SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1885 - Vendredi 18 octobre 2024

Sulfateuses à PV

240 000 contrôles par jour à Paris !

P. 12



Nouveautés



Renault 4L

P. 16

***Auto Plus* déjà à bord de la star du Mondial**

AUSSI CRAQUANTE QUE LA R5 !

Dossier spécial hybrides



140 P. 26

modèles mesurés par notre LABO Auto Plus LABO

+ **Les meilleures versions à l'essai**



Essai panoramique P. 38

BMW Série 1

Le restylage qui change tout ?



Match SUV électriques P. 42



Alfa Romeo Junior

Un Peugeot 2008 en mieux ?

OCCASION

Prix attractifs, consommation mini…

15 MODÈLES ▶ TOP BUDGET ◀ P. 52

Formule 1 P. 64



Châssis anglais, moteur allemand… **que devient Alpine ?**



Actus P. 6

Bilan de la sécurité routière : les bonnes surprises… et les autres ▶

Vie quotidienne P. 46

Le nouveau Renault Scenic à la hauteur de son héritage ?



Vos droits P. 62

Assurance : attention aux dommages corporels

L 14629 - 1885 - F: 2,50 €

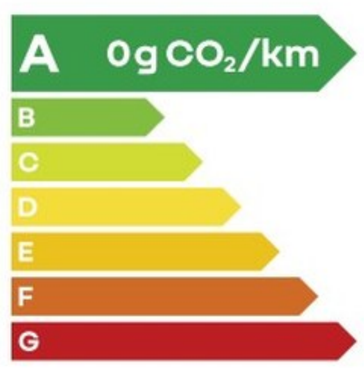
BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €
CAN: 4,50$CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU

RENAULT 5
E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte[1]

assemblée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie[2]
chargeur bidirectionnel
openR link avec Google intégré[3]
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) 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 1er 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. (2) selon données wltp. (3) 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 co_2 (g/km)*: 0. *selon norme wltp.**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

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

T-Roc.

À partir de 199 €/mois*.

Location Longue Durée 37 mois
1er loyer de 5 000 €.

***T-Roc VW Edition 1.0 TSI 116 ch BVM6 neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. 1er loyer de 5 000 €, suivi de 36 loyers de 199 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande 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 : T-Roc R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1er loyer de 5 000 € suivi de 36 loyers de 460 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/10/2024 au 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. Voir conditions sur vw.fr

Cycles mixtes T-Roc R-Line 1.5 TSI EVO2 150ch BVM6 (l/100 km) WLTP : 6,3. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 143. Valeurs au 22/04/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1er 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 CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.



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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

Numéro 1885 – Semaine du 18 au 24 octobre 2024

ACTU

6 **L'événement** Sécurité routière : un bilan plein de surprises
8 **Le courrier**
10 **Les vérifs** de la semaine
12 **Les news**
14 **La photo** de la semaine
16 **Les nouveautés** La toute nouvelle Renault 4 : opération coup de cœur réussie
22 **Les voitures** de la semaine : nouveau MG ZS, il frappe un grand coup

ESSAIS

25 **Le labo**
26 **Dossier spécial hybrides** Consommation, autonomie : 140 modèles sur le gril… + Prix/prestations : les meilleures versions à l'essai
38 **Panoramique** La BMW Série 1 restylée
42 **Match** L'Alfa Romeo Junior Elettrica Speciale de 156 ch face au Peugeot E-2008 54 kWh GT de 156 ch
46 **Testé au quotidien** Le Renault Scenic E-Tech
48 **On a tout essayé !** La Nissan Silence S04

GUIDE PRATIQUE

50 **Les coachs *Auto Plus*** Améliorer son éclairage
52 **Acheter une voiture d'occasion** Spécial sobriété : notre sélection
58 **Ça vous est arrivé**
60 **Les stars de l'occasion** Une Citroën C1 (2005-2014) à moins de 4 000 €
62 **Le coin des experts** Accident de la circulation : comment être mieux indemnisé de ses blessures

MAGAZINE

64 **Le sport** Formule 1 : coup de tonnerre chez Alpine
66 **Auto Plus Classiques** La Mercedes Classe S 6.9 de 1975
68 **Le prix des voitures neuves**


A. SAUNIER

Page 16


N. SOLER

Page 38


N. SOLER

Page 42


PH. TISSIER/PILOU

Page 60

Trait d'humeur

Pour renflouer les caisses, l'Etat veut augmenter fortement les taxes sur l'électricité.



CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 49 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.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Aller au Mondial, un acte militant

On pourrait y voir une sorte d'ironie de l'histoire. Le Mondial de l'auto de Paris retrouve des couleurs au moment même où la ville qui l'accueille… en fait voir de toutes les "douleurs" aux automobilistes ! Un mélange des genres qui ne doit pas gâcher l'évènement. Après un salon 2022 qui avait laissé un goût de dernière édition, la grand-messe de l'automobile fait bel et bien son retour Porte de Versailles. Nos constructeurs nationaux ont-ils pris conscience qu'ils étaient en première ligne pour défendre cette vitrine de la voiture d'aujourd'hui et de demain, à une époque où l'espoir d'un futur qui chante semble avoir laissé sa place à la nostalgie d'un passé sécurisant ?

Renault n'y voit d'ailleurs aucun paradoxe, lui qui inonde le Mondial de nouveautés, technologiquement futuristes, esthétiquement passéistes. Et après tout, pourquoi pas ? Le but de l'automobile n'est-il pas de déclencher, si ce n'est le rêve, au moins l'envie ? En faisant renaître les icônes réconfortantes de son passé, la marque espère bien rendre plus sympathique la technologie électrique qui peine de plus en plus à convaincre l'automobiliste… A côté de cette avalanche de nouveautés, le groupe Stellantis fait pâle figure. Non seulement il manque des marques (DS, Jeep, Opel) mais les stands de celles présentes ne débordent pas de nouveautés, en particulier chez Peugeot. Faut-il y voir la matérialisation des difficultés rencontrées par le groupe ? Pas impossible.

En regardant chez nos voisins européens, on regrette l'absence de Mercedes mais on se console avec Audi, BMW et Mini qui prouve que le Brexit n'est pas totalement consommé. En élargissant encore son champ de vision, on se rend compte que le Mondial porte bien son nom. En plus des coréens habitués du rendez-vous, la Chine y est représentée comme jamais à l'image, d'ailleurs, de ce qu'il se passe sur le marché. A force de l'annoncer, ça a fini par arriver : l'électrique a été la porte d'entrée royale pour les modèles chinois qui ne comptent plus uniquement sur leur prix pour séduire. Les américains aussi (re)viennent avec Ford, Cadillac et même Tesla qui sera certainement le stand sans nouveauté le plus fréquenté. Un programme alléchant qui rend l'événement incontournable. Sachant que les chiffres de fréquentation seront aussi un thermomètre de l'intérêt des Français pour la voiture. De là à voir sa visite comme un acte de résistance…

Mathieu

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec Auto Plus Crossovers SUV.

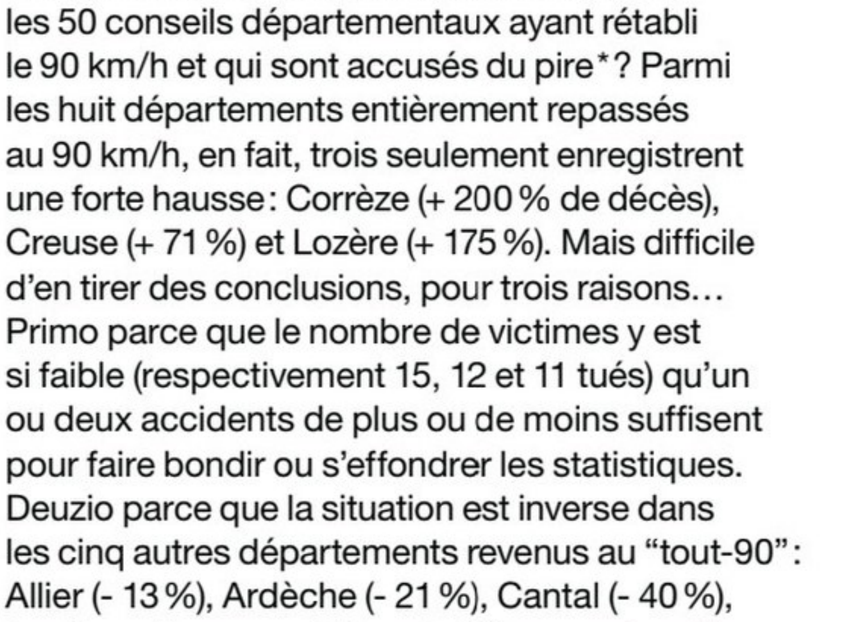
L'événement de la semaine Par Pascal Charles

Un bilan plein de sur

Voilà 12 ans que les bilans de la sécurité routière se suivent et, hélas, se ressemblent : l'année dernière, le nombre de victimes de la route a de nouveau très peu diminué. Mais au-delà du décompte macabre, plusieurs tendances émergent. Certaines encourageantes, d'autres inquiétantes.

Le bilan annuel de la Sécurité routière, désormais définitif pour 2023, peut être décrypté de deux façons. L'une, optimiste, permet de constater qu'avec 3 167 tués sur les routes de métropole, c'est 100 victimes de moins par rapport à 2022 (- 3,1 %), voire - 152 en incluant les Outre-mer. Et qu'il s'agit du meilleur résultat de l'ère contemporaine, excepté 2020-2021, hors-jeu en raison des confinements. Avec une lecture pessimiste, on constate que, depuis 2012, les bilans stagnent dramatiquement, malgré des radars modernisés et toujours plus nombreux ou l'empilement de mesures inédites. Et qu'avec 48 tués par million d'habitants, la France reste cantonnée dans la mauvaise moyenne européenne, si loin de ses voisins allemands (34) ou espagnols (37). Pour comprendre l'ampleur des enjeux, rien de tel que de se plonger dans les 200 pages de données tout juste publiées par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). A l'aide d'une multitude de cartes, tableaux et graphiques, tout est détaillé et analysé par âge des victimes, catégorie de population, type de véhicules, de routes, période, département, etc. Croiser toutes ces informations permet de comprendre à quel point les Français sont inégaux face au risque routier, selon qu'ils sont citadins, périurbains ou ruraux, automobilistes ou usagers d'autres moyens de transport, et quels sont les points noirs à traiter en priorité. *Auto Plus* a sélectionné ici quelques données parmi les plus surprenantes, en bien, comme en mal. ■

Retour au 90 km/h : peu de dérapages



J. FULLERINGER / LA MONTAGNE / MAXPPP

Il est très instructif de comparer le bilan 2023 à celui de 2019 *(voir carte ci-contre),* seule année pleine où le 80 km/h sur le réseau bidirectionnel a été partout en vigueur. Sachant qu'en moyenne nationale, la mortalité routière n'a reculé que de 2 % durant ces cinq ans, qu'en est-il pour les 50 conseils départementaux ayant rétabli le 90 km/h et qui sont accusés du pire* ? Parmi les huit départements entièrement repassés au 90 km/h, en fait, trois seulement enregistrent une forte hausse : Corrèze (+ 200 % de décès), Creuse (+ 71 %) et Lozère (+ 175 %). Mais difficile d'en tirer des conclusions, pour trois raisons… Primo parce que le nombre de victimes y est si faible (respectivement 15, 12 et 11 tués) qu'un ou deux accidents de plus ou de moins suffisent pour faire bondir ou s'effondrer les statistiques. Deuzio parce que la situation est inverse dans les cinq autres départements revenus au "tout-90" : Allier (- 13 %), Ardèche (- 21 %), Cantal (- 40 %), tandis qu'Aveyron et Puy-de-Dôme sont restés stables (mieux, donc, que les - 2 % de moyenne). Tertio, même constat dans les 42 départements qui ont partiellement rétabli le 90 km/h. En particulier les 19 l'ayant fait significativement (sur 10 à 35 % de leur réseau) : sept voient leur bilan s'alourdir, parfois fortement (Indre-et-Loire, Jura, Haute-Marne, Haute-Saône) ; mais il recule dans les 12 autres, souvent nettement (Hautes-Alpes, Gers, Loir-et-Cher, Meuse, Orne, Sarthe, Tarn)…

Et les véhicules les plus impliqués sont…

En caricaturant à peine, les écolos sont parvenus à ancrer dans les esprits que SUV = pollueurs = dangers publics. Or l'ONISR constate que les SUV représentent à peine 10 % des véhicules de tourisme accidentés, alors qu'ils pèsent 15 % du parc auto. Parmi les explications, les 18-34 ans sont peu nombreux à en posséder, alors que cette tranche d'âge est présumée responsable de 46 % des accidents. A l'inverse, il se vérifie que "les accidents impliquant un SUV sont statistiquement plus souvent mortels pour les usagers vulnérables qu'ils percutent" : 1,48 fois plus pour un piéton, 1,31 fois pour un motard.



GENDARMERIE DE L'ISÈRE/FACEBOOK

- L'âge moyen des voitures dans lesquelles une personne est décédée est de 14 ans, soit bien plus que les 11,2 ans du parc auto. Pire, les véhicules de plus de 14 ans représentent un quart du parc mais sont impliqués dans la moitié des accidents mortels…
- Chez les 18-24 ans accidentés, la majorité des voitures (57 %) faisaient moins de 89 ch et 14 %, plus de 130 ch. En comparaison, c'est respectivement 32 % et 31 % chez les 45-64 ans.
- Gare aux utilitaires et cyclos électriques. Par rapport au nombre de voitures électriques en circulation, ces dernières sont (20 %) moins impliquées que les thermiques. Pour les utilitaires, c'est l'inverse, les électriques sont bien plus impliqués. Au global, 22 % des véhicules électriques impliqués dans un accident avec blessé sont des cyclos, contre seulement 6 % pour les thermiques! Question de bruit ?

