538 € et un refus de participation de Fiat.

Line Missri, 13009 Marseille

NOTRE CONSEIL La réponse de Fiat est tout simplement scandaleuse. En effet, comment la marque peut-elle considérer que ce défaut est normal après 2 ans et 6 800 km ? Ne cédez pas devant une telle mauvaise foi et mettez-les en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de payer entièrement la facture.

Ford Puma

Injection à durée limitée

Acheté neuf au début de l'année 2022, mon Ford Puma 1.0 EcoBoost Flexifuel 125 affiche 56 400 km. Pourtant, j'ai déjà dû faire remplacer les injecteurs (933 €) sans que Ford ne les prenne en charge.

Simon Palla, 13330 Pélissanne

NOTRE CONSEIL Cette défaillance devient de plus en plus fréquente sur les moteurs Ford capables de fonctionner au bioéthanol. Ce n'est évidemment pas une raison pour que la marque refuse de payer une large partie de la note. En effet, dans votre cas, le constructeur doit vous rembourser, sans discussion, 90 % de la somme acquittée, soit 840 €.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 45 % de l'antivol électronique

Une fois de plus, la marque au Lion a fini par appliquer le barème de nos experts. En l'occurrence, c'est Véronique Lambey, de Besançon (25), qui en profite. Cette lectrice nous avait contactés cet été car l'antivol de son Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 de 2017 (117 500 km) empêchait régulièrement le démarrage. Lors de la publication de son dossier, dans notre n° 1876, Peugeot ne lui avait accordé aucune participation sur le devis de 564 €. Après notre intervention, la marque a finalement consenti 45 % de rabais à sa cliente.



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.

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UN...

Volkswagen Sharan 2 diesel (2010-2022) à moins de 15 000 €

Bien qu'il ait été retiré du marché du neuf, le Sharan – avec son sens de la famille – reste accessible en occasion. Versions, moteurs et fiabilité sont ici décortiqués pour vous aider à faire le meilleur choix.

Calqué sur le style du Touran, le Sharan 2 s'en distingue néanmoins par son gabarit XXL. Un point non négligeable au moment de stationner ses 4,86 m de long, pour 1,91 m de large. Ses cotes généreuses profitent nettement à l'espace à bord, où trois adultes s'installent aisément sur les sièges indépendants, et coulissants de la rangée du milieu. En version sept places, l'accès au troisième rang est facilité par la large ouverture des portes coulissantes. Dans cette configuration, le

volume de coffre est limité à 312 dm³. Mais lorsque les deux assises du fond sont repliées (en un tournemain), la capacité de chargement bondit à 809 dm³ ! A noter enfin, le surcoût entre les versions cinq et sept places est quasi insignifiant en occasion. Dès l'entrée de gamme Trendline, tous les sièges arrière s'escamotent, permettant au plancher plat d'accueillir de (très) gros chargements. En revanche, l'absence de radars de parking promet de sacrées sueurs froides lors des manœuvres... Un oubli réparé sur

le deuxième niveau Confortline. Pour profiter du Bluetooth et du GPS, il faudra toutefois viser un Confortline Business. Le haut de gamme Carat se réserve l'ouverture électrique des portes coulissantes, les sièges chauffants et même un toit ouvrant. Les éléments dédiés au voyage restent, eux, regroupés en packs optionnels : le pack Family intègre les deux sièges du fond (configuration sept places), les rideaux pare-soleil et une prise 230 V, tandis que les trappes sous le plancher et les tablettes aviation sont liées au pack Rangement. Des options à rechercher... Très légèrement restylé (volant inédit et nouveaux feux arrière) en septembre 2015, le Sharan adopte un régulateur de vitesse adaptatif, le freinage anticolision et la connexion Mirror

Screen (Apple CarPlay/Android Auto). Cependant, il faut débourser au minimum 16 000 € pour cette version enrichie.

Voyageur au long cours

Nous l'avons évoqué, un Sharan est bien plus à l'aise sur voie rapide que dans la jungle urbaine. Dérouler les kilomètres en famille est sa vocation, on notera juste la relative fermeté des sièges. Côté moteurs, les déclinaisons de 115, 140 et 170 ch du 2.0 TDI maison composent notre sélection, les deux plus hautes puissances s'associant à la boîte robotisée DSG6. Compte tenu du poids du Sharan, la sobriété de ces blocs est remarquable. Reste à faire le bilan de leur fiabilité qui, nous allons le voir, n'a pas toujours été au beau fixe...

Par Guillaume Jean



Signes d'une époque où la marque maîtrisait son sujet, ergonomie des commandes et finition de la planche de bord s'avèrent toujours impeccables.



Nombre de places : 5 ou 7



Volume : 809 (312)⁽¹⁾ dm³

Les plus grands s'installent aisément à l'arrière et très correctement au troisième rang d'un Sharan sept places. Dans cette configuration, le coffre passe du format soute d'avion à un volume réduit, mais pas ridicule.

1. En version sept places

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

L'entrée de gamme Trendline se passe des radars de parking et des phares et essuie-glaces automatiques – des éléments de série sur la Confortline. Sa déclinaison Business y ajoute le Bluetooth et la navigation. Le haut de gamme Carat complète sa dotation de portes latérales à ouverture et fermeture électriques, de vitres arrière et lunette surteintées et de sièges avant chauffants. On l'identifie à son toit ouvrant panoramique et à sa sellerie Alcantara.

LA DOTATION DE SÉRIE

Trendline: • ABS + AFU + ESP • Airbags front., lat. AV, rideaux AV/AR et genoux • Clim' auto. • Frein de parking élec. • Prises 12V (x2) • Radio-CD MP3 • Régulateur de vitesse • Sièges AR individuels, coulissants et rabattables • Vitres et rétros électriques dégivrants • Volant cuir.

Confortline: • Aide parking AV/AR • Jantes alu 16" • Phares et essuie-glaces auto. • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Siège conducteur à réglage électrique • Siège passager rabattable en tablette • Volant multifonction.

Confortline Business: • Bluetooth • GPS.

Carat: • Jantes alu 17" • Portes latérales élec. • Rétros rabat. électriquement • Sièges chauffants • Toit ouvrant.



PHOTOS: N. SOLIER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	• LABO AUTO PLUS •	2.0 TDI 115	2.0 TDI 140	2.0 TDI 140 DSG6	2.0 TDI 170 DSG6
Vitesse maxi		177 km/h	178 km/h	181 km/h	193 km/h
Accélération 1 000 m D. A.		35s2	34s7	34s8	33s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e		11s/15s2/20s	10s2/13s2/17s6	9s9 en D	8s2 en D
Consommation moyenne		7,0 l/100 km	7,0 l/100 km	7,7 l/100 km	7,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		6,7/6,8/7,6 l/100 km	6,7/6,7/7,5 l/100 km	7,4/7,5/8,2 l/100 km	7,5/7,6/8,3 l/100 km
Poids		1820 kg	1784 kg	1855 kg	1902 kg
Freinage 130 à 0 km/h		67 m	68 m	67 m	68 m
Moteur turbodiesel		4 cylindres en ligne, 16S			
Cylindrée		1968 cm ³	1968 cm ³	1968 cm ³	1968 cm ³
Puissance maxi		115 ch à 3 500 tr/mn	140 ch à 4 200 tr/mn	140 ch à 4 200 tr/mn	170 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi		280 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	350 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air		130 g/km/2	143 g/km/2	149 g/km/2	154 g/km/2
Boîte de vitesses		Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

Avec un budget maximum de 15 000 €, vous accéderez aux quatre variantes du 2.0 TDI disponibles sous le capot d'un Sharan 2.

2.0 TDI 115: vu la vocation du Sharan, ce niveau de puissance peine à convaincre lors des virées familiales, d'autant plus en version sept places. Sa consommation équivalente au 2.0 TDI 140 ne lui sert pas plus d'argument. Les prix débutent autour de 10 000 € pour un Trendline comptant environ 180 000 km.

2.0 TDI 140: davantage adapté au gabarit et au poids d'un grand monospace, ce bloc fait

preuve d'une appréciable discréption et d'une sobriété remarquable. A noter toutefois, jusqu'à 2012, des défaillances de la pompe à eau et du volant moteur, qui entraînent une usure prématuée de l'embrayage.

Une Confortline de 2013, affichant là aussi 180 000 km, s'échange à partir de 11 000 €. Un bon choix pour les budgets serrés.

2.0 TDI 140 DSG6: réputée pour sa douceur de fonctionnement, la boîte robotisée à six rapports apporte un indéniable avantage en matière d'agrément et facilite la conduite de

"l'engin" en zone urbaine. Léger bémol, toutefois, la consommation augmente. Le budget grimpe pour sa part d'environ 1 000 €.

2.0 TDI 170 DSG6: proposé de 2010 à 2012, ce bloc a connu la même avarie de pompe à eau que le 2.0 TDI 140 sur cette période. Il est donc impératif de disposer des justificatifs d'entretien, et de réparations, pour envisager son achat. Ceci dit, ce bloc est sans surprise le plus alerte du lot, tout en conservant une sobriété remarquable. On le trouve à partir de 14 000 €, autour des 180 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Antipollution. Un voyant allumé au tableau de bord vous signale un défaut de la sonde NOx du catalyseur. La remplacer vous allège d'environ 1 200 €.

Injecteurs. Le passage des injecteurs-pompes à une rampe commune sur cette génération de 2.0 TDI n'a pas empêché des soucis jusque 2012 (500 € l'unité).

Pompe à eau. Sur les 2.0 TDI 140 et 170, jusqu'en 2012, un niveau d'eau bas et une température élevée annoncent son remplacement, et celui de la distribution (800 €).

Vanne EGR. Ratés en roulant, ou fumée noire, sont le signe d'un problème connu sur le radiateur accolé à la vanne EGR (1 500 €). Cette dernière tend par ailleurs à s'encrasser plus rapidement sur les modèles circulant majoritairement en ville.

Volant moteur. Avant 2012, des tremblements à l'accélération annoncent sa défaillance qui entraîne l'usure prématuée de l'embrayage (2 000 € l'ensemble).

Nous vous conseillons

Un 2.0 TDI 140 DSG6 Carat depuis 2013

Fiabilisé dans le courant de l'année 2012, ce diesel associé à la boîte DSG6 procure une appréciable souplesse.



A. SAUNIER

Choisir une version Carat garantit un niveau d'équipement encore à la page. Ce tandem se trouve dès 14 000 € avec environ 160 000 km.

Le coin des experts



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

VOITURE THERMIQUE, HYBRIDE OU
ÉLECTRIQUE ACCIDENTÉE

Quand peut-on refuser de faire réparer son auto ?

Généralement, après un sinistre, on souhaite que son auto soit remise en état au plus vite. Or, il existe des cas de figure où il ne faut surtout pas se précipiter et la réparer car elle a pu subir des dommages invisibles et insidieux pouvant la rendre dangereuse. Explications.

Depuis l'arrêté du 29 avril 2009, les experts en automobile doivent se prononcer sur la réparabilité technique des véhicules. Le but est de retirer de la circulation une voiture trop endommagée suite à un sinistre ou ne pouvant plus présenter toutes les garanties de sécurité même après réparation. On parle alors de véhicule TNR (Techniquement Non Réparable⁽¹⁾). Une vraie avancée en matière de sécurité routière. Seulement voilà, les critères fixés alors n'étaient pas assez exhaustifs ni, surtout, adaptés aux derniers équipements embarqués et aux nouveaux modes de propulsion hybride et électrique. Des lacunes enfin comblées dans un nouvel arrêté du 24 avril 2024 (*voir encadré*). *Auto Plus* vous dévoile ces évolutions et les deux cas de figure où il ne faut jamais réparer son véhicule. Bonus : les arguments qui feront mouche face à un expert qui passerait autre.

Véhicules immersés

Personne n'ignore que l'eau ne fait pas bon ménage avec les connexions et les équipements électriques. Et ne parlons pas de l'eau de mer ! Lorsqu'un véhicule est immergé, même partiellement, les éléments électriques ou électroniques ayant reçu des projections peuvent connaître,

parfois longtemps après, des dysfonctionnements allant du simple mauvais contact jusqu'au court-circuit, avec les risques que cela comporte (incendie, panne). Quelles conséquences désastreuses dans le cas d'un airbag qui ne se serait pas déployé suite à un défaut d'alimentation de son module de commande !

Avant Il était prévu que seuls les véhicules immersés au-dessus du tableau de bord pouvaient être déclassés en TNR. C'était oublier que nombre de composants électroniques sont situés au niveau du plancher, ou du moins assez en dessous du tableau de bord ! Idem pour les batteries de traction des véhicules électriques et hybrides. Malgré cette incohérence technique, et les "remontées" de nombreux experts et professionnels inquiets de devoir autoriser la remise en circulation de véhicules potentiellement dangereux, la situation a perduré 16 ans ! Etais-ce sous la pression des assureurs qui voyaient d'un mauvais œil d'être dans l'obligation de rembourser des autos ne présentant quasi aucun dommage apparent, et de les envoyer à la casse contre un euro symbolique ? L'INSERR⁽²⁾, l'un des organismes qui assurent la formation continue des experts, ayant pris conscience de cette aberration technique, avait adopté une po-