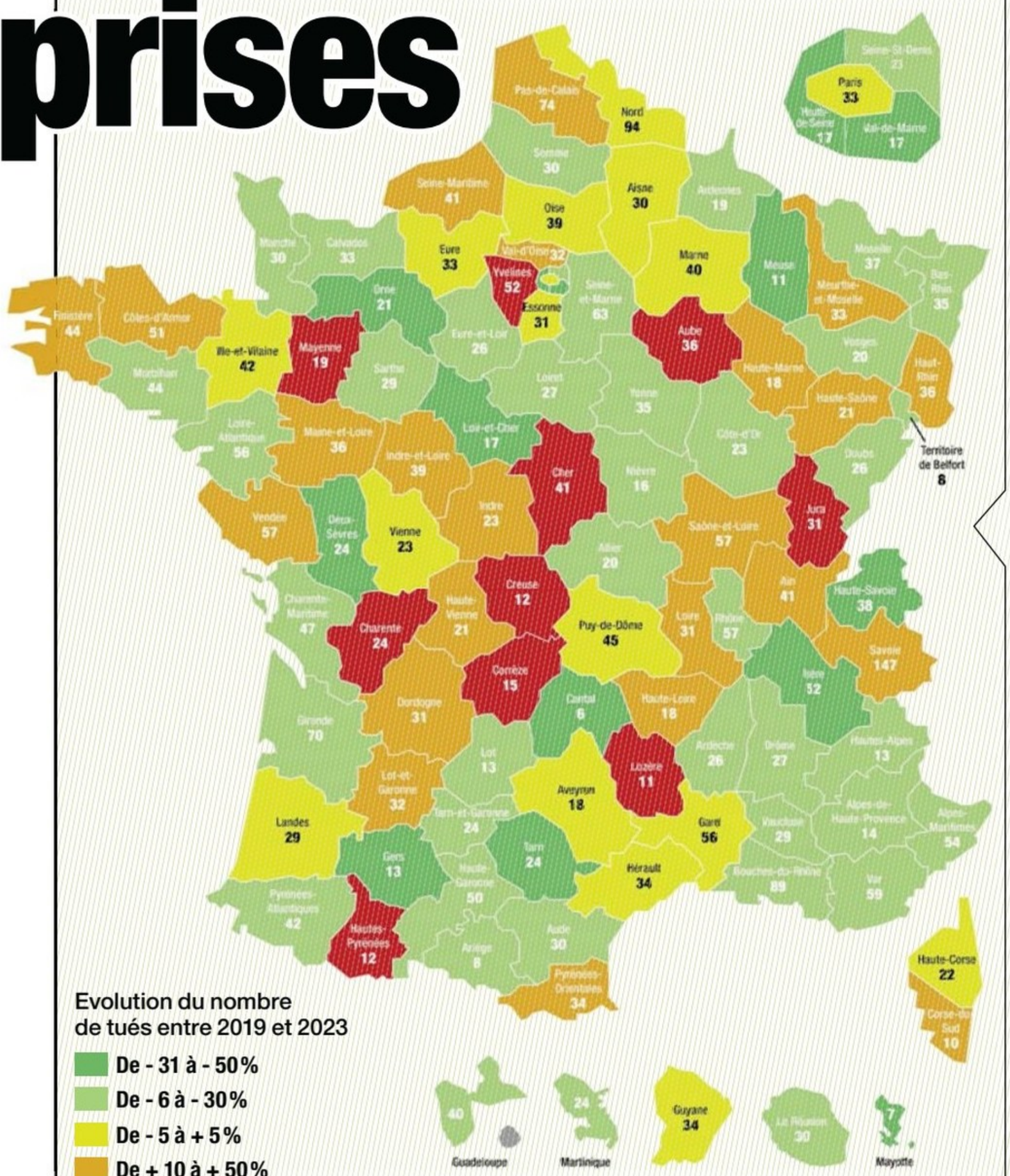
2023 en chiffres

3 167 personnes décédées en France métropolitaine (- 3,1 %), alors que le trafic motorisé a baissé de 4 %, et 231 morts outre-mer (- 18,4 %). Soit 3 398 en tout (- 3 %).

198 personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger.

**L'ONISR a publié en 2022 une étude (peu convaincante) voulant démontrer que le retour au 90 km/h dans les 39 premiers départements aurait entraîné 257 morts !*

prises



Evolution du nombre de tués entre 2019 et 2023

- De - 31 à - 50 %
- De - 6 à - 30 %
- De - 5 à + 5 %
- De + 10 à + 50 %
- de + 51 à + 200 %

Victimes de la route : que d'évolutions de 2019 à 2023

Cette carte de France indique le nombre de tués dans chaque département en 2023 et l'évolution par rapport à 2019.

▮ **De 6 à 97 tués selon les départements !** On déplore en moyenne 33 victimes par département, mais avec des écarts bien sûr considérables en fonction de la population. Le Nord figure logiquement en tête avec 94 morts recensés sur ses routes l'an dernier, devant Bouches-du-Rhône (89), Pas-de-Calais (74), Hérault (71), Gironde (70). Et en fin de classement : Cantal (6 décès), Ariège et Territoire de Belfort (8), Corse-du-Sud (10), Meuse (11).

▮ **De - 45 % de tués à + 200 % en 5 ans.** Entre 2019 et 2023, le nombre de victimes n'a baissé que de 2 % en France métropolitaine. Une stabilité en réalité trompeuse vu les grands écarts entre Corrèze (+ 200 %), Lozère (+ 175 %), Mayenne (+ 138 %), Jura (+ 107 %) d'un côté ; Loir-et-Cher (- 45 %), Cantal et Haute-Savoie (- 40 %), Gers (- 38 %), Val-de-Marne (- 37 %) de l'autre.

▮ **De 14 à… 132 tués par million d'habitants.** La prise en compte de la densité de population facilite les comparaisons, y compris au niveau européen. Alors que la France se classe 16e parmi les 27 Etats-membres avec 48 tués/million d'habitants (46 en métropole), que d'écarts d'un département à l'autre ! Les mieux classés sont largement les zones les plus denses, avec sept des huit départements franciliens en tête. A l'opposé, les pires sont Alpes-de-Haute-Provence et Nièvre (96 tués/million d'habitants), Haute-Corse (92), Haute-Marne (90). Et que dire de la Guadeloupe (132) et de la Guyane (117).

▮ **De 13 à 53 dans les centres urbains.** Pour la première fois, l'ONISR détaille le nombre de tués/million d'habitants dans les 54 principales métropoles (hors autoroutes), confirmant que l'on déplore moins de victimes dans les plus denses. A l'image de la petite couronne parisienne (14 tués/million) ou de la métropole de Strasbourg (17). Ou au sein même d'un département avec, par exemple, un taux de 36 dans la métropole d'Aix-Marseille-Provence contre 48 dans les Bouches-du-Rhône. Mention spéciale aux "petites" métropoles Grand Nancy (13) et Caen la Mer (17). Au contraire de celles du Pays basque (53) et Perpignan Méditerranée (53).

Moins d'un tué sur deux était à bord d'une voiture

▮ 47,7 % des victimes se trouvaient à bord d'une voiture particulière, 22,3 % étaient en deux-roues motorisé (alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic), 13,9 % étaient piétons et 7 % cyclistes.

▮ Les usagers vulnérables représentent 46 % des morts, mais cette proportion atteint 83 % à Paris et dans la petite couronne.

▮ 59,3 % des décès ont lieu hors agglomération (- 2,9 % en un an), 32,2 % en agglomération (- 1,7 %), 8,5 % sur autoroutes (- 8,5 %).

▮ Dans 41 % des accidents mortels, le conducteur s'est crashé tout seul (26 % en Ile-de-France, 49 % en Corse).

▮ En semaine comme le week-end, le pire créneau est 16h-18h, mais on déplore 41 % de tués la nuit.

▮ La pluie est relevée dans 13 % des accidents mortels.

18-24 ans, la tranche d'âge de tous les dangers

▮ Les jeunes adultes paient le plus lourd tribut (15,7 % des victimes mais 8 % de la population). Le risque décroît assez régulièrement avec l'âge.

▮ 60 % des 18-24 ans se tuent la nuit (38 % pour les autres usagers) et en fin de semaine ; ce sont à 86 % des garçons.

▮ Pour les conducteurs novices, la période critique survient après neuf mois de permis.

▮ En cause chez les 18-34 ans présumés responsables : vitesse excessive ou inadaptée (47 %), alcool (33 %), stupéfiants (21 %). Chez les plus de 55 ans, malaises (28 % !) inattention (13 %), vitesse (12 %).

▮ Un tiers des 75-84 ans tués étaient piétons.

15 936
blessés graves (stable), dont 75 % d'hommes, et 218 900 blessés légers.

4 millions d'euros
c'est le "coût" d'une personne tuée (dont le manque à gagner pour la collectivité si elle était restée en vie). Pour un blessé hospitalisé, c'est 501 244 € et 20 050 € pour un blessé léger *(voir "Les experts", p. 62.)*

30 millions
d'infractions relevées (+ 0,3 %), dont 17,2 millions à la vitesse (97,6 % par radars).

8,1 millions
de dépistages d'alcool (3 % positifs), dont 190 328 après un accident (10 % positifs), et 968 102 de stupéfiants (14 % positifs).

15,8 millions
de points retirés (- 3 %) dont 12 millions pour excès de vitesse.

Le courrier des lecteurs

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



ÉVOLE ÉNERGIES

Nouveau biodiesel en France

A quand du gazole XTL en station ?

En juillet, vous annonciez dans le n° 1872 l'arrivée en France d'un nouveau diesel "plus propre". Depuis, j'ai beau scruter les totems, je n'ai pas trouvé une station distribuant ce fameux "XTL". Alors, va-t-il oui ou non être proposé à la pompe ?

Richard O., Montgeron (91)

François Tarrain. Oui, mais au compte-gouttes, pour l'instant ! Quelques enseignes en proposent déjà aux particuliers, dont une près de chez vous : le Carrefour d'Athis-Mons ! Hormis là-bas, on trouve également du XTL - HVO dans la station-service K9 de La Garde (83) à l'est de Toulon ; Evole énergies à Besançon (25) ; Rognon à Morteau (25) ; les Campanettes à Grasse (06) ou encore dans deux AS24 (réservés aux pros) au Plessis-Pâté (91) et à Reims (51). Pour mémoire, le XTL est un biodiesel synthétique produit à partir d'huiles usagées ou de déchets organiques. En France, on le trouve sous la forme de HVO 100, fabriqué par hydrogénation d'huiles végétales. L'intérêt du XTL ? La promesse de rejets de CO_2 et de particules réduits respectivement de 90 % et 30 %. Reste plusieurs freins à son développement : les stations qui souhaitent en distribuer sont obligées de proposer aussi du gazole classique (B7), il n'est pas compatible avec tous les véhicules* et il reste 15 à 20 cts/l plus cher que le bon vieux diesel produit à base de pétrole.

Elle sort d'où, celle-là ?

Dans la famille "objet roulant non identifié", voilà la limousine 50 % Mercedes façon* Retour vers le futur*, 50 % taxi new-yorkais. Une greffe improbable, aperçue du côté de la Rochelle…

E. Pelletier, Luçon (85)

François Tarrain. Croisé également par un autre lecteur, François Jean, du côté de Toulouse *(photo)*, cet ORNI n'est pas là par hasard : il participait, au profit du centre de soins palliatifs d'Eden Valley, à un rallye caritatif. Objectif du "Skinflint Rally" : traverser la France, puis rejoindre Barcelone, en Espagne, le tout en trois jours. Etait notamment engagée cette limousine Mercedes Classe E de 1998 "Taxi to the Future", moitié DeLorean, moitié "yellow cab" new-yorkais. Mission accomplie : les participants et leurs voitures bariolées sont arrivés à bon port le 23 septembre et environ 42 000 € de dons ont été récoltés.



REPORTERS AUTO PLUS

Question un brin provocatrice : maintenant que le périph' parisien est limité à 50 km/h, est-ce que je peux l'emprunter avec ma trottinette ?

Ricardo Martins, Paris

Pascale Gétin. Ça n'est pas pour tout de suite, mais ne rigolez pas : à terme, la ville voudrait faire du périph' un "boulevard urbain" où les usagers comme les cyclistes auraient le droit de circuler…

Des arguments périmés

J'ai reçu un appel d'un "pro" du vitrage qui m'a affirmé que si mon pare-brise a plus de cinq ans, je suis obligé de le changer. Bien sûr, il a proposé de s'en occuper gratuitement. Dès que j'ai prononcé le mot "arnaque", il a raccroché…

Stéphane Alliquant, Ézanville (95)

J'ai été recalé au contrôle technique sous prétexte que les pneus de ma voiture ont été fabriqués il y a plus de dix ans. Est-ce un motif valable, sachant qu'ils sont encore en bon état ?

Mario T., Brétigny-sur-Orge (91)

Jérôme Fombelle. Voilà deux questions sur des supposées dates de péremption qui méritent une réponse groupée. Concernant le pare-brise, le coup de la réglementation qui imposerait d'en changer tous les cinq ans est un bluff bien connu : des pseudo-pros s'en servent pour vous forcer à remplacer un pare-brise qui n'en a pas besoin ! Pour ce qui est de la durée de vie des pneus, c'est plus compliqué : avec le temps, leurs qualités sont, en effet, altérées (flancs craquelés, gomme sèche…), et ce même s'ils présentent une faible usure apparente. Lors de l'examen, le contrôleur technique peut tout à fait imposer une contre-visite si les pneus sont visuellement trop fatigués. En revanche, le seul argument de leur âge – en l'occurrence plus de dix ans ici – n'est en aucun cas suffisant pour justifier une défaillance majeure.

Reste à ta place !

Depuis peu, je vois des bus sur la file de gauche du périph' ou des autoroutes autour de Paris. Ne sont-ils pas considérés comme des poids lourds et, donc, interdits sur cette voie ?

Olivier Goron, Paris

Pascale Gétin. Selon l'article R412-25 du code de la route, *"lorsqu'une route comporte trois voies ou plus"* les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t ne peuvent, en effet, emprunter que celles *"le plus près du bord droit de la chaussée"*. Seulement voilà, en région parisienne, cette règle a été bousculée par l'instauration, avant et durant les J.O., des fameuses "voies réservées", sur lesquelles les véhicules de transport en commun sont bien autorisés à circuler.


REPORTERS AUTO PLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

Selon vous, quelle est la nouveauté la plus marquante du Mondial de l'auto ?
- La Citroën ë-C3. - Le Dacia Bigster
- La Renault 4. - La Renault 5
- La Renault Twingo

* *Liste sur Legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049888676*



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

Charge+ 5491109440 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.

Les vérifs de la semaine



Par Saïda Djerrada

CAMÉRA CACHÉE

Paré pour l'automne avec le bilan Eurorepar offert ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION

Jusqu'au 31 décembre, l'enseigne propose un check-up gratuit, en 20 points de contrôle, pour "vérifier la fiabilité de votre véhicule" et "rouler en toute sécurité". Vraiment ? Allons le vérifier.



Difficile d'obtenir un rendez-vous rapidement : trois ateliers joints par téléphone nous proposent un créneau sous 10 à 15 jours. Le quatrième interlocuteur est le bon, avec un bilan calé 72 heures plus tard. Le jour J, une dame nous accueille : "*Avancez votre voiture dans l'allée*".

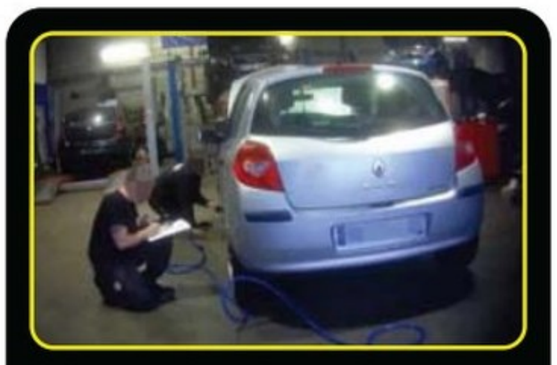


Quelques minutes après notre arrivée, notre vieille Clio est prise en charge par un chef d'atelier et son apprenti. Ils amorcent le bilan par la vérification des pneus. "*A l'avant, ils sont à moitié de vie mais à l'arrière, ils sont à la limite réglementaire.*" Bien vu. Mais le chef se veut rassurant.