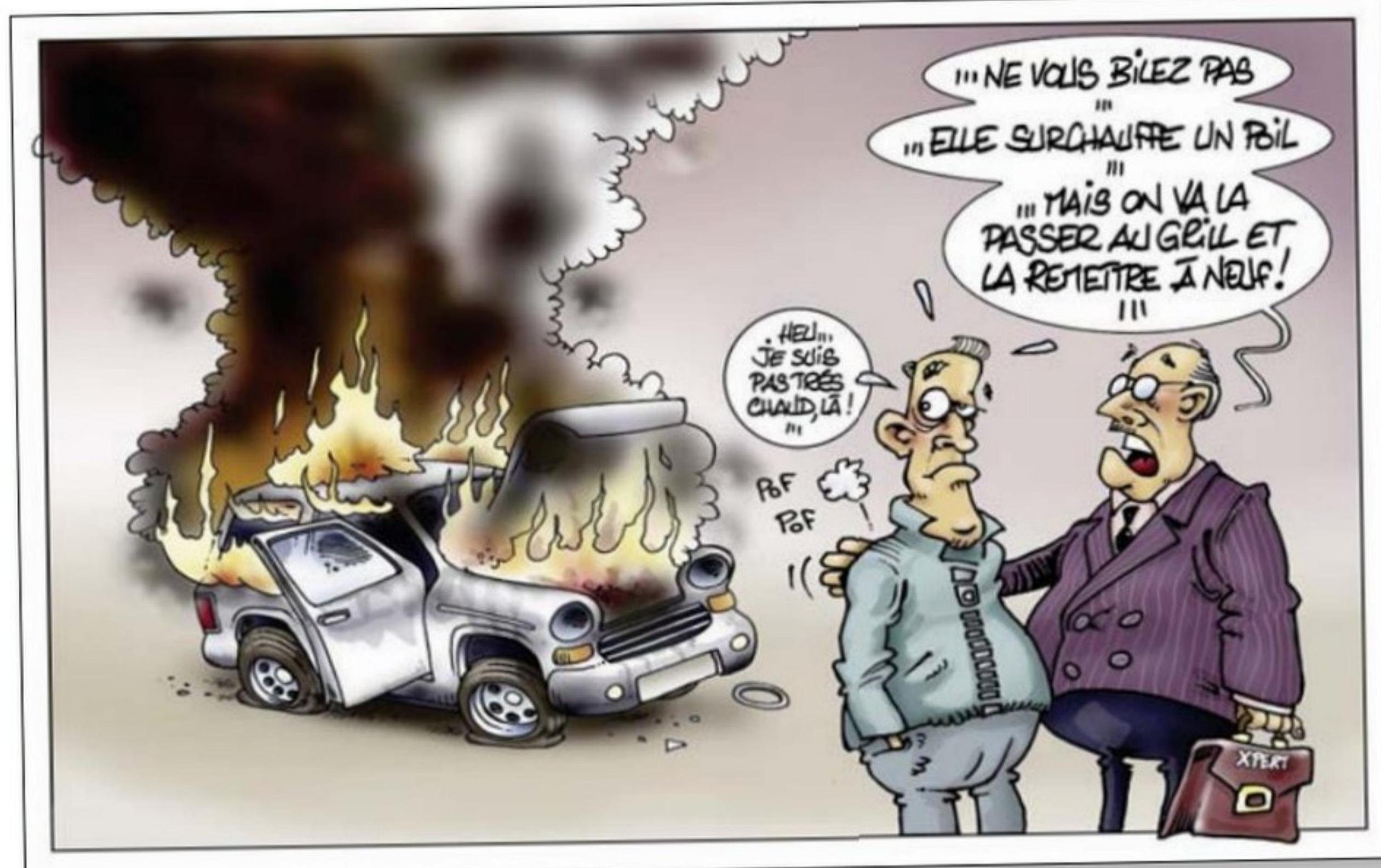
En bref, les nouveaux critères d'irréparabilité technique

1. **Véhicule complètement brûlé**: compartiment moteur ou habitacle détruit.
2. **Véhicule totalement immergé**, ou dont les systèmes de commande et les éléments périphériques de fonctionnement des dispositifs de sécurité des personnes, les batteries de puissance ou les accumulateurs d'énergie ou tout système haute tension ont été immergés.
3. **Véhicule dont un élément de sécurité n'est ni réparable ni remplaçable, soit :**
 - Tous les éléments de liaison au sol.
 - Les fixations et articulations des sièges.
 - Les coussins gonflables, prétensoirs, ceintures de sécurité et leurs éléments périphériques, les systèmes d'aide à la conduite relatifs à la sécurité, notamment, lorsqu'ils ont subi une transformation irréversible, une immersion totale, une corrosion ou oxydation par projection de poudre d'extincteur ou de lubrifiant, ou ont été incendiés.
 - La coque et le châssis.
4. **Véhicule dont un élément de structure et de sécurité est atteint de défauts techniques irréversibles et non remplaçable :**
 - Affaissement du pavillon ou de ses montants, ou découpe d'un pied de caisse lors d'une désincarcération.
 - Ecrasement des traverses de structure soudées ou déformation excessive des longerons.
 - Corrosion chimique du réseau électrique/électronique du véhicule (poudre d'extincteur, acide, etc.).
 - Corrosion perforante des éléments de liaison au sol et/ou de leur point d'ancrage.
 - Absence de matière sur berceau en aluminium.
5. **Véhicule dont la réparation nécessite l'échange de l'ensemble moteur boîte et coque ou châssis qui entraîne la perte de leur identité d'origine.**
6. **Véhicule définitivement non identifiable, après épuisement des moyens de recherche permettant de l'identifier.**

sition courageuse en demandant à ceux-ci de classer TNR tout véhicule dans lequel l'eau aurait dépassé les assises de sièges. Ce qui change tout ! Problème : la décision technique pouvait différer selon le cabinet d'expertise chargé du sinistre. Pendant toutes ces années, des milliers

d'autos pourtant sérieusement noyées, en particulier lors de crues, ont été réparées ou revendues.

Désormais La notion de hauteur d'eau est abandonnée. Il suffit que les systèmes de commande des dispositifs des airbags et prétensoirs, les



CH. IGOUET

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



Mme Frank Samson
Avocat au barreau
de Paris, spécialiste
en droit des
infractions routières

systèmes d'aide à la conduite, la ou les batteries de traction ou les éléments sous haute tension aient été immergés pour que l'auto soit jugée technique-ment irréparable. La difficulté est qu'une fois le véhicule sorti de l'eau, il peut sécher rapidement, ce qui rend ainsi les traces de l'immersion difficiles à déceler, a fortiori si l'expertise n'a pas lieu rapidement.

Notre conseil Prenez si possible des photos de la voiture en mauvaise posture, ou au moins avant que les traces ne s'effacent. Si elle a fait l'objet d'un remorquage hors de votre présence, demandez au dépanneur de vous transmettre les clichés effectués sur les lieux. La majorité en prend à titre conservatoire. En l'absence de ces éléments, exigez que des démontages ciblés des pièces sensibles soient effectués avant la remise en état de l'auto.

Projection de poudre d'extincteur

En cas de début d'incendie dans une auto, l'utilisation d'un extincteur de type ABC est salutaire. Le hic, c'est que la poudre projetée a tendance à s'infiltrer partout de manière quasi invisible et qu'elle est extrêmement corrosive, en particulier pour les circuits électroniques et la connectique. A tel point qu'un nouveau type de vandalisme "à la poudre d'extincteur" s'est développé depuis quelques années. Or, vider un extincteur dans l'habitacle, comme dans le compartiment moteur, peut avoir de graves conséquences sur la sécurité et ce malgré les

1. L'auto doit être désassemblée par un centre VHU (véhicule hors d'usage) agréé et son certificat d'immatriculation détruit. 2. Institut national de sécurité routière et de recherches.



Dans certains cas de figure, n'acceptez pas que votre auto soit réparée. Vous pourriez amèrement le regretter.