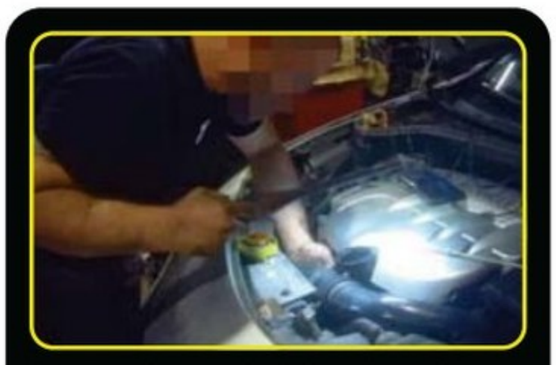


"*Avant de remplacer vos gommes, vous pouvez encore rouler facilement 2000 km voire jusqu'à 5000 km, selon votre conduite.*" Ils poursuivent par le contrôle des freins. "*Les disques sont à 50 % d'usure mais les plaquettes avant sont aux deux tiers entamées.*" Encore exact.

PHOTOS : DR



"*Changez les plaquettes dans 10000 km mais ne refaites pas les disques à ce moment-là, car vous pourrez finir le nouveau jeu de plaquettes avant.*"
Un conseil avisé. Nos deux techniciens vérifient ensuite le pare-brise et la batterie : RAS. L'un d'eux contrôle le niveau des liquides.



"*Faites l'appoint des liquides de refroidissement et de lave-glace*", nous dit-il, avant d'ajouter : "*si je le fais, je devrai le facturer*". Il relève qu'un bout de jauge d'huile cassé est coincé dans le conduit. Et… fin du bilan. Pas de contrôle de soubassement, les ponts étant tous occupés.



Dommage : l'éclairage n'est pas vérifié non plus et nos mécanos passent à côté d'une ampoule de phare grillée. De retour à l'accueil, on nous remet un devis : 79 € pour extraire le bout de jauge et 190 € pour deux pneus de 15 pouces de la marque Kleber. Des tarifs assez corrects.

Bilan de demi-saison en demi-teinte

L'atelier Eurorepar du jour empile les bons points : un accueil chaleureux, des diagnostics justes et des conseils avisés, un devis convenable et pas pousse-conso… Sauf que pour "rouler en toute sécurité", les contrôles passés à la trappe auraient été les bienvenus.

BON PLAN OU PAS ?

Direct Assurance : jusqu'à quatre mois remboursés



La promesse : l'assureur en ligne reverse de deux à quatre mensualités de cotisations.

➽ Pour bénéficier de la promo, il faut a minima s'engager sur deux contrats (auto et/ou habitation) au sein d'une même famille. Deux mois sont remboursés par virement bancaire pour la souscription de deux contrats, trois mois pour trois contrats et, donc, quatre mois… pour quatre contrats sur la base de la prime la plus élevée. Concrètement, l'offre permet de réaliser, en moyenne, une économie de 54 € par contrat pour une assurance auto de la gamme Standard. Ce n'est pas mirobolant, mais Direct Assurance est très bien positionné dans notre dernier comparatif des meilleurs assureurs (voir *Auto Plus* n° 1860), en particulier pour les profils Famille et Seniors.

Pas faramineux mais toujours ça de "prix" !

BNP Paribas : deux mois offerts



La promesse : jusqu'au 31 décembre, BNP renouvelle sa promotion saisonnière.

➽ Ici, pas besoin de souscrire plusieurs contrats pour avoir droit à la remise équivalente à deux mois de cotisation. En revanche, l'abattement n'est valable que pour l'assurance d'un véhicule électrique… très récent, c'est-à-dire immatriculé après 2022. Néanmoins, la banque prévoit sur la même période une seconde offre, mais réservée à ses clients qui disposent déjà d'un contrat (auto ou habitation). Ainsi, pour la souscription d'une seconde assurance, BNP accorde également une ristourne équivalente à deux mensualités, et ce quelle que soit la gamme de contrat (Tous risques, Petit rouleur, Bonus jeune…).

Pas mal mais pas pour tout le monde...

ŠKODA

Nouvelle Škoda Octavia

Pour toutes vos vies et toutes vos envies.

À partir de

349 €/mois(1)

Sans apport

LLD 37 mois / 2 mois de loyers offerts

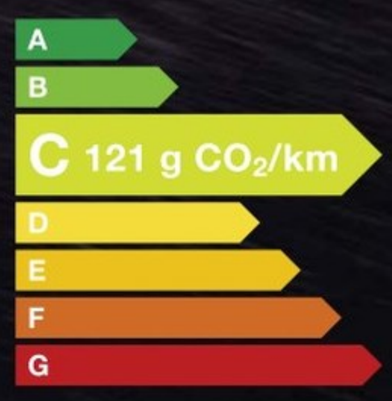
Disponible en motorisations hybride.

Découvrez-la dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

Modèle présenté : Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116 ch Hybrid DSG7 avec options, 2 loyers offerts après 1er loyer de 448 € suivi de 34 loyers de 448 €, remise de 4 500 € déduite.

Offre valable jusqu'au 31/10/2024. (1) Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116ch Hybrid DSG7 en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 4 500€ déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1er loyer de 349€ suivi de 34 loyers de 349€. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200€ – Siège social : Braunschweig (Allemagne) – RC/HRB Braunschweig : 1819 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQMUQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise : 451 618 904 – Administration et adresse postale : 11, av. de Boursonne – BP 61 – 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

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



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

Les news de la semaine



M. COHEN / HANS LUCAS / AFP

Grâce aux scanners de plaques installés sur leur toit, les "sulfateuses à PV" (il y en aurait entre 10 et 20) contrôlent en moyenne deux fois par jour chacune des 120 000 places de stationnement de la capitale. Une surveillance implacable qui leur permet de distribuer quotidiennement environ 14 500 FPS.

STATIONNEMENT PAYANT À PARIS

240 000 contrôles par jour !

Le rendement industriel des "sulfateuses à PV" chargées de surveiller automatiquement le respect du stationnement payant vient d'être confirmé par des chiffres officiels qui donnent le tournis…

C'est le pire cauchemar de tout conducteur qui se gare sur une place payante à Paris, mais aussi dans la soixantaine de villes où elles sévissent [1]. Quiconque snobe l'horodateur ou a dépassé le temps déjà réglé s'expose à leur implacable courroux. Pire, même des conducteurs "réglos" qui prennent quelques minutes pour payer risquent d'écoper entretemps d'un forfait de post-stationnement (FPS) aussi gratiné qu'injustifié. Elles, ce sont les "sulfateuses à PV", comme *Auto Plus* les a baptisées dès 2016. Initialement utilisées pour orienter les "pervenches" vers les rues à fort rendement, les scancars – de leur vrai nom – ont rapidement remplacé les agents à pied. D'abord à Marseille, puis à Paris, avant d'envahir la plupart des grandes agglomérations.

5,3 millions de FPS par an

On en savait finalement assez peu sur l'activité de ce bras armé du contrôle du stationnement, souvent aux mains de prestataires privés. Du moins jusqu'à la publication du rapport annuel de la mairie de Paris sur sa gestion du stationnement payant (et des contestations des usagers ayant reçu un FPS). Qu'y apprend-on ? Notamment que la mise en place en 2021 des contrôles automatiques par des scancars a entraîné, en un an, une augmentation de 80 % du nombre de FPS émis dans la capitale ! Un bond spectaculaire, qui s'explique également par le fait que l'on compare à 2020, année marquée par les confinements et par plusieurs mois durant lesquels le stationnement a été rendu gratuit (de mars

1. Voir Auto Plus *n° 1873.*

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseigne, le 10 octobre 2024. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE [1]		Prix moyen [2] 1,640 € ↗
1er	Hyper U	1,583 €
2e	E.Leclerc	1,589 €
3e	Super U	1,593 €
4e	Auchan (hypers)	1,598 €
5e	Intermaché	1,602 €
6e	Auchan (supers)	1,605 €
7e	Intermarché Contact	1,609 €
8e	Cora	1,613 €
8e ex ae	Total Access	1,613 €
10e	Carrefour	1,614 €

SP95-E10 [1]		Prix moyen [2] 1,722 € ↗
1er	Hyper U	1,657 €
2e	E.Leclerc	1,664 €
3e	Super U	1,669 €
4e	Auchan	1,675 €
5e	Intermarché	1,684 €

E85 [1]		Prix moyen [2] 0,811 € ↗
1er	E.Leclerc	0,773 €
2e	Auchan	0,774 €
3e	Super U	0,784 €

[2] **SP95 : 1,749 € ↗ | SP98 : 1,826 € ↗ | GPL : 1,006 € ↘ | Baril de Brent : 71,07 € ↗**

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

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

FUTURE GRILLE DU MALUS 2025

Les micro-hybrides dans le viseur

Combler le déficit de dépenses publiques : c'est la ligne de conduite que s'est fixée le gouvernement Barnier. Et il a justement dévoilé, le 10 octobre dernier, le projet de loi de finances 2025 dans lequel le malus rapporterait 316 millions d'euros supplémentaires à l'Etat. Pour ce faire, le malus sur le CO_2 devrait voir son seuil de déclenchement abaissé de 5 g (soit dès 113 g/km de CO_2) et la taxe maximum portée à 70 000 €, dès 193 g. La taxation sur le poids est quant à elle maintenue pour les véhicules à partir de 1 600 kg, mais touchera désormais les hybrides rechargeables, qui bénéficieront cependant d'un abattement de 200 kg. Par ailleurs, le gouvernement entend "*limiter le bénéfice de l'abattement de malus au poids dont profitent aujourd'hui tous les véhicules hybrides non rechargeables aux seuls véhicules performants sur le plan environnemental*". Le but avoué étant d'abroger l'abattement de 100 kg dont bénéficient jusqu'à présent les modèles dotés d'une hybridation légère. Ainsi ceux de plus de 1,6 tonne (équipement compris) jusqu'alors épargnés par la taxe – C5 Aircross, Peugeot 3008… – y seront soumis.

Saïda Djerrada

TÉLEX

Flambée en Occitanie. Le conseil régional vient d'augmenter le tarif de la carte grise. Depuis le 1er octobre, le prix du cheval fiscal est passé à 54,50 € au lieu de 47 €… soit une hausse de 16 % ! **Semi-grâce.** La métropole du Grand Paris veut assouplir sa zone à faibles émissions : à partir de 2025, les véhicules Crit'Air 3 y seront bien interdits, mais un Pass ZFE de 24 h – activable en ligne – leur

+ 100 % de FPS

en deux ans grâce aux sulfateuses à PV

Après une année 2020 atypique, car marquée par les confinements, le nombre de forfaits de post-stationnement a explosé, passant à Paris de 2,6 à 4,5 millions en 2021, puis à 5,3 millions en 2022 avant de se stabiliser en 2023. Une progression rendue possible par l'incessant ballet des scancars.

152 millions d'€

de recettes FPS en 2023

Sur les 13,6 millions de forfaits de post-stationnement envoyés l'an dernier, 38 % émanaient de la ville de Paris. La capitale a ainsi capté 152 millions d'euros, soit 43 % de la manne nationale des FPS. Derrière, les autres villes, aussi importantes soient-elles (Nice, Lyon, Marseille…) affichent un rendement 15 à 20 fois moins élevés.

238 959

contestations à Paris

Soit 4,6 % des FPS. Sur les 238 959 requérants, 56 % ont eu gain de cause. Et parmi les autres, 2,35 % ont vu leur FPS annulé après avoir contesté une seconde fois auprès de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP). Un pourcentage non représentatif, car la CCSP accuse un retard de traitement de près de 43 000 dossiers parisiens !

à mai). Malgré tout, le volume de FPS a encore grossi en 2022 avec 5,3 millions d'envois (soit + 15 %).

La pression grimpe de 220 %

Changement de paradigme en 2023 avec l'arrivée d'un nouveau prestataire et une remobilisation des troupes. En milieu d'année, la société Streeteo est remplacée par SAGS et le parc des scancars est renouvelé et renforcé : un escadron de Peugeot e-208 dans douze arrondissements (du 1er au 6e et du 11e au 16e), une brigade de Renault Zoe dans les autres. Mot d'ordre, mettre la pression : le nombre de contrôles quotidiens passe alors de 75 000 en 2022 à 240 000 en 2023. Soit pour les 120 000 places de stationnement parisiennes *"deux passages par jour espacés de 6 heures, durée maximum de stationnement autorisée pour un visiteur au même emplacement"*. Dit autrement, ça n'est pas un, mais deux FPS de suite que les allergiques à l'horodateur risquent de se prendre. Et à désormais 225 € maximum la "prune", ça fait cher la journée à "Paname". Surtout si l'on est victime d'une erreur qui engendre l'application du tarif "véhicule lourd" à une auto légère…

Pas de poids, pas de chance

Depuis le 1er octobre, les voitures thermiques, y compris hybrides simples, de plus de 1 600 kg, mais aussi les hybrides rechargeables, GPL[2] ou électriques de plus de 2 000 kg sont soumises à une nouvelle grille de tarifs sous stéroïdes : selon les arrondissements, 12 ou 18 € pour chacune des deux premières heures, 24 ou 36 € pour la troisième et 150 ou 225 € les 6h, montant qui correspond également à celui du FPS. Tous les autres véhicules sous ces limites de poids restent, eux, assujettis aux tarifs trois fois moins élevés en vigueur auparavant. Cela étant posé, il y a comme un hic. Ou plutôt un bug, repéré initialement par nos confrères de *L'Argus* : sur certaines autos anciennes, notamment celles passées du précédent fichier des cartes grises (anciennes plaques) au nouveau, mais aussi sur celles immatriculées à l'étranger, le poids n'est pas toujours indiqué sur la carte grise. Dans ce cas, la ville de Paris a décidé d'appliquer le tarif maximum… même si, dans les faits, l'auto ne pèse qu'une tonne. Interrogée, la mairie n'a pas donné suite. Alors un conseil : si vous êtes amené à vous garer dans la capitale avec une voiture de plus de 15 ans, vérifiez si la case "G" de votre carte grise mentionne un poids. Dans le cas contraire, il faudra faire enregistrer sa plaque auprès de la ville. Pour connaître la procédure, le plus simple est de contacter la Section du stationnement sur voie publique[3].

François Tarrain

Périph' à 50 km/h : l'autre grogne

Il n'y a pas que l'envolée des prix du stationnement à Paris qui agace : il y a aussi le passage du périph' à 50 km/h. Un projet mené unilatéralement par la ville désormais attaqué sur trois fronts. Primo, l'association des maires franciliens a déposé un recours auprès du préfet avec cet argument : l'axe étant considéré comme une route à grande circulation, sa gestion incomberait aussi à la préfecture. Secundo, le député LR du Val-de-Marne, Vincent Jeanbrun, va déposer une proposition de loi pour que le périphérique soit géré par Ile-de-France Mobilités. Enfin, la Ligue de défense des conducteurs et la Fédération française des motards en colère invitent les usagers à rejoindre un recours collectif via la plateforme Ripostejuridique.fr. L'objectif : contester l'arrêté de la mairie de Paris auprès du Tribunal administratif. Le coût : 12 € pour rejoindre cette action "alternative".

2. Les hybrides rechargeables et GPL sont considérés comme des véhicules basses émissions. 3. Paris.fr/lieux/section-du-stationnement-sur-voie-publique-ssvp-19069

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de Renault 5 ont déjà été immatriculées en France ?

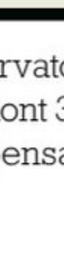


A. SAUNIER

La star du Mondial de l'auto est déjà bien présente sur nos routes et (surtout) dans les show-rooms des concessions : au 8 octobre, on dénombrait déjà 1 194 Renault 5 immatriculées, dont… une au nom d'un (heureux) particulier. Quid des autres nouveautés marquantes du salon parisien ? Selon AAA-Data, on compte 4 119 Citroën ë-C3 en circulation, 1 772 Renault Symbioz, 1 577 nouveaux Peugeot 5008, 154 Alfa Romeo Junior ou encore 3 Cadillac Lyriq…

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

CABINES La fournée de la semaine



Seine-Saint-Denis (93)
A86, PR 202+500, Saint-Denis (Nanterre vers Bobigny), 70 km/h. Le radar double face est installé juste après la sortie 8a Saint-Denis Pleyel.
48°55'27.8"N 2°20'28.8"E



NORD (59)
A1, PR 202+500, Seclin (Paris vers Lille), 70 km/h. Le radar chantier est positionné dans la zone de travaux après la sortie 19 Seclin.
50°33'16.8"N 3°03'46.8"E

Pyrénées-Orientales (66)
IRD617, PR 2+810, Perpignan (Canet-en-Roussillon vers Perpignan), 110 km/h. Un radar double face se trouve entre la sortie 2 Bompas et la sortie 1 Perpignan-centre.
42°42'40.1"N 2°55'15.1"E

Loire-Atlantique (44)
IA83, PR 3+100, Les Sorinières (Bordeaux vers Nantes). Un radar covoiturage est situé 500 mètres avant l'aire de la Grassinière. Il surveille l'utilisation de la voie réservée.
47°09'08.0"N 1°30'51.4"W

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

permettra de circuler, dans la limite de 12 jours/an. **Roulez jeunesse !** L'Observatoire Cetelem s'est focalisé sur les jeunes en interrogeant 14 000 d'entre eux dans le monde, dont 3 000 Français. Résultat, 77 % des moins de 30 ans considèrent leur voiture comme étant indispensable.

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

La photo de la semaine

En plein dans l'mil(l)e !

En ce matin de septembre, les automobilistes qui circulaient sur l'Interstate 64, entre Richmond et New Kent (Virginie, Etats-Unis) ont tous dû se poser la même question : mais comment cette remorque a-t-elle pu finir en si mauvaise posture ? Selon toute vraisemblance, le chauffeur du poids lourd a oublié d'abaisser sa benne avant de prendre la route. Résultat : un magnifique strike dans le panneau de signalisation et une grosse galère pour les usagers de la route…



X/HOONITED

Vos images

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



PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

Passera ? Passera pas ? Notre lecteur en a été témoin : c'était ric-rac, mais ça passait. Suivi au Maroc, entre Casablanca et Marrakech.

Par Albert Huck



Le covering "feuille d'or", l'immatriculation noir et blanc, le squat de deux places… Un peu cliché, non ? Croisé en région parisienne.

Par Jean-Pierre Labille



Bon sang, on aura tout vu : si même les chaises se mettent à vandaliser les radars…

Par Jean N.

GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

AVEC

L'INFO-TRI

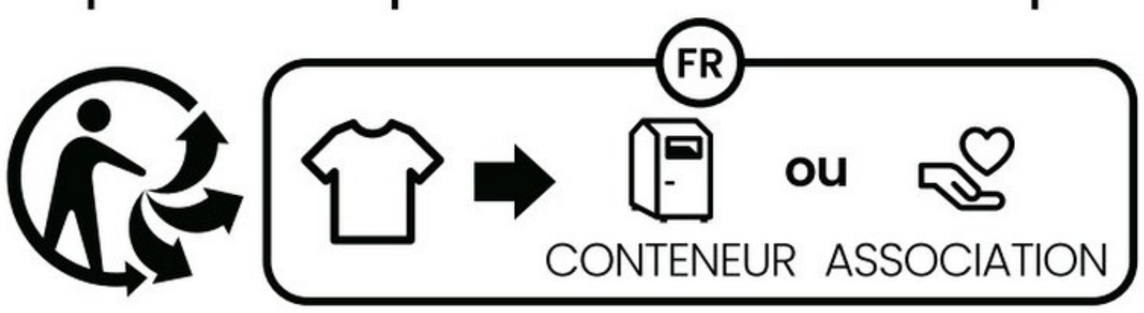
trier devient plus simple

Exemple d'un t-shirt

1 Le produit doit être trié

2 Les éléments à trier

3 Comment les trier



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

quefairedemesdechets.gouv.fr

Chaque geste compte

PRÉSERVONS NOS RESSOURCES

Les nouveautés de la semaine



Par Agnès Lasbarrères

Après la craquante R5, voici donc la R4, tout aussi séduisante, surtout dans sa version découvrable Plein Sud, comme ici ! Deuxième modèle rétrofuturiste de la marque, elle réinvente la célèbre 4L sous la forme d'une baroudeuse 100 % électrique. Avec son gabarit de 4,14 m de long, 1,80 m de large et 1,57 m de haut, elle se veut plus polyvalente que la R5, à l'image de son aïeule.



À BORD DE LA **RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC**

Opération coup de cœur re

En 2022, Renault dévoilait au Mondial de l'automobile le 4Ever Trophy, un concept – très musclé – préfigurant un "revival" de la 4L des années 1960. Deux ans plus tard, au même endroit, c'est bien la version de série qui trône en véritable star sur le stand Renault. *Auto Plus* vous en révèle tous les détails.

Si vous avez craqué pour la R5 E-Tech, vous devriez en faire autant avec cette nouvelle Renault 4. Du moins, c'est ce que nous avons ressenti en la découvrant, en marge du salon, il y a quelques jours. Il faut reconnaître que cette 4L des temps modernes, encore visible au Mondial de l'automobile, à Paris, jusqu'à dimanche (20 octobre), réunit elle aussi tous les ingrédients pour faire vibrer la fibre nostalgique. Elle est, en effet, le deuxième modèle revisité par la marque et sera également suivie, en 2026, par la mythique Twingo… Alors, d'aucuns pourraient arguer qu'en faisant revivre des figures du passé, Renault manque d'imagination. On peut aussi voir dans ce mode opératoire une stratégie bien plus maligne qui consiste tout simplement à rendre la voiture électrique désirable. Car, oui, cette Renault 4 fonctionnera exclusivement avec ce type d'énergie. Il est vrai que les premiers modèles "à pile" (comme la Zoe) et même certains actuels, toutes marques confondues, n'ont pas vraiment misé sur la séduction (esthétique). A l'inverse, avec son design qu'il qualifie de rétrofuturiste, le Losange joue à la fois la carte de l'émotion et de la modernité afin de tenter de populariser la voiture électrique (malgré des tarifs qui restent encore élevés). En tous les cas, avec cette Renault 4 E-Tech, les designers ont mis le paquet pour réussir cette mission. Ce que l'on remarque d'emblée c'est que, comme la R5, elle multiplie les





PHOTOS : A. SAUNIER

La calandre se compose d'une pièce monobloc de 1,45 m qui, à partir de la finiton Techno, s'anime d'un contour rétroéclairé et – pour la première fois sur une Renault – d'un logo illuminé. A l'arrière, les feux modernisés reprennent la forme en gélule, toujours divisée en trois parties.

L'inspiratrice





PHOTOS : N. SOLER



Parmi les nombreux clins d'œil sympas à la 4L d'origine figurent ces grilles (simple décor, non fonctionnellles) qui rappellent celle qui était positionnée à la base du pare-brise.

En Bref

En concession : mai 2025

L x l x h (en m) :
4,14 x 1,80 x 1,57

Batteries : 40 et 52 kWh

Moteurs électriques :
120 et 150 ch

Tarif : à partir de 29 900 €*

éussie

références à la version des années 1960 tout en s'inscrivant dans le présent (et le futur).

Un look qui donne envie

Au premier regard, cette 4L nous fait de l'œil avec son emblématique calandre oblongue réinterprétée. Entourée d'un trait lumineux et intégrant des optiques rondes, elle lui donne une bouille souriante, presque humaine. Pour les plus pragmatiques, soulignons que cet élément de 1,45 m de large répond bien sûr aux exigences de solidité et de sécurité et qu'en »»»



La Renault 4 E-Tech se la joue aventurière avec sa large ceinture de protection, ses boucliers renforcés à chaque extrémité par des butoirs, ses contours de roues carrés, sa garde au sol de 18,1 cm, sans oublier ses jantes de 18 pouces, de série sur toutes les versions.

**Estimation* Auto Plus, *hors bonus*

Les nouveautés de la semaine



L'accès au coffre est facilité par une grande ouverture et un hayon (motorisé) qui descend jusqu'au bouclier, offrant ainsi un seuil de chargement particulièrement bas, digne d'un break (61 cm contre 76 cm sur un Captur, par exemple), et ce malgré une garde au sol de 18,1 cm.

PHOTOS : A. SAUNIER

»» cas de légers dommages, son vitrage (en polycarbonate) pourra être remplacé sans avoir à tout changer.

A l'image de la face, la silhouette globale de cette Renault 4 est fidèle au modèle originel avec le capot plat (dont les lignes latérales se prolongent jusqu'au bouclier), l'avant vertical, la même inclinaison du hayon, la forme des feux et, bien sûr, la (vraie) vitre de custode arrière. Certes, les dimensions ne sont plus tout à fait les mêmes, puisque la R4 E-Tech affiche un gabarit de 4,14 m de long, 1,80 m de large et 1,57 m de haut, bien loin de celui de sa glorieuse ancêtre (3,67 x 1,49 x 1,53 m). La R4 E-Tech se veut aussi robuste et aventurière avec ses gros boucliers, sa ceinture de protection plastique et sa garde au sol surélevée (elle pourra même s'équiper du système d'antipatinage renforcé Extended grip). Il faut l'avouer, il se dégage de cette réinterprétation un véritable capital sympathie, mais dans un registre différent de la R5. Et même si cela peut paraître subjectif, on la trouve mignonne, attachante. Mais elle revendique aussi des aspects pratiques qui ont contribué au succès du premier modèle et que Renault a tenu à rééditer.

Objectif volume

C'est ce qu'avait réclamé Pierre Dreyfus, le patron de la Régie Renault à l'époque. Il se souciait peu de l'esthétique, à l'inverse de l'actuel boss, Luca De Meo, qui a été très présent à chaque étape du développement de ce nouveau modèle, jusqu'au moindre détail… Mais pour ce dernier aussi, l'objectif était de faire un véhicule *"pour tous et pour tous les usages"*, plus polyvalent que la R5. Ainsi, un soin tout particulier a notamment été apporté à la soute. Celle-ci dispose d'un grand hayon (motorisé) qui s'ouvre bien haut et qui se prolonge dans le bouclier, permettant d'offrir un seuil de chargement très bas, bien pratique, de 61 cm. C'est simple : c'est exactement la même hauteur qu'un break Peugeot 308 SW, par exemple. Le volume disponible est plutôt généreux, puisqu'il est annoncé à 420 dm^3 (incluant un rangement sous le plancher de 35 dm^3), proche d'un Peu-



Aux places arrière, pas de banquette coulissante mais l'espace aux jambes est correct. On déplore toutefois une assise un peu courte et le manque de poignées de maintien (même avec le toit en dur). On note quand même deux prises USB-C (absentes sur la R5) et un rangement sous la console centrale.





Volume : 420 dm³*



Le volume (420 dm³) comprend 35 dm³ sous le plancher accessibles via un couvercle en deux parties (parfait pour ranger les câbles de charge). Le coffre dispose aussi, sur les côtés, de petits rangements, de sangles élastiques pour maintenir des objets, etc. Pratique !



Même si, dossiers rabattus, on n'obtient pas un plancher plat, la mise en tablette du siège passager avant permet d'embarquer des objets jusqu'à 2,20 m de long. Bien vu !



Pas de surprise au poste de conduite, la R4 reprend la (très réussie) planche de bord de la R5. On retrouve la dalle à double écran avec les compteurs numériques de 10,1"/26 cm (7"/18 cm en entrée de gamme) et le système multimédia de 10"/25,4 cm sur toutes les versions (OpenR Link avec Google intégré).

geot E-2008 (430 dm³), pourtant 16 cm plus long (4,30 m) et bien supérieur à une DS 3 E-Tense (350 dm³/4,12 m de long). Dommage, en revanche, qu'une fois les dossiers rabattus, on ne dispose pas d'un plancher plat. En contrepartie, on apprécie la mise en tablette du siège avant passager qui facilite le transport d'objets longs. La banquette arrière, qui n'est pas coulissante, peut accueillir trois passagers avec suffisamment d'espace aux jambes et en garde au toit. Le dos de chaque siège avant est équipé de deux pochettes, dont une (petite) destinée au téléphone portable, que l'on pourra d'ailleurs connecter aux prises USB-C »»

**Données constructeur.*

Les nouveautés de la semaine

On retrouve bien la silhouette de la 4L d'origine avec le capot plat, la face verticale, les trois bandes rappelant les protections plastiques de la GTL (ici, sculptées dans la carrosserie), la vitre de custode et la poupe à peine inclinée…

L'inspiratrice



N. SOLER



PHOTOS : A. SAUNIER

»» placées sur la console centrale. Des accessoires dont ne dispose pas la R5… On regrette toutefois l'absence de poignée de maintien, excepté pour le passager avant. Pour le reste, la R4 E-Tech reprend dans son intégralité la planche de bord de la R5.

Du partage… et du nouveau

Les nouvelles R4 et R5 ont été conçues sur la même plateforme et ont 68 % de pièces communes. Parmi elles, le moteur électrique (synchrone à rotor bobiné) décliné en 120 et 150 ch (le 95 ch n'est pas prévu sur la R4). Idem pour les batteries (40 et 52 kWh pour des autonomies de 300 et 400 km) avec recharge AC 11 kW ainsi que DC 80 kW et DC 100 kW. Positionnée dans la gamme Renault juste au-dessus de la citadine (comparable au duo thermique Clio/Captur), la 4L se démarque par son gabarit et son plus grand empattement (+ 8 cm). Elle est aussi le premier modèle de la marque à s'équiper de la fonction "one pedal"* (à partir de la finition Techno). Un système qui arrivera ensuite sur la R5 et les autres modèles électriques. Assemblée à Maubeuge (le moteur vient de Cléon et la batterie de Douai), la R4 E-Tech arrivera en concession au deuxième trimestre 2025, à un tarif qui devrait débuter en dessous de 30 000 €, mais qui risque de grimper bien plus haut en cœur de gamme…

Faites-la à votre goût !

Pour que l'on puisse s'approprier encore plus cette R4 E-Tech, Renault propose de nombreuses offres de personnalisation (qui s'enrichiront au fil du temps). Couleur de carrosserie, habillages intérieurs, accessoires décoratifs, etc., le choix est vaste pour s'adapter à toutes les envies…

UN TOIT CLASSIQUE OU DÉCOUVRABLE

Excepté sur l'entrée de gamme Evolution, la R4 est proposée, au choix, avec des barres de toit ou un toit ouvrant électrique en toile noire (qui pourrait se décliner en couleur par la suite) à large ouverture (92 cm de long, 80 cm de large).