éventuels nettoyages par des sociétés spécialisées. Et les risques sont réels ! Imaginez qu'un calculateur d'injection se mette en défaut et coupe le moteur au moment où vous doublez !

Désormais La grande nouveauté de l'arrêté de 2024 est la prise en compte des altérations chimiques du réseau électrique et électronique. Un élément qui aurait reçu des projections de poudre, d'acide (batterie) ou de lubrifiant, qui ne serait ni remplaçable ni réparable, condamnerait dorénavant le véhicule. Une bonne nouvelle pour la sécurité ! Mais attention : il pourrait là encore y avoir des divergences d'application. La Fédération française de l'expertise automobile (FFEA) a rédigé le 26 août dernier une note "juridique" à destination des experts pour leur expliquer comment bien appliquer ces nouvelles directives. Est-ce la peur que certains pèchent par excès de prudence et classent trop vite les autos en TNR, au grand dam des assureurs ?

Notre conseil En cas d'incendie, n'oubliez pas de noter dans la déclaration de sinistre à adresser à votre assureur qu'un extincteur à poudre a été utilisé. Et décrivez les zones touchées. S'il s'agit de vandalisme, faites-le noter noir sur blanc par les enquêteurs dans votre plainte, qu'il est impératif de déposer afin d'être indemnisé. De même, indiquez au réparateur le lieu où l'expertise doit être réalisée, sa responsabilité pouvant être engagée s'il laisse repartir une auto potentiellement dangereuse sans l'avoir signalée à l'expert.

Par Antoine Jacquot

VOS QUESTIONS

Loi Acrobates routières

"Une nouvelle infraction concernant les manœuvres ferait perdre des points. De quoi est-il question ?"

Ludovic P., 28100 Dreux

Mme Frank Samson. Le décret 2024-528 du 10 juin a durci certaines règles de la circulation. Cela concerne les comportements les plus dangereux adoptés sur la voie publique par des conducteurs irrespectueux. Ainsi une manœuvre acrobatique* telle la levée de roue avant sur un deux-roues motorisé (wheeling), un dérapage plus ou moins contrôlé (drift), un zigzag... est désormais possible de 68 € d'amende, d'un retrait de deux points, d'une suspension de permis et d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Les contrôles sont en outre intensifiés pour lutter contre les rodéos urbains (acrobates, circulation sur un trottoir...), une pratique délictuelle et dangereuse en forte expansion. Pour combattre ce fléau, le ministère de l'Intérieur encourage leur signalement anonyme sur Masecurite.interieur.gouv.fr/fr/actualites/luttons-contre-rodeos.



X. LEOTY/MAXPPP

* "manœuvre acrobatique ou non conforme aux conditions normales d'utilisation d'un véhicule, caractérisée par son imprudence..." art R.412-6-4 du code de la route.

Loi Parking de copropriété

"Propriétaire d'une place de parking régulièrement squattée, ai-je le droit d'installer un arceau ?"

Maryse J., 71640 Givry

Pascale Gétin. Rien ne s'oppose à ce que vous installiez un arceau sur votre place de parking si vous en êtes la propriétaire. Vous n'avez même pas à demander l'avis du syndic ou des autres copropriétaires. La Cour de cassation a estimé que l'installation par un copropriétaire, sur son emplacement de stationnement dont il a la jouissance exclusive, d'un dispositif destiné à empêcher tout stationnement de véhicule autre que le sien, ne nécessite pas d'autorisation "lorsqu'il a un aspect discret par ses formes et dimensions et n'est fixé dans le sol que par un ancrage léger et superficiel*". Malgré tout, pour devancer toute discorde, il peut être préférable d'informer au préalable les copropriétaires lors d'une prochaine assemblée générale.



SHUTTERSTOCK

* Décision de la Cour de cassation n°95-20.079 du 19 novembre 1997

Conso Location courte durée

"Mon père s'est vu refuser la location d'une voiture sous prétexte qu'il serait trop âgé. Il a 73 ans. C'est légal ?"

Florence M., 78500 Sartrouville

Pascale Gétin. Etonnant. Certes, il y a bien des conditions à respecter pour emprunter une voiture dans une agence de location : avoir un permis de conduire valide depuis au moins un mois, voire parfois plus, et être âgé de 21 ans minimum (parfois 18 ans). Il est aussi prévu, en général, un supplément jeune conducteur pour les moins de 24 ans. En revanche, rien d'aussi explicite du côté d'un âge maximal. En France tout au moins. Il n'est pas impossible que d'autres pays, même de l'Union européenne, aient une autre politique et refusent de louer un véhicule à un profil senior, ou acceptent à condition de majorer le tarif. Ainsi, sur certains sites spécialisés, un supplément ou une assurance complémentaire peut être réclamé comme chez Jumbo Car et chez Rent A Car au-delà respectivement de 80 et 70 ans. Dans tous les cas, mieux vaut vérifier les conditions de location sur les sites en ligne pour éviter une mauvaise surprise.



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



ANNIVERSAIRE

Loeb : 50 ans à fond

Sébastien Loeb a eu 50 ans en 2024. La légende du rallye a fêté ce changement de décennie à l'occasion d'un événement en Alsace, regroupant des voitures marquantes de son immense carrière.

Né le 26 février 1974, Sébastien Loeb a attendu sept mois pour célébrer son anniversaire avec son public, le 28 septembre dernier, sur l'Anneau du Rhin, en Alsace. "De toute façon, on me souhaite mon cinquantième anniversaire depuis le 1^{er} janvier. Vivement Noël" s'exclame-t-il dans une boutade, alors que le public de la tribune face aux stands entonne un "Joyeux anniversaire Sébastien". Les années passent mais Loeb ne change pas. Il conserve un amour identique pour le sport automobile. "J'ai toujours la même passion du pilotage, le même plaisir de conduire, le même esprit de compétition et l'envie de gagner; on va continuer comme ça." Loeb est toujours un pilote professionnel, désormais lié à Dacia, avec l'objectif de remporter le prochain Dakar. Alors que la marque effectuera ses débuts en janvier prochain, Loeb y compte cinq podiums pour huit participations, mais il court toujours après un premier succès dans le plus célèbre des rallyes-raids. "Dans ma carrière,

j'ai pratiqué pas mal de disciplines, j'ai découvert beaucoup de choses, je me suis bien amusé et aujourd'hui, je me tourne vers autre chose. Le Dakar, c'est une expérience différente avec un côté aventure très plaisant. Ça ne serait pas marrant de rouler ici, sur l'Anneau du Rhin, avec une voiture du Dakar. En revanche, faire du rallye-raid, c'est sympa."