RENAULT

DES AMBIANCES ORIGINALES





Selon la finition, les sièges, la planche de bord et les contre-portes s'habillent différemment. Tissu façon jean surpiqué sur Techno, ou textile pied-de-poule mixé à du simili-cuir (TEP) sur Iconic.

UNE GAMME DE COULEURS SYMPAS ET UN BI-TON INÉDIT

Pas de coloris Pop comme pour la R5, mais sept teintes au choix, classiques et chics. Deux offres bi-ton noir sont proposées, dont une, atypique, qui recouvre le toit, le capot et une partie du bouclier avant (photo).





RENAULT

*Système qui maximise le freinage régénératif au lever de pied de l'accélérateur (jusqu'à l'arrêt complet) et permet de limiter l'usage de la pédale de frein.

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

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

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

En hiver, faites confiance aux pneumatiques Continental

La gamme de pneus hiver Continental WinterContact est particulièrement adaptée au conducteur qui habite en zone blanche ou qui affronte régulièrement des conditions hivernales. Dernier-né de la gamme, le pneu WinterContact 8 S est conçu exclusivement pour les véhicules sportifs et offre des performances ultimes en hiver. Les pneus hiver sont dotés de performances exceptionnelles sur les surfaces mouillées, glacées et enneigées, en particulier en ce qui concerne l'adhérence, la maniabilité et le freinage. Ils contribuent à réduire la consommation de carburant et assurent un kilométrage élevé, un critère très recherché par de nombreux conducteurs. Les pneumatiques de la gamme Continental WinterContact sont compatibles avec toutes les typologies de véhicules, électriques, hybrides et thermiques. En revanche, le conducteur qui fait face à des conditions hivernales occasionnelles ou qui part en vacances à la montagne une fois par an peut tout à fait choisir les pneus Continental AllSeasonContact 2. Ces pneumatiques toutes saisons offrent une bonne tenue de route, et garantissent une adhérence, des distances de freinage et une efficacité optimales tout au long de l'année. Leur longévité assure un kilométrage élevé. Eux aussi sont compatibles avec tous types de véhicules, qu'ils soient électriques, hybrides ou thermiques.

Les pneus Continental, conformes à la loi Montagne

Du 1er novembre au 31 mars, certains départements français sont assujettis à la loi Montagne. À partir du 1er novembre 2024, pour les pneumatiques, il est important de savoir que seuls les pneus marqués et normés 3PMSF (3 pics de montagne entourant un flocon de neige) sont conformes à la réglementation. Bien que les dispositifs antidérapants amovibles restent conformes à la loi Montagne, Continental recommande les pneus hiver WinterContact ou toutes saisons AllSeasonContact 2 pour rouler tout le temps en toute sécurité en hiver.

3PMSF

Continental

Le saviez-vous ?

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

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

Les voitures de la semaine



Par Julien Sarboraria



Le nouveau ZS n'est proposé qu'en hybride pour le moment. Une version thermique à boîte manuelle pourrait arriver par la suite. Quant à la version électrique (lancée début 2025), elle deviendra un modèle à part entière : nouveau nom, design et plateforme empruntés à la MG 4…



PHOTOS : C. CHOULOT

À BORD DU NOUVEAU **MG ZS**

Il frappe un grand coup

MG Motor est quasiment reparti d'une feuille blanche pour son nouveau ZS, qui s'annonce comme un sérieux rival du Dacia Duster. Premières impressions.

Le ZS est l'un des modèles phares de la gamme MG Motor en Europe. Cette deuxième génération partage de nombreux éléments avec les autres membres de la famille. Ainsi, le style extérieur s'inspire du nouvel EHS (large entrée d'air, phares effilés), tandis que la base technique provient de la récente MG 3. De cette dernière, le ZS reprend aussi la chaîne de traction "full hybride", qui se compose d'un 1.5 essence de 102 ch et d'un moteur électrique de 136 ch (197 ch de puissance maxi combinée). Une fiche technique plus généreuse que celle du Dacia Duster hybride (140 ch), qui reste plus que jamais l'un de ses principaux rivaux. Avec ses 4,43 m de long, le nouveau ZS lorgne aussi du côté des SUV compacts intermédiaires (Renault Symbioz, Toyota C-HR). Si le gabarit a été revu à la hausse (+11 cm), c'est pour conserver un volume de coffre correct (443 dm³), malgré la présence de la batterie sous la banquette. Question vie à bord, l'accueil est soigné. Le volant se règle (enfin) en profondeur, les sièges offrent un bon confort et l'espace pour les jambes à l'arrière est satisfaisant. Le constructeur annonce aussi du mieux s'agissant de l'insonorisation. Le design intérieur reste, lui, très sobre, mais fonctionnel et moderne, avec la présence d'une grande dalle tactile de 12,3"/31,2 cm dès le milieu de gamme. Des évolutions qui auraient pu laisser craindre une hausse des prix. Que nenni ! A 22 990 €, en entrée de gamme, le ZS est sans concurrence. Même un Dacia Duster hybride est plus cher (26 600 €) ! ■

En Bref

Lancement : déjà disponible

L x l x h (en m) : 4,43 x 1,82 x 1,64

Hybride : 197 ch

Tarifs : de 22 990 à 26 990 €

L'actuel MG ZS (essence)



PHOTOS : F. GROUT



L'habitacle gagne en modernité. La qualité perçue reste moyenne, malgré quelques efforts visibles sur la partie supérieure de la planche de bord.





Volume : 443 dm³ *

Largeur aux coudes et espace aux genoux progressent. Si le coffre perd 5 dm³, il est plus profond et plus large. Mais pas de plancher plat une fois les dossiers rabattus…

** Donnée constructeur.*

Et aussi…

Le Mitsubishi Outlander revient en Europe

Après plus de trois ans d'absence, l'Outlander est de retour en France, en version hybride rechargeable exclusivement. Son groupe propulseur se compose d'un bloc essence de 136 ch et de deux électriques de 116 et 136 ch, pour une puissance maxi combinée de 302 ch. L'autonomie en tout électrique progresse (jusqu'à 86 km), grâce à une batterie de 22,7 kWh (contre 13,8 kWh précédemment). Arrivée prévue en février 2025.



MITSUBISHI

Erratum

Une erreur s'est glissée dans notre dossier "Les promos de la rentrée" du n° 1881. Nous y faisions mention d'une remise de 3 000 € sur la Citroën ë-C3, tant en achat comptant qu'en location. Or il s'agit là de la majoration du bonus écologique, réservée aux foyers dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 15 400 €. Toutes nos excuses !

PEUGEOT

NOUVEAU E-3008

100 % ÉLECTRIQUE



8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE (4)

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

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0
(1) De série ou en option selon les versions. (2) pour une version Allure (3): pour une version Allure, en cours d'homologation. (2)(3): Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Commandez la version avec 527 km d'autonomie maintenant ou pré-réservez la version avec 680 km d'autonomie disponible à la commande ultérieurement (4) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

LE MAGAZINE DES ANCIENNES

QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS



EN VENTE ACTUELLEMENT

RETOUR SUR LES ANNÉES 80 À 2000 | PRATIQUE & TESTS | GUIDE D'ACHAT | DES ESSAIS | DES TUTORIELS

Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 28, SPÉCIAL HYBRIDES : consommation, autonomie, prix/prestations, que valent les modèles hybrides et hybrides rechargeables du marché ? Et notamment les **BMW X1, Dacia Duster, DS 4, Fiat 600, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai Tucson, Kia XCeed, Land Rover Defender, Mercedes GLC, Peugeot 408, Renault Captur, Toyota Yaris Cross,** etc.

P. 38, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **BMW Série 1**.

P. 42, MATCH : l'**Alfa Romeo Junior** face au **Peugeot E-2008**.

P. 46, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec le **Renault Scenic E-Tech**.

P. 48, ON A TOUT ESSAYÉ : la **Nissan Silence S04**, nouvelle voiturette électrique.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile

LABO Auto Plus LABO



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

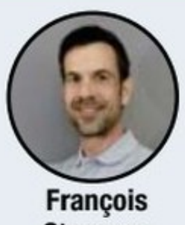
NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry 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

5,8 l/100 km
conso sur autoroute



N. SOLER

Dans ce numéro, nous prenons pour la première fois le volant de la nouvelle BMW Série 1 en version 120 (voir p. 38). Celle-ci reçoit désormais un trois cylindres 1.5 en remplacement d'un quatre cylindres 2.0. Comment cela se traduit-il côté consommation autoroutière ? Par une baisse de 0,9 l/100 km ! La BMW 120 passe ainsi sous la barre des 6 l/100 km : 5,8 exactement. Elle pointe donc au 5e rang des compactes essence et hybrides, très près de la championne de la catégorie qu'est la Volkswagen Golf 1.5 eTSI 116 DSG7, première avec 5,6 l/100 km. Les Citroën C4 1.2 PureTech 100, Opel Astra 1.2 Turbo 130 et Skoda Scala 1.0 TSI 116 DSG7 complètent le podium, ex æquo à la deuxième place, avec 5,7 l/100 km. On retrouve la C4 au 7e rang (5,9 l/100 km), avec sa nouvelle motorisation 1.2 Hybride ë-DCS6 de 136 ch. Quant à la plus sobre des compactes hybrides rechargeables, c'est la Mercedes A 250e (au 17e rang), qui se contente de 6,3 l/100 km une fois sa batterie vidée. Pas de Toyota dans ce classement : la Corolla 1.8 Hybride réclame 6,7 l/100 km...

Vincent Desmonts



Y. LEFEBVRE

La Volkswagen Golf 1.5 eTSI 116 DSG7 est la compacte essence la plus sobre sur autoroute, avec 5,6 l/100 km seulement.

TOP 20 La BMW 120 face à ses rivales

Consommation sur autoroute (l/100 km)		
1re	**Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (116 ch)**	**5,6**
2e	Citroën C4 1.2 PureTech (100 ch)	**5,7**
2e ex ae	Opel Astra 1.2 Turbo (130 ch)	**5,7**
2e ex ae	Skoda Scala 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	**5,7**
5e	**BMW Série 1 120 (170 ch)**	**5,8**
5e ex ae	Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	**5,8**
7e	Audi A3 Sportback 35 TFSI (150 ch)	**5,9**
7e ex ae	Citroën C4 1.2 Hybride ë-DCS6 (136 ch)	**5,9**
7e ex ae	Citroën C4 X 1.2 Hybride ë-DCS6 (136 ch)	**5,9**
10e	Citroën C4 X 1.2 PureTech (100 ch)	**6**
10e ex ae	Mazda 3 2.0 e-Skyactiv X M Hybrid (186 ch)	**6**
10e ex ae	Peugeot 308 1.2 PureTech (130 ch)	**6**
13e	Citroën C4 1.2 PureTech EAT8 (130 ch)	**6,1**
14e	Mercedes Classe A 180 BVA7 (136 ch)	**6,2**
14e ex ae	Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid (136 ch)	**6,2**
14e ex ae	Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	**6,2**
17e	Mercedes Classe A 250e (218 ch)(1)	**6,3**
17e ex ae	Seat Leon 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	**6,3**
17e ex ae	Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 ch)(1)	**6,3**
20e	Honda Civic Hybrid (184 ch)	**6,4**

1. Version hybride rechargeable : consommation batterie vide.

Dossier



Par Vincent Desmonts

SPÉCIAL H

CONSOMMATION, AUTONOMIE
140 modèles sur le gril…



N. SOLER

LABO Auto Plus LABO

Les mesures exclusives du labo *Auto Plus*

Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont celles mesurées par notre technicien, sur notre base d'essais de Montlhéry. Les consos sont relevées par un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur, en suivant trois cycles (ville, route et autoroute) représentatifs des conditions de conduite réelles. Ce même protocole est appliqué aux hybrides classiques. Pour les hybrides rechargeables, c'est un peu plus compliqué : nous évaluons d'abord l'autonomie en mode électrique, puis la consommation une fois la batterie vide.

Une voiture neuve sur quatre vendue en France est désormais hybride ou hybride rechargeable. Quelle technologie privilégier ? Quelles sont les vraies consommations ? Les dernières nouveautés sont-elles intéressantes ? Faisons le point dans ce dossier spécial.

Doucement mais sûrement, l'hybride fait son chemin. Sur les neuf premiers mois de 2024, cette technologie représentait 26,4% des immatriculations contre 23% sur la même période de 2023 (et seulement 5,3% en 2019). Avec le 100% électrique, c'est d'ailleurs le seul type de motorisation dont les ventes progressent, au détriment notamment des essence et diesels classiques. Pour autant, toutes les hybrides n'évoluent pas de la même manière. Si les full hybrides ont vu leur part de marché passer de 14 à 18,6%, la pénétration des modèles rechargeables a, elle, reculé de 9% en 2023 à 7,8% aujourd'hui. Mais l'arrivée prochaine de nouveaux PHEV (pour Plug-in Hybrid Electric Vehicle) de Stellantis (Peugeot 3008 et 5008) et Re-

HYBRIDES

PRIX/PRESTATIONS

Les meilleures versions à l'essai


F. GROUT


N. SOLER


N. SOLER


N. SOLER


N. SOLER

nault (Rafale) pourrait inverser la tendance. Si ces deux technologies reposent sur le même principe – assister le bloc thermique avec une machine électrique, laquelle peut récupérer de l'énergie lors des freinages –, elles ne s'adressent pas tout à fait à la même clientèle.

Classique ou rechargeable ?

Pas beaucoup plus chères que des thermiques conventionnelles, les hybrides classiques offrent un gain substantiel en termes de sobriété, notamment en ville, où les phases de roulage électrique sont les plus nombreuses. Cela sans pour autant imposer un changement des habitudes puisqu'elles se ravitaillent à la station-service. De leur côté, les hybrides rechargeables se distinguent par leur batterie nettement plus grosse, qui doit se recharger sur secteur et autorise plusieurs dizaines de kilomètres de roulage en mode 100 % électrique sans consommer une goutte d'essence. Sur les plus longs trajets, une fois que la batterie est déchargée, ces modèles fonctionnent comme des hybrides classiques et se ravitaillent à la pompe en cinq minutes. Le compromis idéal ? Pas tout à fait ! Car ces PHEV coûtent nettement plus cher que des hybrides classiques si bien qu'il faudra les recharger quotidiennement à domicile et/ou au bureau afin d'espérer rentabiliser l'investissement en roulant au maximum à l'électrique. En outre, certains modèles rechargeables affichent une consommation très élevée une fois la batterie vide, ce qui sera financièrement pénalisant sur longs trajets. Sans parler du fait que leurs volumineuses batteries viennent souvent empiéter sur le volume de coffre, tout en ajoutant plusieurs dizaines de kilos qui impactent l'agilité. Sortez donc vos calculettes, en vous aidant de nos tableaux ci-après, afin de choisir la technologie qui vous convient le mieux ! ■

Les "vraies" hybrides et les autres

Une catégorie se développe à vitesse grand V ces derniers temps : celle des hybrides légères, ou mild hybrid (MHEV) en anglais.
Ces autos se contentent de remplacer leur démarreur par un alterno-démarreur relié à une petite batterie auxiliaire, l'ensemble fonctionnant selon une tension de 12 à 48 volts. Ce système permet de récupérer un peu d'énergie au freinage et d'assister le moteur thermique par fortes accélérations, offrant de petits gains de sobriété. Néanmoins, ce ne sont pas là de "vraies" hybrides, leur seule puissance électrique ne suffisant pas à mouvoir l'auto (sauf les hybrides 48 V de Stellantis, plus abouties et considérées de ce fait comme des hybrides à part entière). Dans ce dossier, nous ne parlons que des "vraies" hybrides.