Loin des dunes d'Arabie saoudite, en ce début d'automne, il est l'heure de jeter un coup d'œil dans le rétro, pour revivre les meilleurs moments de la carrière du grand champion. Plutôt que d'exposer des voitures comme dans un musée, c'est dans l'action que Loeb a choisi de fêter son anniversaire parmi les siens. Autant que sa passion du sport auto, il révèle un autre aspect inchangé de sa personnalité : son attachement à sa région natale. "Quand on m'a proposé d'organiser un événement pour mes 50 ans, cela me tenait à cœur de le faire en Alsace. Ici, il y a beaucoup de monde qui me suit et c'est sympa d'être là. L'idée était de ressortir les voitures qui ont marqué ma carrière – celles

avec lesquelles j'ai pris beaucoup de plaisir à rouler –, partager ça avec le public... et aussi me remémorer certaines sensations. J'ai essayé de donner de mon temps aux spectateurs parce que, sur les courses, il y a malheureusement toujours quelques personnes frustrées. En effet, il peut arriver qu'au moment de signer des autographes, le copilote m'appelle et que je doive partir immédiatement. Alors qu'ici, on était détendus, sans pression, on était là pour se faire plaisir et que tout le monde prenne du bon temps. Si ça s'est bien passé, tant mieux, car c'était le but."

Retour en Alsace

Les quatre mille spectateurs sont comblés, ils approchent l'idole lors de longues séances d'autographes, échangent quelques mots, prennent une photo avant de retourner en bord de piste pour admirer les voitures en action. Le héros du jour, hyperactif du volant, passe de la Citroën C4 WRC, à la Peugeot 208 T16 de Pikes Peak, puis à sa version rallycross sans perdre son éner-



Quatre mille personnes avaient fait le déplacement sur l'Anneau du Rhin, à 90 km au sud de Strasbourg, pour approcher le pilote qui fait la fierté de l'Alsace depuis plus de 20 ans.



Sébastien Loeb était heureux de retrouver le volant de la Peugeot 208 T16 Pikes Peak, monstre de 900 chevaux aux dimensions hors norme.



Avec cette Citroën C4 WRC, Loeb avait décroché son septième titre mondial lors du rallye France-Alsace, en 2010. Son plus beau souvenir.

gie. Accélérations, virages, longues dérives : Sébastien Loeb régale le public avec des bolides qui ont écrit sa légende.

A l'occasion d'une pause, devant les voitures alignées dans la voie des stands, l'Alsacien s'attarde sur la Citroën C4 WRC, avec laquelle il a remporté quatre de ses neuf titres mondiaux. De 2004 à 2012, il a conquis toutes ses couronnes avec la marque aux chevrons, d'abord avec la Xsara, puis la C4 et, enfin, la DS3. Cette voiture dont il retrouve les sensations a une place à part dans son cœur. "La C4, honnêtement, la première fois que je l'ai pilotée en essai, j'ai dit à mon copilote Daniel Elena : "C'est terminé on ne gagnera plus, elle est inroulable". C'est une voiture plus encombrante, avec plus d'inertie que la Xsara avec laquelle on avait remporté nos trois premiers titres. La C4 était moins joueuse, elle paraissait lourde, pas très agile. Finalement, à force de travailler sur les réglages, on a réussi à en faire une voiture sympa et qui est devenue plus facile à conduire qu'une Xsara. Je dirais que mes meilleurs souvenirs de rallye, je les ai eus avec la C4, parce que le moment qui m'a le plus marqué, c'est le rallye de France en Alsace, en 2010. Avec cette voiture-là, je gagne le rallye, on décroche le titre Constructeurs pour Citroën et, en même temps, le titre Pilotes. Et tout ça chez moi, devant mes fans, avec mes amis et ma famille. C'était un moment vraiment incroyable."

Partageur avec ses amis pilotes, Loeb laisse le volant de la C4 à Jérôme Grosset-Janin, puis Luc Alphand, autre légende du sport français, d'abord en ski puis au Dakar. Autre champion du désert, Cyril Despres enchaîne les tours avec la Peugeot 306 Maxi, la voiture qui faisait rêver Loeb dans sa jeunesse, avec laquelle il s'amuse parfois sur des rallyes nationaux. En piste, on profite aussi de la Citroën C-Elysée, que Loeb avait pilotée en WTCC, le championnat du monde de voitures de tourisme, lorsqu'il avait basculé sa carrière vers le circuit en 2014 et 2015, avec six victoires à la clé. Revoir cette voiture replonge l'Alsacien dix ans en arrière, quand il avait quitté sa discipline de tou-



Sans la pression de la compétition, cet événement s'est déroulé dans une ambiance détendue sur la piste comme en dehors, avec des échanges sympathiques.

jours pour se lancer dans de nouveaux défis.

"Cela a été de bonnes expériences de rouler sur circuit; au niveau pilotage, c'est différent du rallye, analyse Loeb. C'est beaucoup moins de glisse, il y a plus de travail de peaufinage et d'analyse de la télémétrie qui, finalement, m'ont saoulé plus qu'en rallye où on compte principalement sur son ressenti naturel. Cela m'a permis de me rendre compte qu'à la base, je suis plus fait pour le rallye que pour le circuit." Il avait amorcé cette reconversion, dès 2013, avec une McLaren GT3, que l'on a également pu voir en piste sur l'Anneau du Rhin, aux mains de sa compagne Laurène Godey.

Un monstre en piste

En revanche, Sébastien Loeb est le seul à prendre le volant du monstre de sa collection : la Peugeot 208 T16 Pikes Peak, qui lui avait permis de remporter la célèbre course de côte dans le Colorado, en 2013. "La première fois que je suis monté dans cette voiture, je me suis dit : "Wahoo, c'est indomptable, c'est ingérable". Par rapport aux voitures WRC qui font 350 chevaux et plus d'une tonne, là on a 900 chevaux pour 900 kg. Les premières sensations étaient déroutantes mais, à partir du moment où j'ai pris le feeling avec la voiture, tout s'est bien passé. On avait battu le record, à l'époque. Ça reste des souvenirs incroyables : on roule dans un paysage lunaire qui monte à plus de 4 000 mètres, tout ça avec un monstre. Ça marque." Les spectateurs, ébahis, ne ratent rien des passages de Loeb au volant de cet engin équipé d'un aileron énorme et d'un moteur surpuissant et très bruyant. Tout simplement fascinant. Pendant cinq heures, Loeb roule, passant d'une voiture à l'autre, avant de clore l'événement par de grandes séries de donuts comme pour signer, en déposant de la gomme, son passage sur l'Anneau du Rhin. "Je me suis amusé, aujourd'hui, cela m'a permis de retrouver les sensations des voitures qui ont marqué ma carrière. La Peugeot de rallycross est super amusante ici, la C4 m'a rappelé des bons souvenirs et la 208 T16 pousse tellement ! Il y a une grosse différence avec les autres, c'est toujours un moment plaisant de la piloter. On a essayé de faire le show, toutes les voitures ont bien fonctionné et on s'est fait plaisir."

On repart d'Alsace avec le sourire et une pointe de nostalgie. Heureux d'avoir vu ces voitures et ce grand pilote aux neuf titres et 80 victoires en championnat du monde des rallyes, qui ne semble pas ressentir les années qui passent.



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: 4 cylindres en fonte, soupapes latérales
Cylindrée: 1 464 cm³
Puissance: 34 ch à 3 500 tr/mn
Vitesse maxi: 100 km/h
Production: 67 870 exemplaires (1934-1939)
Cote actuelle: de 6 000 à 10 000 €

Avec sa calandre et son pare-brise inclinés, elle vise un aérodynamisme qui passait dans les années 1930 pour très avant-gardiste. La peinture bicolore qui se répartit simplement entre carrosserie et ailes ajoute une note habillée.