Les hybrides classiques

C'est Toyota qui, dès 1997 avec la toute première Prius, a lancé la vague des hybrides modernes. Une vague sur laquelle, normes de CO_2 de plus en plus sévères aidant, la plupart des constructeurs surfent à présent. Un temps hégémoniques, japonais et coréens doivent désormais compter avec une concurrence européenne et américaine, notamment grâce au développement de la gamme hybride chez Stellantis. Ce dernier vient en effet de lancer les Citroën C4, DS 3, Fiat 600, Jeep Avenger, Opel Astra et autres Peugeot 2008 et 3008 avec la nouvelle motorisation 1.2 hybride 48 volts. Renault n'est pas en reste, puisque la marque au losange a récemment sorti ses Rafale et Symbioz, pour l'heure exclusivement propulsés par une mécanique full hybride classique. Enfin, ajoutons que le roumain Dacia confirme son implantation sur ce segment du marché : après le Jogger l'an dernier, c'est au tour du nouveau Duster de s'électrifier. ■

NOS MESURES LABO Auto Plus LABO	Conso en ville en litres/100 km	Conso moyenne en litres/100 km
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid TCT (130 ch)	7,4	7,4
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid VGT TCT (160 ch)	7,4	7,4
Citroën C4 1.2 Hybride ë-DCS6 (136 ch)	5,7	5,7
Citroën C5 Aircross 1.2 Hybride ë-DCS6 (136 ch)	6,5	6,7
Dacia Duster 1.6 Hybrid (140 ch)	5,7	6,2
Dacia Jogger 1.6 Hybrid (140 ch)	5,7	6,4
DS 3 1.2 Hybride (136 ch)	6	5,8
Fiat 600 1.2 Hybrid (100 ch)	6,4	6
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch) (1)	7,6	8,5
Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)	4,6	5,2
Honda Civic 2.0 e:HEV (184 ch)	5,3	5,8
Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	5,2	5,9
Honda ZR-V 2.0e:HEV (184 ch)	5,5	6,3
Honda CR-V 2.0 e:HEV (184 ch)	5,8	6,7
Honda CR-V 2.0 e:HEV 4WD (184 ch)	6,2	7
Hyundai Kona 1.6 Hybrid (141 ch)	5,2	5,4
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	6,4	6,9
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (100 ch)	6,2	6,1
Jeep Renegade 1.5 e-Hybrid (130 ch)	6,5	6,6
Jeep Compass 1.5 e-Hybrid (130 ch)	6,7	6,8
Kia Niro 1.6 Hybride (141 ch)	5,2	5,6
Lexus LBX 1.5 Hybride (136 ch)	5	5,7
Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	5,3	6,1
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	5,9	6,7
Lexus RX 500h (371 ch)	9,6	9,2
Lexus LM 350h 4WD (250 ch)	7,3	8,1
MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,3	5,4
Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	5,6	6
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	5,6	5,9
Nissan Qashqai 1.5 e-Power (190 ch)	6,8	6,8
Nissan X-Trail 1.5 e-4orce (213 ch)	7,9	8,3
Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid (136 ch)	6	6

NOS MESURES LABO Auto Plus LABO	Conso en ville en litres/100 km	Conso moyenne en litres/100 km
Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid (136 ch)	6,3	6,5
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (100 ch)	5,2	5,4
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	5,7	5,8
Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6	6
Peugeot 408 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6,4	6,3
Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6	5,8
Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6,8	6,3
Renault Clio 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)	4,9	5,3
Renault Captur 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)	4,6	5,5
Renault Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)	6	6,3
Renault Symbioz 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)	5,1	5,9
Renault Austral 1.6 E-Tech Full Hybrid (200 ch)	5,9	6,2
Renault Espace 1.2 E-Tech Full Hybrid (200 ch)	6,0	6,2
Renault Rafale 1.2 E-Tech Full Hybrid (200 ch)	6,0	6,3
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,4	6,2
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid AllGrip (115 ch)	6,9	6,7
Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	4,9	5,8
Toyota C-HR 2.0 Hybride (197 ch)	5	5,8
Toyota C-HR 2.0 Hybride AWD-i (197 ch)	5,2	6,1
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	5,2	6
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	4,7	6
Toyota Corolla TS 2.0 Hybride (196 ch)	5,1	6,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	4,6	5,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)	4,7	5,3
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	4,7	5,7
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)	4,8	5,8
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride AWD-i (130 ch)	5	5,9
Toyota Rav4 2.5 Hybride (218 ch)	5,7	6,4
Toyota Rav4 2.5 Hybride AWD-i (222 ch)	5,6	6,7
Toyota Highlander 2.5 Hybride (248 ch)	7,2	7,8

Fiat 600 1.2 Hybrid (100 ch)



N. SOLER

Lancé en 100 % électrique, le Fiat 600 se décline désormais en hybride. Une proposition séduisante, à la consommation contenue (6 l/100 km).

Renault Captur 1.6 E-Tech Full Hybrid (145 ch)



F. GROUT

Le Captur restylé a conservé sa motorisation hybride à boîte à crabots. Pas forcément la plus vive, mais assurément l'une des plus sobres.

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)



F. GROUT

Cette version 130 ch inédite du Yaris Cross Hybride est un rien plus performante que celle de 116 ch. Elle est aussi à peine plus gourmande, heureusement…

1. Consommation avec de l'E85.

LA NOUVELLE GÉNÉRATION DU SUV STAR DE DACIA PASSE À L'HYBRIDE

Dacia Duster

1.6 Hybrid Extreme - 140 ch

28 100 € / 28 100 €*



F. GROUT

Sobre et plutôt doux, le Duster hybride séduit en ville. Hélas, il convainc un peu moins au-delà…

Le Duster Hybrid reprend le bloc 1.6 électrifié et sa boîte à crabots apparus sur le Jogger, par ailleurs largement répandus sur les véhicules de la galaxie Renault. Associé à une batterie d'une bonne capacité, ce groupe motopropulseur offre de nombreuses phases de roulage en mode électrique, particulièrement en ville où il ne réclame que 5,7 l/100 km. Le Duster Hybrid propose également un mode B, au frein moteur renforcé, très agréable dans la circulation urbaine. Lorsque l'on s'éloigne des centres-villes, le tableau se dégrade hélas un peu : la mécanique se montre trop sonore, les suspensions trépident et la consommation grimpe. Sur autoroute, ce Duster hybride se montre même plus gourmand que la version TCe 130 micro-hybride ! Il se révèle donc surtout pertinent en usage (péri-)urbain.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electriques	2 synchr. à aimants perm. + alterno-démar.
Puissance maxi combinée	140 ch
Couple maxi	250 Nm
CO_2/Malus	113 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,2 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 vitesses + 2 élec.
Accélération 1 000 m D. A.	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,5/5,7 l/100 km
Autonomie	774 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 418 kg
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Volume de coffre	475 dm³

Le verdict Auto Plus **Intéressant**

RESTYLÉ, MAIS TOUJOURS HYBRIDE ET FIDÈLE AU SUPERÉTHANOL

Ford Kuga

2.5 FHEV E85 Active X - 180 ch

44 490 € / 40 100 €*



N. SOLER

Le Kuga a retouché son faciès et revu sa motorisation. Mais il continue de préserver le budget grâce à sa compatibilité avec l'E85 !

Le Kuga vient de s'offrir un lifting : nouvelle face avant, planche de bord redessinée… Accessoirement, il reste le dernier modèle de la gamme Ford à proposer une motorisation compatible avec l'E85, qui plus est en hybride. Cette version a perdu 10 ch lors du restylage, sans réel effet au chapitre des performances. Et si ses consommations de superéthanol ont légèrement augmenté, le Kuga FHEV E85 propose toujours un coût d'utilisation très bas pour un véhicule de cette catégorie. Il se montre par ailleurs raisonnablement performant, fort spacieux et bien aménagé (banquette coulissante). Il bénéficie en outre de remises très correctes, qui lui confèrent un rapport prix/prestations avantageux. Seuls regrets : un coût d'entretien supérieur et une présentation intérieure qui reste austère.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	180 ch
Couple maxi	235 Nm
CO_2/Malus	119 g/km/+ 75 €
Batterie lithium-ion	1,1 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s4
Consommation moyenne (1)	8,5/6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (2)	8/9,9/7,6 l/100 km
Autonomie (2)	635 km
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Poids	1 693 kg
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,68
Volume de coffre (3)	500/641 dm³

Le verdict Auto Plus **Intéressant**

1. Valeurs à l'E85/au SP95. 2. Valeurs à l'E85. 3. Banquette reculée/avancée.

LE BEST-SELLER CORÉEN SE REFAIT UNE BEAUTÉ

Hyundai Tucson

1.6 T-GDi Hybrid N Line Creative 215 ch

43 000 € / 40 700 €*



N. SOLER

Spacieux, agréable, bien équipé et moderne dans sa présentation, le Tucson hybride fait preuve d'une belle homogénéité.

Le Tucson connaît une belle carrière : l'an dernier, il a battu des modèles bien établis comme le Nissan Qashqai ou le Volkswagen Tiguan. Pour rester au top, il profite d'un restylage, plus visible dedans que dehors néanmoins. On note ainsi l'apparition d'une imposante dalle numérique regroupant deux grands écrans de 12,3"/31,2 cm, tandis que la finition a bien progressé. Le SUV Hyundai régale par ailleurs avec son habitabilité généreuse, son vaste coffre et un équipement fourni. La version hybride simple a perdu 15 ch et un brin de vigueur mais, en échange, réclame 0,2 l/100 km de moins en moyenne. La boîte auto. douce et l'amortissement ferme mais sans excès achèvent de convaincre, même si la mécanique pourrait être plus discrète lors des accélérations. En revanche, le tarif apparaît un peu élevé.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	215 ch
Couple maxi	350 Nm
CO_2/Malus	128 g/km/+ 260 €
Batterie lithium-ion	1,49 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/8/6,4 l/100 km
Autonomie	753 km
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Poids	1 690 kg
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,87 x 1,65
Volume de coffre	603 dm³

Le verdict Auto Plus **Une référence !**

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

LA PETITE HYBRIDE QUI CASSE LES PRIX

MG3

1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch

19 990 € / 19 990 €*



N. SOLER

Sobre, spacieuse et bien équipée, la MG3 en offre vraiment beaucoup pour un prix riquiqui…

La MG3 débarque chez les citadines hybrides tel un chien dans un jeu de quilles! Pensez donc: elle affiche 195 ch et une dotation riche (GPS et régulateur adaptatif dès la version de base) pour moins de 20 000 €, soit quelque 5 000 € de moins que la Clio équivalente!
Et cette chinoise réserve quelques surprises, comme une belle sobriété, un comportement agile, une habitabilité généreuse ainsi qu'un écran tactile moderne. Bien sûr, tout n'est pas parfait: les suspensions trépident un peu, la direction manque de précision et le train arrière pourrait être plus stable lors des freinages appuyés. On note aussi quelques plastiques fragiles dans l'habitacle, tandis que le volume de coffre déçoit dans la catégorie. Cette version fait en outre l'impasse sur le cache-bagages ou la banquette fractionnable. Oui, mais à ce prix…

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	195 ch
Couple maxi	128 + 250 Nm
CO_2/Malus	100 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,83 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Autonomie	666 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 304 kg
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51
Volume de coffre	306 dm³

Le verdict Auto Plus Une référence !

LA VEDETTE DU LION S'HYBRIDE

Peugeot 3008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

42 990 € / 38 500 €*



F. GROUT

Moins agile que le précédent opus, le 3008 a un peu perdu de sa superbe sur route. Mais cette version hybride soigne sa sobriété.

Lancé en version électrique, le nouveau Peugeot 3008 est désormais disponible en hybride classique. Il reprend le 1.2 déjà vu sur les 208 et 2008, dans sa version 136 ch. Une mécanique qui se distingue davantage par sa douceur et sa sobriété que par sa vivacité, entravée par un poids élevé. Une masse qui nuit également à l'agilité: le nouveau 3008 n'offre pas le côté ludique de l'ancien modèle, mais il soigne son confort. C'est surtout par son habitacle que lce SUV en met plein la vue, avec sa planche de bord ornée d'une dalle numérique flottante de 21 pouces et sa belle finition. Reste que les interfaces ne sont pas des plus simples à appréhender, tandis que les places arrière pourraient être plus spacieuses. Et si le Peugeot procure un équipement complet, il s'affiche à des tarifs très élevés…

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	124 g/km/+ 190 €
Batterie lithium-ion	0,4 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,2/6,8 l/100 km
Autonomie	873 km
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	1 663 kg
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65
Volume de coffre	520 dm³

Le verdict Auto Plus Intéressant

LE NOUVEAU GRAND FRÈRE DU CAPTUR

Renault Symbioz

1.6 E-Tech Full Hybrid Iconic 145 ch

37 900 € / 36 400 €*



A. SAUNIER

Entre Captur et Austral, le Symbioz réalise une bonne synthèse… et se montre fort sobre dans cette version hybride.

La Mégane thermique (berline et break) ayant disparu, ce Symbioz prend le relais en comblant le vide entre le Captur et l'Austral. Il n'est pour l'instant disponible qu'en version hybride, laquelle reprend la mécanique du Captur. On retrouve donc avec plaisir les phases de roulage électrique en ville, une belle douceur et une excellente sobriété. Mais, comme son petit-cousin, le Symbioz E-Tech Full Hybrid manque de punch et souffre d'une boîte trop lente. On se consolera avec un coffre au volume généreux, une banquette coulissante ainsi qu'une planche de bord (identique à celle du Captur) bien finie et ergonomique. On aurait en revanche aimé disposer d'un peu plus d'espace aux places arrière, notamment en largeur. Mais le compromis encombrement/habitabilité se montre bon, tandis que les prix restent sages.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electriques	2 synchr. à aimants perm. + alterno-démar.
Puissance maxi	145 ch
Couple maxi	250 Nm
CO_2/Malus	105 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,3 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 vitesses + 2 élec.
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,1 l/100 km
Autonomie	813 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 473 kg
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Volume de coffre (1)	480/610 dm³

Le verdict Auto Plus Intéressant

1. Banquette reculée/avancée.

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Nouveau Explorer® 100% électrique

Vous allez où ce week-end ?



À partir de

339 € /mois* LLD 36 mois.