IL Y A 90 ANS, RENAULT SORT LA CELTAQUATRE

Un petit air de Citroën Traction...

Visuellement, elle ressemble à la fameuse Citroën de 1934, la Traction, sortie la même année qu'elle. Mais elle conserve une conception ancienne : châssis séparé et transmission aux roues arrière.

Si la robe est élégante, et même moderne par son aspect aérodynamique (si, si...), la technique est d'un conservatisme frileux. Des roues arrière motrices et un châssis séparé, comme sur la totalité des productions de l'époque hormis la révolutionnaire Citroën Traction. Ajoutez à cela deux essieux rigides, à l'avant et à l'arrière, de méchants ressorts à lames, de modestes freins à tambour commandés par d'antiques câbles et vous avez un tableau type du modèle d'avant-guerre ultraconservateur. Dans les faits, vous ne serez pas étonnés : sa conduite n'est pas très à la page.

Cette Renault de milieu de gamme peut accueillir cinq occupants dans les 4,20 m de ce modèle 1936, allongé par rapport à la version d'origine. Agréable surprise : la mise en route n'exige pas une série de mani-



pulations alambiquées. Sur cette Renault, même si le démarreur n'est pas encore commandé directement par la clé de contact, il faut juste actionner une tirette au tableau de bord puis appuyer avec le pied sur un contacteur situé au plancher.

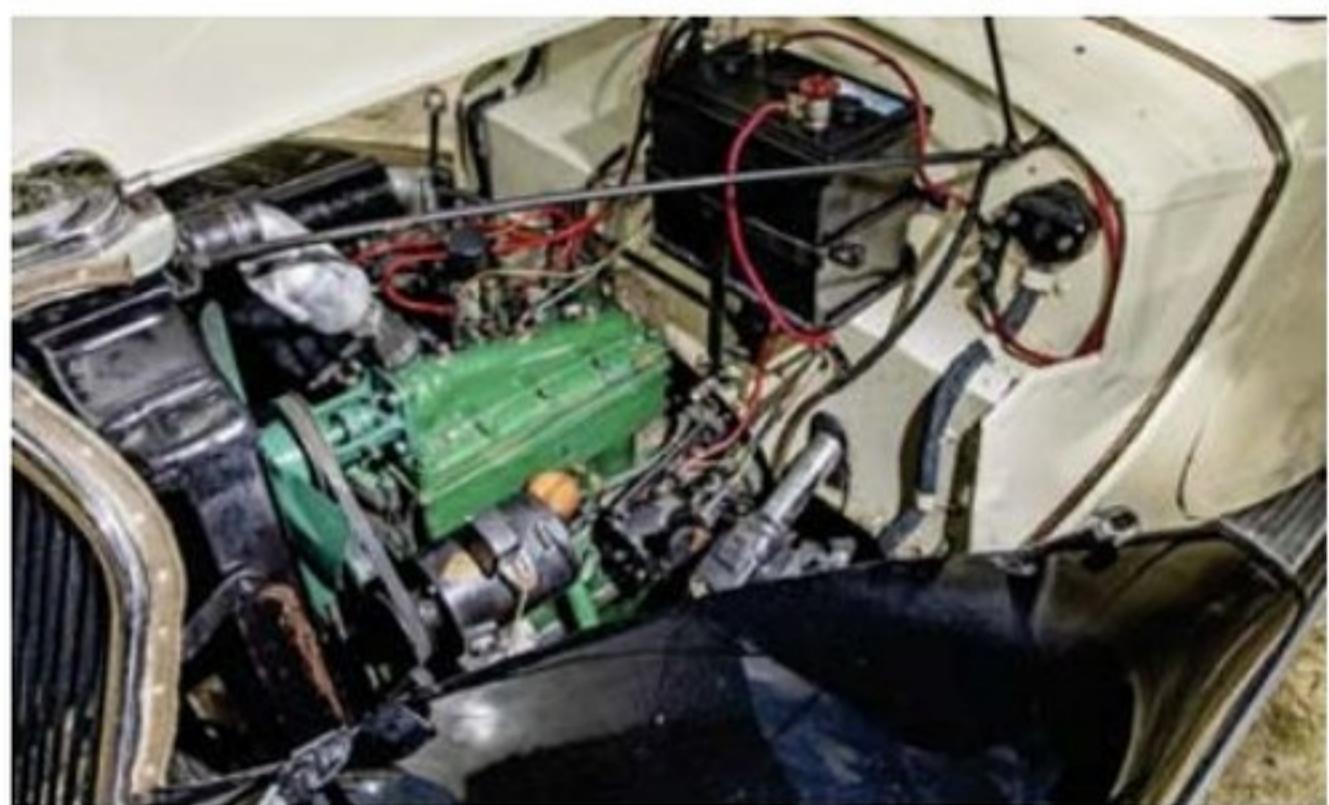
Généreusement incertaine

Le quatre cylindres s'ébroue alors en s'accompagnant d'une sonorité agricole bien datée. Pour enclencher les trois rapports, le levier au plancher se manipule avec une certaine aisance, surtout comparé au levier rétif de la Traction. Mais dès que l'auto dépasse les 40 km/h, l'improvisation s'ins-

talise : où son museau va-t-il se diriger, au gré des ondulations et des bosses de la chaussée ? C'est la grande inconnue, tant la tenue de cap est incertaine ! Forte indécision aussi à l'approche des virages, où la trajectoire va se montrer généralement aléatoire. Pour les freins, il ne faut compter sur aucun mordant ni aucune puissance. Et, suivant ses envies du moment, la Celtaquatre aura tendance à tirer à gauche ou à droite. Ça va déprendre plus d'elle que de vous... Côté confort, les suspensions ne font rien en votre faveur. Heureusement, les sièges pourvus de généreux ressorts de rembourrage atténuent les réactions avec une bien-



Du même métal que la carrosserie, la planche de bord fait dans la simplicité. Sa seule coquetterie tient dans ce compteur octogonal comme une horloge Art déco et dont les contours sont repris par le couvercle de la boîte à gants.



Doté d'antiques soupapes latérales, ce moteur en fonte est repris de la Monaquatre sortie deux ans auparavant. A son sujet, les services publicitaires de Renault parlaient de "surpuissance". C'est dire combien ils étaient loin des réalités !



PHOTOS : Y. LEFEBVRE

C'est surtout de profil que la ressemblance avec la Traction de Citroën est flagrante. Leurs portières pourraient même passer pour identiques ! Les ailes saillantes sont encore la règle.