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

Ford



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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Dossier

Les hybrides rechargeables

Le ciel se couvre pour les hybrides rechargeables, seule catégorie de véhicules électrifiés à avoir vu ses ventes reculer ces derniers mois. Ces autos, aujourd'hui exemptées du malus au poids, ne le seront plus en 2025. Seule concession de Bercy, un abattement de 200 kg (ils seront donc pénalisés à partir de 1 800 kg) leur sera octroyé. Particulièrement appréciées des entreprises, qui profitent de leur exonération de taxe CO_2, les PHEV vont également perdre cet avantage. Enfin, à l'horizon 2026, le mode de calcul de leurs émissions de CO_2 va évoluer afin de mieux traduire l'utilisation réelle de ces véhicules, pas toujours rechargés aussi souvent qu'ils devraient l'être : hausse généralisée en vue ! Voilà qui va compliquer encore l'équation économique de modèles déjà coûteux à l'achat. Les constructeurs continuent néanmoins d'y croire, comme en témoignent le nombre de nouveautés récentes (Volkswagen Tiguan, Toyota C-HR…) et celles à venir, Peugeot 3008 et Renault Rafale en tête. ■

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)	Consommation en ville (1) en litres/100 km	Consommation moyenne (1) en litres/100 km	Autonomie électrique en ville en km	Autonomie électrique moyenne en km
Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Hybrid Q4 (280 ch)	9	8,7	46	45
Audi A3 Sportback 40 TFSI e (204 ch)	7,1	6,8	42	41
Audi A3 Sportback 45 TFSI e (245 ch)	7,1	6,8	44	42
Audi A8 Limousine 60 TFSI e (462 ch)	12,8	10,3	38	45
Audi Q3 45 TFSI e (245 ch)	8,6	8,6	38	34
BMW Série 2 Active Tourer 225e xDrive (245 ch)	7,2	6,4	72	71
BMW Série 3 320e (204 ch)	9,7	7,7	44	48
BMW Série 3 330e (292 ch)	8,9	8	50	50
BMW Série 3 Touring 320e (204 ch)	10,3	8,3	36	42
BMW Série 3 Touring 330e (292 ch)	9,7	8,5	43	42
BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)	10,2	8,8	38	39
BMW X1 xDrive25e (245 ch)	7,8	7,1	68	68
BMW X1 xDrive30e (326 ch)	7,8	6,8	68	68
BMW X3 xDrive30e (292 ch)	10,3	8,9	34	36
Citroën C5 X 1.6 Hybride Rech. ë-EAT8 (180 ch)	8,2	7,7	38	41
Citroën C5 X 1.6 Hybride Rech. ë-EAT8 (225 ch)	8,7	8,0	38	39
Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride R. ë-EAT8 (180 ch)	8,4	7,8	39	40
Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride R. ë-EAT8 (225 ch)	8,3	7,7	46	43
Cupra Leon 1.4 e-Hybrid (245 ch)	7,8	7,7	42	39
DS 4 1.6 E-Tense (225 ch)	8,7	8,2	40	38
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	9,3	8,3	44	47
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (300 ch)	9,0	8,3	48	49
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (360 ch)	10,1	9,1	40	41
Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	6,5	6,7	70	60
Jaguar E-Pace P300e (309 ch)	9,6	9,1	40	40
Jeep Renegade 1.3 PHEV 4xe (190 ch)	7,9	7,9	37	34
Jeep Compass 1.3 PHEV 4xe (240 ch)	8,2	8,1	38	35
Jeep Wrangler Unlimited 4xe PHEV (380 ch)	11,0	11,4	41	38
Kia Niro Hybride Rechargeable 1.6 GDi DCT6 (183 ch)	5,2	5,6	48	46
Kia Ceed SW Hybride Rech. 1.6 GDi DCT6 (141 ch)	5,2	5,6	46	39
Kia XCeed Hybride Rechargeable 1.6 GDi DCT6 (141 ch)	6,5	6,9	41	34
Land Rover Range Rover Evoque P300e (309 ch)	9,9	9,3	40	40
Land Rover Range Rover Velar P400e (404 ch)	11,7	10,7	38	36
Land Rover Defender 110 P400e (404 ch)	13,1	12,6	33	31
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	6,2	7,2	59	54
Lexus RX 450h+ (309 ch)	6,7	7,4	57	50
Lynk & Co 01 (261 ch)	9,9	8,9	53	49
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	9,2	8,3	48	54
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	7,9	6,9	56	57
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	9,6	8	76	90
Mercedes Classe C Break 300 e (313 ch)	11	9	68	78
Mercedes GLA 250 e (218 ch)	8,2	7,8	50	49
Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)	11,5	9,8	80	85
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	7,8	7	77	87

Suite page 34

DS 4 1.6 E-Tense (225 ch)



N. SOLER

Les PHEV ex-PSA commencent à dater. Comme la DS 4 E-Tense, qui se montre plutôt gourmande une fois sa batterie vide : 8,2 l/100 km en moyenne.

Kia XCeed 1.6 Hybride Rechargeable (141 ch)



F. GROUT

La Kia XCeed Hybride Rechargeable manque d'autonomie électrique : seulement 34 km mesurés, en moyenne. Heureusement, elle consomme peu.

Land Rover Defender 110 P400e (404 ch)



A. SAUNIER

Cuillère de bois de l'autonomie électrique pour le Defender P400 : seulement 31 km ! En prime, il engloutit 12,6 l/100 km une fois sa batterie vidée !

Mercedes Classe C 300 e (313 ch)



N. SOLER

Avec 90 km, la Mercedes C 300 e affiche l'un des plus grands rayons d'action de notre dossier en mode électrique. Chapeau !

1. Consommation batterie vide.

PUNCH, AUTONOMIE ÉLECTRIQUE ET SOBRIÉTÉ RÉUNIS

BMW X1

xDrive30e M Sport - 326 ch

62 600 € / 62 000 €*

Aussi performant qu'efficient, le X1 xDrive30e se montre également spacieux et bien fini. Mais il néglige un peu trop le confort de suspension…



N. SOLER

Deux motorisations hybrides rechargeables figurent au catalogue du X1, dont cette très performante xDrive30e. Avec ses 326 ch, elle revendique des performances sportives au diapason d'un châssis très agile sur cette finition M Sport aux suspensions raffermies. Pour autant, le X1 xDrive30e surprend avec une belle autonomie électrique (68 km en moyenne) et surtout une impressionnante sobriété : en mode hybride, il se contente de 6,8 l/100 km[1] ! Il séduit aussi par son habitacle moderne et bien fini (même si ses interfaces numériques se révèlent un peu trop complexes). On apprécie également l'espace intérieur généreux, aux places arrière comme dans le coffre. Le gros bémol concerne cependant le confort, quelque peu sacrifié sur l'autel de la sportivité. Quant au rapport prix/équipements, il semble peu favorable…

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	326 ch
Couple maxi	477 Nm
CO_2/Malus	17 g/km/0 €
Batterie (capacité utile)	14,2 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	25s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne (1)	6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	6/6,7/7,8 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	68 km
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	1 934 kg
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,63
Volume de coffre	477 dm³

Le verdict Auto Plus : Intéressant

LA PREMIÈRE HONDA HYBRIDE RECHARGEABLE

Honda CR-V

2.0 e:PHEV Advance Tech

184 ch

63 150 € / 61 900 €*

S'il possède de réelles qualités, le Honda CR-V hybride rechargeable est pénalisé par ses tarifs trop ambitieux…



N. SOLER

Le constructeur japonais a pris le temps de la réflexion, mais a finalement lancé son premier modèle hybride rechargeable sous la forme de ce CR-V. Un beau bébé doté d'une grosse batterie, qui offre 60 km d'autonomie électrique et a le bon goût de rester raisonnable côté appétit une fois cet accumulateur à marée basse (même si 7,9 l/100 km sur autoroute, c'est un poil trop). Le SUV Honda profite par ailleurs d'une habitabilité généreuse, d'un coffre très spacieux, et s'apprécie pour sa douceur de fonctionnement, son confort douillet ou l'équipement ultra-complet de cette unique finition Advance Tech. Mais le CR-V n'a pas peur de s'afficher à des tarifs très premium, alors même que sa puissance modeste ne lui confère que des performances quelconques. Et la version sept places n'existe plus…

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	184 ch
Couple maxi	335 Nm
CO_2/Malus	19 g/km/0 €
Batterie (capacité brute)	17,7 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne (1)	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	5,8/7,9/6,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	60 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 932 kg
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,68
Volume de coffre (2)	680/860 dm³

Le verdict Auto Plus : Correct

CONVERTI À L'HYBRIDE RECHARGEABLE, UN DES TRÈS RARES DIESELS CRIT'AIR 1

Mercedes GLC Coupé

300 de 4Matic AMG Line - 333 ch

86 450 € / 83 900 €*

Electrique en ville, diesel pour les longs trajets : le GLC Coupé 300 de 4Matic combine le meilleur des deux mondes. Mais à quel prix !



Y. LEFEBVRE

Le diesel, c'est fini ? Mercedes n'est pas d'accord et espère lui donner une nouvelle jeunesse en l'hybridant ! C'est le cas de ce GLC Coupé 300 de 4Matic, qui combine un quatre cylindres mazout de 204 ch et une machine électrique de 136 ch alimentée par une batterie maousse (31,2 kWh), rechargeable sur secteur. De quoi rouler en mode zéro émission sur presque 90 km, tout en se contentant de 6,7 l/100 km de gazole sur les longs trajets. En bonus, ce diesel-là bénéficie de la vignette Crit'Air 1 ! Quant aux performances, elles sont d'un très bon niveau. Hélas, l'installation de cette gigabatterie a deux effets néfastes : d'une part, le coffre est réduit à la portion congrue (395 dm³, à peine mieux qu'une VW Polo) ; d'autre part, le poids atteint des sommets, ce qui pénalise l'agilité. Enfin, les tarifs laissent perplexe…

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	333 ch
Couple maxi	750 Nm
CO_2/Malus	11 g/km/0 €
Batterie (capacité brute)	31,2 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 9 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	27s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s1
Consommation moyenne (1)	7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	6,4/6,7/7,8 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	87 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	2 435 kg
Dim. L x l x h, en m	4,77 x 1,89 x 1,61
Volume de coffre	395 dm³

Le verdict Auto Plus : Intéressant

1. Consommation batterie vide. 2. Banquette reculée/avancée.

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Dossier

Suite de la page 32

NOS MESURES	Consommation en ville (1) en litres/100 km	Consommation moyenne (1) en litres/100 km	Autonomie électrique en ville en km	Autonomie électrique moyenne en km
Mercedes GLE 350 de 4Matic (320 ch)	8,7	8,5	69	68
Mercedes CLA Coupé 250 e (218 ch)	8,1	7,1	51	53
Mercedes Classe S Limousine 580 e (510 ch)	11,4	9,7	68	77
MG EHS 1.5 T GDI PHEV (258 ch)	10,4	9,6	53	45
Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 Mivec PHEV AWD (188 ch)	8,7	8,6	43	37
Opel Astra 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)	8,2	7,2	42	42
Opel Astra 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)	8,2	7,2	42	42
Opel Astra Sports Tourer 1.6 Hybride R. (180 ch)	8,2	7,4	44	44
Opel Grandland 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)	8,2	7,6	40	40
Opel Grandland 1.6 GSe (300 ch)	8,6	8	45	47
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)	8,3	7,4	42	42
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	8,3	7,5	42	42
Peugeot 308 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)	8,1	7,3	44	44
Peugeot 308 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	8,1	7,3	44	44
Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	8,6	7,8	38	40
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)	8,9	8,0	38	40
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	8,1	7,6	39	39
Peugeot 508 PSE Plug-in Hybrid4 e-EAT8 (360 ch)	9,1	8,1	34	35
Peugeot 508 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	8,7	8,1	38	37
Peugeot 508 SW PSE Plug-in Hybrid4 e-EAT8 (360 ch)	9,2	8,2	34	34
Suzuki Across Hybride Rechargeable (306 ch)	5,8	6,6	73	64
Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)	4,8	5,1	67	60
Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)	5,1	5,8	64	53
Toyota RAV4 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch)	5,8	6,6	73	64
Volvo S60 Recharge T6 AWD (350 ch)	7,4	7,1	77	77
Volvo V60 Recharge T6 AWD (350 ch)	7,5	7,2	76	75
Volvo XC60 Hybride Rechargeable T6 AWD (350 ch)	8,6	8,6	62	59
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 ch)	6,5	6,2	103	102
VW Arteon Shooting Brake 1.4 TSI eHybrid (218 ch)	8,4	7,7	33	34
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 ch)	8,1	7,4	92	89
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (272 ch)	8,1	7,4	92	89
Volkswagen Touareg R eHybrid (462 ch)	12,1	10,8	38	39
Volkswagen Multivan 1.4 eHybrid (218 ch)	8,2	8,2	36	36

1. Consommation batterie vide.

MG EHS 1.5 T GDI PHEV (258 ch)



N. SOLER

Gare à la mauvaise surprise avec le MG EHS, qui réclame 9,6 l/100 km en moyenne une fois en mode hybride, batterie vide…

Peugeot 308 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)



Y. LEFEBVRE

Avec sa technologie vieillissante, la 308 SW se contente de 44 km d'autonomie électrique, une valeur inférieure à la moyenne des PHEV.

Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)



N. SOLER

La Prius Hybride Rechargeable est celle qui affiche la consommation la plus basse une fois sa batterie vide : seulement 5,1 l/100 km en moyenne !

LA PLUS STYLÉE DES HYBRIDES RECHARGEABLES PEUGEOT

Peugeot 408

1.6 Plug-in Hybrid GT - 225 ch

51 250 € / 43 100 €*



N. SOLER

Entre berline surélevée et coupé sport, la 408 hybride rechargeable conjugue agilité, confort et performances. On aimerait juste un peu plus d'autonomie électrique.

Désormais disponible en full électrique *(essai à venir),* la 408 ne maintient par ailleurs au catalogue que sa version plug-in hybride la plus puissante, en plus de l'hybride de 136 ch. Avec 225 ch sous le capot, cette "cross-berline" se révèle performante et son comportement routier fait preuve d'une réjouissante agilité, sans pour autant sacrifier le confort, d'un très bon niveau. L'autonomie électrique est en revanche juste moyenne (40 km) et le moteur 1.6 PureTech pourrait se montrer plus sobre. On note aussi quelques à-coups en ville, ainsi qu'une pédale de frein difficile à doser. On se console avec un équipement complet (conduite semi-autonome, phares matriciels…), une bonne habitabilité (malgré un coffre un peu juste) et une jolie finition. Bonne nouvelle : remises aidant, les tarifs sont devenus plus digestes.

NOS MESURES	
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	225 ch
Couple maxi	360 Nm
CO_2/Malus	31 g/km/0 €
Batterie (capacité brute)	12,4 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6
Consommation moyenne (1)	7,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	7,2/7,6/8,6 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	40 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 779 kg
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,85 x 1,48
Volume de coffre	414 dm³
Le verdict Auto Plus	Correct

1. Consommation batterie vide.

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

Très bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Jamais vu ça



-5 €/mois et par plateforme de streaming

remise cumulable,
sur tous les abonnements
avec ou sans pub(1).

La Fibre Orange vous offre des mois et des mois de plaisir sur Netflix, Disney+ et Max

Disponible avec l'offre Livebox Max.

Offre soumise à conditions, engagement 12 mois, en France métropolitaine. Avec l'offre Livebox Max à 57,99 €/mois (prix hors promotion), sous réserve d'éligibilité, avec décodeur compatible (frais de mise en service : 40 €). Souscription de la ou des plateformes en plus auprès d'Orange dans un délai de 3 mois suivant la mise en service de l'offre Livebox Max et activation du compte de la plateforme selon les conditions générales d'utilisation de chacune. Remise(s) appliquée(s) sur la facture Orange. Liste des plateformes au 10/10/24 susceptible d'évolution. Perte de la remise en cas de résiliation après les 3 mois. Frais de résiliation Livebox : 50 €. Détails et tarifs sur orange.fr

(1) Hors Netflix Essentiel. Shogun ©2024 Disney et ses sociétés affiliées.

orange™ est là

LE SUV COMPACT DE TOYOTA PASSE À L'HYBRIDE RECHARGEABLE

Toyota C-HR

2.0 Hybride Rechargeable Collection - 223 ch

46 400 € / 43 900 €*



J. PEETERS/TOYOTA

Puissance généreuse, autonomie 100 % électrique au-dessus de la moyenne : le C-HR a des arguments, même si sa transmission agace.