1934, cette année-là

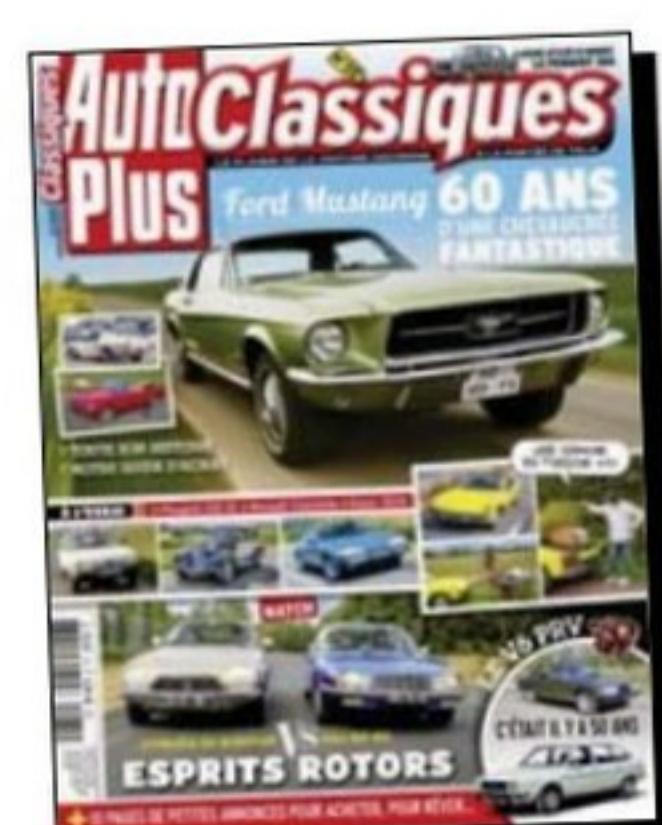


Panhard innove avec l'option "panoramique" : le pare-brise plat est bordé par deux panneaux de verre courbe, pour supprimer l'angle mort de trois quarts avant. C'est d'abord une option... chère.

veillante élasticité. Les portes avant à ouverture "dans le mauvais sens" ménagent un accès assez facile à bord. En revanche, aucun couvercle articulé pour le coffre à bagages : il faut le charger et le décharger de l'intérieur, en soulevant le dossier de la banquette. Acrobatique...

A sa sortie, la Celtaquatre s'affichait à 16 900 francs. Un prix compétitif comparé aux 17 700 francs qu'exigeait l'acquisition de sa concurrente la Citroën Traction. Mais le retard technologique explique largement ce tarif clément. En collection, la Renault se tient aussi très en deçà des cours relevés pour la Citroën...

■



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 : star du Mondial de Paris, l'inédite Renault 4 E-Tech vous dévoile déjà tous ses secrets.**
- **Essais : découvrez les vraies consommations des full-hybrides et hybrides rechargeables.**
- **Occasion : notre sélection de modèles abordables à l'achat et efficients à l'usage.**

En kiosque le vendredi 18 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, coachs : 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 Cruypenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouenot

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

Réaubourg, François Stagnaro, Mathieu Chevalier

En maquette : Patrick Cœuru

En photo : Eric Montgobert

En SR : Prisca Leclercq, Sophie Pertus, Karol Alhaire

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haitaian

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



REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

Président: REWORLD MEDIA SA

axel springer

Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat / Le prix des voitures neuves

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

Les taux de remise: nous vous fournisons 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 €
118 g et +	60 000 €

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	7248 €
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	29 800	0 nc	FHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34 500	0 nc	FHEV
Electrica 156	38 500	-4 000 nc	Elec
Electrica 156 Premium	43 500	-4 000 nc	Elec
Electrica 156 Veloce	46 800	-4 000 nc	Elec
Tonale			
1.5 Hybrid 130 Sprint	41 200	+540 4% D	FHEV
1.5 Hybrid 160 Sprint	43 200	+240 4% FHEV	
1.5 Hybrid 160 Veloce	48 700	+818 4% FHEV	
PHEV 190 Sprint	50 800	0 4% PHEV	
PHEV 280 Sprint Q4	53 300	0 4% PHEV	
PHEV 280 Veloce Q4	58 800	0 4% PHEV	
1.6T Diesel 130 Sprint	41 700	+1 829 4% D	
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	57 800	+15 736 5% E	
2.2 Diesel 160 Sprint	50 300	+310 5% D	
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 300	+1 172 5% D	
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60 800	+1 901 8% D	
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	63 300	+43 979 2% E	
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+2 429 2% D	
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+5 476 2% D	
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+5 476 0% D	
ALPINE			
A290 (nouveau)			
180 GT	38 700	-4 000 0% Elec	
180 GT Premium	41 800	-4 000 0% Elec	
220 GT Performance	41 700	-4 000 0% Elec	
220 GTS	44 700	-4 000 0% Elec	
220 Première Edition	46 200	-4 000 0% Elec	
A110			
A110	65 000	+2 726 1% E	
A110 GT	78 000	+2 918 0% E	
A110 S	77 800	+3 552 0% E	
A110 R Turini	106 800	0 nc	
A110 R	112 000	+3 119 0% E	
ASTON MARTIN			
Vantage V8	153 277	+60 000 nc E	
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000 nc E	
Vantage V12	302 017	+60 000 nc E	
Vantage Roadster	162 252	+60 000 nc E	
DB12	228 881	+60 000 nc E	
DBS Superleggera	303 529	+60 000 nc E	
DBX 707	246 555	+60 000 nc E	
Valkyrie	270 000 -60 000 nc E		
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Advanced	26 990	+190 4% E	
30 TFSI Advanced	27 990	+170 4% E	
30 TFSI S line	30 990	+170 6% E	
Q4 e-Tron			
45 Design	53 550	0 6% Elec	
MERCEDES-BENZ			
A-Class			
180	32 000	+1 000 0% E	
180 AMG Line	33 200	+1 000 0% E	
180 Style Line	33 200	+1 000 0% E	
180 Progressive Line	34 200	+1 000 0% E	
180 Avantgarde Line	34 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1	35 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1	36 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1	37 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1 Edition 1	38 200	+1 000 0% E	
B-Class			
180	35 000	+1 000 0% E	
180 AMG Line	36 200	+1 000 0% E	
180 Style Line	36 200	+1 000 0% E	
180 Progressive Line	37 200	+1 000 0% E	
180 Avantgarde Line	37 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1	38 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1	39 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1	40 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1 Edition 1	41 200	+1 000 0% E	
C-Class			
180	38 000	+1 000 0% E	
180 AMG Line	39 200	+1 000 0% E	
180 Style Line	39 200	+1 000 0% E	
180 Progressive Line	40 200	+1 000 0% E	
180 Avantgarde Line	40 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1	41 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1	42 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1	43 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1 Edition 1	44 200	+1 000 0% E	
E-Class			
180	41 000	+1 000 0% E	
180 AMG Line	42 200	+1 000 0% E	
180 Style Line	42 200	+1 000 0% E	
180 Progressive Line	43 200	+1 000 0% E	
180 Avantgarde Line	43 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1	44 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1	45 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1	46 200	+1 000 0% E	
180 AMG Line Edition 1 Edition 1 Edition 1 Edition 1	47 200	+1 000 0% E	
S-Class			
180	48 000	+1 000 0% E	
180 AMG Line	49 200	+1 000 0% E	
180 Style Line	49 200	+1 000 0% E	
180 Progressive Line	50 200	+1 000 0% E	
180 Avantgarde Line	5		

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
--	-----------	----------------	-----------------	---------

MG (suite)

EHS				
Comfort	35490	0	8% PHEV	
Marvel R				
180 Comfort ⁽¹⁾	44490	0	6% Elec	
288 Performance 4WD ⁽¹⁾	50990	0	7% Elec	

MINI

Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	nc E	
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	nc E	
Cooper S Classic Pack XS	35880	nc	5% E	
Cooper E ⁽¹⁾	34000	0	1% Elec	
Cooper SE ⁽¹⁾	38000	0	1% Elec	
Cooper SE Classic ⁽¹⁾	43710	0	6% Elec	

Hatch 5p (nouvelle)

Cooper C Essential				
Cooper C Essential	30500	nc	nc E	
Cooper C Classic Pack XS	32880	nc	nc E	
Cooper S Classic Pack XS	36880	nc	nc E	
Cooper S Favoured Pack S	40210	nc	nc E	

Cabrio

Cooper Essential				
Cooper Essential	35500	+540	nc E	
Cooper S Essential	40100	+1074	nc E	
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	6% E	
John Cooper Works Premium Plus	46800	+3331	4% E	

Aceman (nouveau)

E Essential ⁽¹⁾				
E Classic ⁽¹⁾	36000	0	0% Elec	
SE Classic ⁽¹⁾	40160	0	0% Elec	
SE Favoured ⁽¹⁾	44810	0	0% Elec	
SE JCW ⁽¹⁾	46020	0	0% Elec	

Countryman (nouveau)

Cooper				
Cooper	40000	+898	nc E	

John Cooper Works

John Cooper Works	61350	+17247	nc E	

MITSUBISHI

Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	7% E	
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18800	+50	9% E	
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+50	9% E	
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7% PHEV	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7% PHEV	

ASX

1.0 MPI-T 91 Invite				
1.0 MPI-T 91 Invite	25490	+898	8% E	
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31980	+818	8% E	
1.6 MPI HEV 143 Intense	35290	0	11% PHEV	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	38490	0	11% PHEV	

Eclipse Cross

2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	0	14% PHEV	

NISSAN

Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 11 Acenta	25400	+400	4% E	
Hybrid 143 Acenta	30700	0	3% PHEV	
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	3% PHEV	

Qashqai (nouveau)

1.3 Mild Hybrid 140 Acenta				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1172	5% E	
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+1386	5% E	
1.3 Mild Hybrid 158-N-Connecta Xtronic	40000	+1276	5% E	
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42900	+1276	5% E	

e-Power 190 Tekna

e-Power 190 N-Design				
e-Power 190 N-Design	46100	0	5% PHEV	

Ariya

63 kWh 218 Engage				
63 kWh 218 Advance	39300	0	5% Elec	
63 kWh 218 Advance	41800	0	6% Elec	
67 kWh 242 Advance	49300	0	6% Elec	
87 kWh 242 Advance	52800	0	5% Elec	

X-Trail

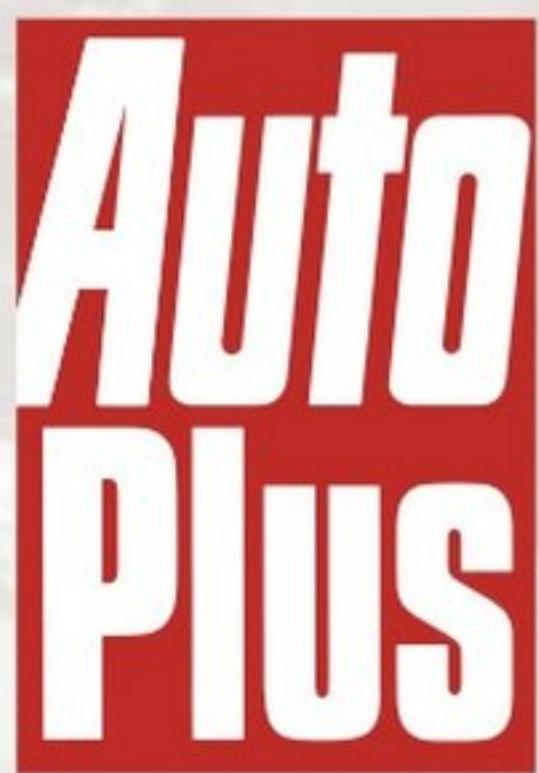
e-Power 204 Acenta				
e-Power 204 Acenta	43800	+2140	2% PHEV	
e-Force 213 Acenta	46100	+4521	2% PHEV	
e-Force 213 N-Connecta	48300	+4631	8% PHEV	

Townstar Combi

1.3 Tce 130 Acenta				
1.3 Tce 130 Acenta	28860	+2544	13% E	
Electric 45 kWh Acenta	39000	-4000	4% Elec	

OPEL

Corsa				
1.2 75 Edition	19400	+100	nc E	
1.275 GS	21300	+100	9% E	
1.2 Turbo 100 GS	22800	+50	9% E	
1.2 Turbo 130 GS Auto.	26200	+240	9% E	



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité : ☎ 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

JUSQU'À
-24%



NOUVEAU TUCSON | À PARTIR DE **34 200 € TTC**

JUSQU'À
-29%



RENAULT AUTRAL | À PARTIR DE **30 400 € TTC**

JUSQU'À
-25%



NOUVEAU SPRING | À PARTIR DE **14 100 € TTC**



Toutes marques et modèles disponibles

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

OFFRE DU MOIS

NOUVEAU TIGUAN R-LINE

TDI 150 CV DSG7
À PARTIR DE **43 900 € TTC**

NOUVELLE FORD PUMA ST-LINE

À PARTIR DE **23 500 € TTC**

RENAULT CLIO TECHNO

TCE 90 CV

À PARTIR DE **17 700 € TTC**



JUSQU'À
-25%

DISPO EN HYBRIDE

NOUVELLE 308 | À PARTIR DE **22 450 € TTC**



JUSQU'À
-20%

NOUVELLE COROLLA | À PARTIR DE **26 800 € TTC**



JUSQU'À
-20%

NOUVEAU 3008 | À PARTIR DE **33 200 € TTC**

Photos non contractuelles - Tarifs au 03/10/2024

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme

41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise

30 avenue des Censives 60000 BEAUVAIS TILLÉ 03 44 45 60 47

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.
ISO 9001

- Boîtes de vitesses manuelles
- Boîtes de vitesses automatiques
- Ponts avant et arrière
- Boîtes de transfert
- Turbo



📞 07 69 78 81 29

✉ contact@boiteatelier.eu

🌐 boiteatelier.eu

Retro+

★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

05 65 100 100
www.retro.fr



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

Polo.

À partir de 129 €/mois.*

**Location Longue Durée 37 mois
1^{er} loyer de 4 500 €.**



**À découvrir lors des Journées
Portes (Vraiment) Ouvertes du 10 au 14 octobre.****

* Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuve en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 4 500 €, suivi de 36 loyers de 129 €. Offre réservée aux particuliers valable du 01/10/2024 au 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté: Polo R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 4 500 € suivi de 36 loyers de 235 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/10/2024 et le 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. ** Selon arrêté préfectoral.

Cycles mixtes de la Polo R-Line 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP : 5,5. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 125. 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 Bourronne, Villers-Cotterêts
RCS Soissons 832 277 370.