Si le premier C-HR n'existait qu'en hybride classique, cette seconde génération se décline également en variante rechargeable. Cette dernière reprend le moteur de la Prius, ce qui lui permet d'afficher une autonomie électrique correcte (53 km) ainsi qu'une excellente sobriété une fois la batterie vidée. On soulignera également les belles performances offertes par les 223 ch, même si la transmission à variation continue a toujours tendance à gâter un peu l'agrément de conduite (et le niveau sonore). Dans l'habitacle, on profite d'une finition améliorée et de suspensions plus moelleuses, mais on se sent toujours un peu à l'étroit à l'arrière, tandis que le coffre est à peine digne d'une citadine. En revanche, bonne nouvelle : l'écart de prix avec la version hybride classique (200 ch) a été réduit de moitié.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	223 ch
Couple maxi	190 Nm à 4 400 tr/mn (2)
CO_2/Malus	19 g/km/0 €
Batterie (capacité brute)	13,6 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Consommation moyenne (1)	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	5,9/6,5/5,1 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	53 km
Freinage 130 à 0 km/h	69 m
Poids	1 685 kg
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56
Volume de coffre	310 dm³

Le verdict Auto Plus : Intéressant

PLUS DE 100 KM EN MODE ÉLECTRIQUE POUR LA GOLF RESTYLÉE !

Volkswagen Golf

eHybrid Style - 204 ch

48 800 € / 44 900 €*



CH. BOERRIES/VOLKSWAGEN

En doublant presque la capacité de sa batterie à l'occasion de son restylage, la Golf eHybrid double aussi son autonomie électrique, qui dépasse désormais les 100 km.

Avec jusqu'à 110 km d'autonomie en mode électrique, la Golf eHybrid restylée affiche un rayon d'action que n'aurait pas renié la première Renault Zoe (100 % électrique). Elle doit ces prestations à une nouvelle batterie de 19,7 kWh utiles et à un poids relativement contenu (1 610 kg). Comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, la Golf hybride rechargeable affiche une belle sobriété sur longs trajets, avec 6,2 l/100 km en moyenne une fois ses accumulateurs vidés. Pas mal, d'autant qu'elle n'a rien d'une paresseuse, avec 28s6 au 1 000 m départ arrêté. Cela souligne l'homogénéité de cette confortable compacte, qui a par ailleurs profité de son restylage pour améliorer son ergonomie. Bémols : l'encombrante batterie réduit le coffre au strict minimum, tandis que les tarifs restent élevés…

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	204 ch
Couple maxi	350 Nm
CO_2/Malus	7 g/km/0 €
Batterie (capacité utile)	19,7 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s5
Consommation moyenne (1)	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	5,8/6,3/6,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	102 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 610 kg
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,48
Volume de coffre	280 dm³

Le verdict Auto Plus : Une référence !

UNE AUTONOMIE RECORD POUR LE NOUVEAU TIGUAN HYBRIDE

Volkswagen Tiguan

1.5 eHybrid Elegance - 204 ch

58 850 € / 57 700 €*



N. SOLER

Avec sa grosse batterie, le Tiguan hybride rechargeable fait preuve d'une autonomie électrique remarquable, mesurée par notre labo à 89 km en moyenne !

Après les versions essence et diesel, le nouveau Tiguan débarque désormais en hybride rechargeable. Deux variantes figurent au catalogue : 204 et 272 ch. Toutes deux partagent le même bloc 1.5 TSI et une grosse batterie de 19,7 kWh, seule la puissance du moteur thermique les départageant (150 ch pour la version eHybrid de 204 ch, contre 177 pour l'autre). Vu ses tarifs déjà fort élevés, la tentation est grande de se contenter de la moins puissante des deux, d'autant qu'elle offre la même (excellente) autonomie électrique : 89 km en moyenne ! On surveillera cependant la consommation batterie vide, un peu élevée sur autoroute (7,5 l/100 km). Pour le reste, on retrouve un habitacle spacieux, bien fini et modulable (banquette coulissante), mais aussi un confort perfectible et une direction dure.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	204 ch
Couple maxi	350 Nm
CO_2/Malus	11 g/km/0 €
Batterie (capacité utile)	19,7 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne (1)	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	6,6/7,5/8,1 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	89 km
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	1 900 kg
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66
Volume de coffre (3)	495/635 dm³

Le verdict Auto Plus : Intéressant

1. Consommation batterie vide. 2. Plus 208 Nm électriques. 3. Banquette avancée/reculée.

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE

A NE PAS LOUPER





En vente actuellement

Panoramique



Par Thierry Réaubourg



ESSENCE

BMW Série 1

120[1] base - 170 ch

38 950 € / 39 100 €*

GROS RESTYLAGE OU VÉRITABLE NOUVEAUTÉ ?

La Série 1 fait sa mue

Nouvelle Série 1, vraiment ? En réalité, celle que BMW nous présente comme étant la 4e génération de sa berline compacte ne change pas fondamentalement de la précédente. Hormis, peut-être, sous le capot…

Saviez-vous que la Série 1 a soufflé ses vingt bougies cette année ? Une berline aussi culottée qu'énergique à ses débuts, avec ses roues arrière motrices et sa collection de quatre mais aussi de six cylindres. Une authentique "béhème" dont les variantes les plus performantes sont déjà collectionnées aujourd'hui. Mais les choses ont bien changé depuis. Lancée au printemps 2019, la troisième génération a en effet tiré un trait sur ses racines, en devenant une banale traction, victime de la mutualisation des plateformes. Pire, la chasse aux émissions de CO_2 a poussé BMW à lui greffer le trois cylindres de la Mini… *Eine katastrophe* pour les puristes ! La Série 1 F40 (son nom de code à Munich) restera également dans les annales pour avoir été mise au placard après seulement cinq petites années de service. Sans même passer par la case restylage. Enfin presque ! Car lorsqu'on découvre sa remplaçante, certaines similitudes intriguent. Logique : cette quatrième génération (F70), doit beaucoup à sa devancière. Y compris son très décevant rapport prix/équipement (voir nos encadrés)…

A petits pas…

Derrière la déroutante calandre façon Kia Ceed et les dimensions majorées de la nouvelle Série 1 (pas plus spacieuse, hélas, malgré les + 42 mm en longueur et + 25 mm en hauteur), se cache donc toujours le squelette de la F40 : la plateforme UKL que se partagent toutes les BMW traction et la plupart des Mini. Les ingénieurs ont néanmoins renforcé la rigidité de la caisse et effectué un gros travail sur les trains roulants, incluant notamment de nouveaux amortisseurs. Mais aussi le BMW Performance Control : un système de répartition du couple conçu pour endiguer le sous-virage. Si la F70 s'inscrit beaucoup plus prestement au point de corde (sous la pluie, surtout), elle n'est pas plus agile que la précédente. Ni aussi enjouée que les regrettées Série 1 propulsion, à cause de son postérieur verrouillé. Surtout, le train avant a tendance à copier un peu trop les ornières, ce qui génère parfois de légères oscillations dans la direction, peu informative par ailleurs. Plus de sécurité que de plaisir, au final, mais c'est dans l'air du temps… Les plus gros progrès, sur le plan dynamique, concernent le confort : encore un poil ferme avec les roues de 18" (en option), mais moins figé qu'autrefois. Excellente insonorisation…

Pas de grosse révolution non plus sous le capot, hormis dans le cas de la 120[1], qui troque l'ancien quatre cylindres 2.0 de

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : à versions comparables, la Série 1 F70 augmente d'environ 1 200 € par rapport à sa devancière. Côté malus, tablez sur 125 à 310 € pour notre 120, selon la finition (base, M Sport, M Sport Design) et la dotation. Pas encore de remise, hélas, pour compenser.

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

L'équipement : BMW fait l'impasse, malgré ses prix salés, sur la clim' bizone, la clé mains libres ou le régulateur adaptatif, tous optionnels…

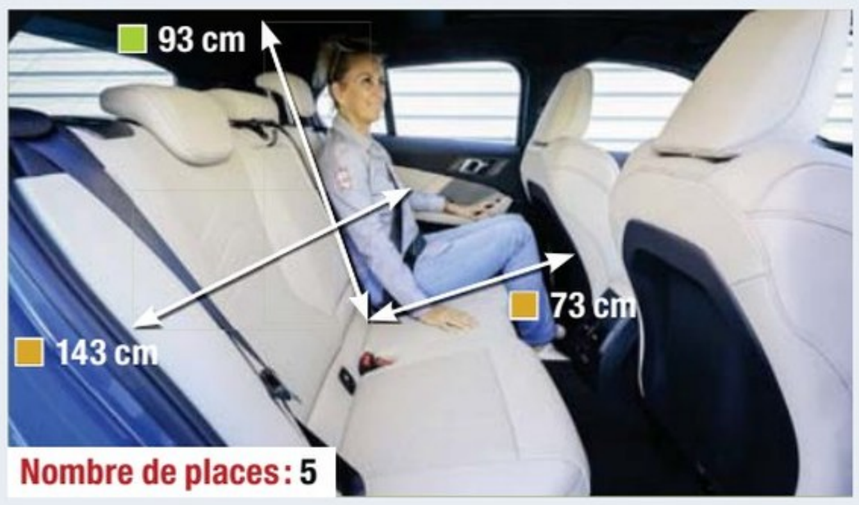
1. Sans "i", cette voyelle désignant désormais les BMW électriques.

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





Souple et discret, le trois cylindres à hybridation légère fait le job à défaut de donner du plaisir. Idem côté comportement, sécurisant mais peu dynamique.



Nombre de places : 5

Aucun progrès à bord, malgré des dimensions extérieures plus généreuses. La place du centre, étroite et entravée par l'épais tunnel central, reste peu praticable pour un adulte.



Volume : 310 dm³

Les versions à hybridation légère perdent pas moins de 70 dm³ à cause de la batterie logeant sous le plancher.



Comptez 410 € pour bénéficier des vitres arrière surteintées et 1 250 € pour jouir du toit ouvrant pano.

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • AFIL actif • Alerte de trafic en marche AR • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts et de vigilance du conducteur.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Caméra de recul • Clim' auto. monozone • GPS • Ecran tactile • Jantes alu 17" • Mirror Screen • Park Assist • Sièges AV chauff.

En option **Sécurité :** • Conduite semi-autonome niveau 2 (1 650 €(2)) • Régul. de vitesse adaptatif + maintien dans la voie (850 €) • Codes/phares auto. (1 850 €(2)).

Agrément : • Affichage tête haute et GPS en réalité augmentée (3 600€(2)) • Banquette 40/20/40 (210 €) • Clim' auto. bizone (560 €) • Clé mains libres et chargeur à induction (1 850 €(2)) • Jantes alu 18" (900 €) • Sellerie simili cuir (900 €) • Toit ouv. pano. (1 250 €).

2. Inclus dans un pack (voir page 40).



PHOTOS : N. SOLER

La nouvelle 120 (170 ch) perd un cylindre et 8 ch comparée à l'ancienne 120i. Sans surprise, les performances sont en retrait. En contrepartie, la consommation moyenne recule de 1,2 l/100 km. Et même de 1,9 l en ville. Epatant !

NOS MESURES

Vitesse maxi	214 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route	6 l/100 km
Autoroute	5,8 l/100 km
Ville	6,8 l/100 km
Autonomie moyenne	790 km
Poids	1 476 kg
Diamètre de braquage	11,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Oui (48V)
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance maxi	170 ch à 4 700 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/mn
CO_2/Malus	122 g/km / + 150 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	205/55 R17
Réservoir	49 litres
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,80 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

Accès à bord		Facilité de contrôle des niveaux	
Autonomie		Gabarit	
Boîte automatique		Installation des passagers	
Bruits aérodynamiques		Protection de la carrosserie	
Bruit/vibrations du moteur		Roue de secours (kit de réparation)	
Confort des suspensions		Sécurité des enfants	
Direction		Souplesse à basse vitesse	
Durée de garantie			
Emissions de CO_2			
Facilité à manœuvrer			

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La **BMW 120** (39 100 €*, 170 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes essence à boîte automatique d'environ 170 ch, qui comprend notamment les modèles suivants :
Audi A3 Sportback 35 TFSI Design (38 200 €*, 150 ch),
Mercedes A 200 Progessive Line (42 730 €*, 163 ch),
Peugeot 308 Plug-in Hybrid Active Pack (38 200 €*, 180 ch),
Toyota Corolla 2.0 Hybrid GR Sport (33 650 €*, 196 ch),
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Style (38 300 €*, 150 ch).

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

178 ch pour le trois cylindres 1.5 de 170 ch, déjà à l'œuvre sous le capot des X1/X2 et Mini Countryman. Un bloc à hybridation légère moins performant, mais encore assez vigoureux pour mouvoir les 1 476 kg sans s'époumoner. Si la fluide et réactive boîte auto. à sept rapports n'est pas étrangère à ce résultat, elle contribue surtout, grâce au moteur électrique de 20 ch qu'elle abrite, à faire fondre la consommation moyenne de 1,2 l/100 km, par rapport à l'ex-120i. Quid des écrans, de la finition ou de la dotation de sécurité ? Du bon et du mauvais ! Jetez un œil page suivante…

SUITE PAGE 40

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Panoramique BMW 120

POSTE DE CONDUITE



A son tour équipée de la dalle BMW Curved Display, où se côtoient l'instrumentation numérique et l'écran multimédia, la "Une" gagne en esthétisme ce qu'elle perd en ergonomie. 95 % des commandes obligent en effet le conducteur à quitter la route des yeux pour se concentrer sur son index. On se console avec des sièges au maintien parfait et chauffants de série.

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

AIDES À LA CONDUITE



Ni régulateur adaptatif ni maintien actif dans la voie (pourtant de série à bord de modèles bien moins onéreux)… Ces aides constituent le pack Driving Assistance Plus à 850 €. Le pack Pro à 1 650 € y ajoute la conduite semi-autonome. La fonction codes/phares automatique ? Pack Premium à 1 850 €(1) ! Comptez sinon 3 600 € si vous optez pour le pack Innovation, qui inclut le pack Premium et y ajoute le Park Assist mémorisant les manœuvres, l'affichage tête haute et le GPS en réalité augmentée.

Freinage d'urgence automatique	Série
Maintien dans la voie	850 €(1)
Régulateur de vitesse adaptatif	850 €(1)
Surveillance des angles morts	Série
Passage codes/feux de route auto.	1 850 €(1)
Assistance au créneau	Série

ÉCRAN TACTILE



Avec ses 10,7"/27,2 cm, l'écran multimédia ne verse pas dans la démesure. On apprécie surtout, avec le nouveau système BMW OS 9, de pouvoir organiser ses propres raccourcis. Procéder à certains réglages reste néanmoins fastidieux.

Facilité d'utilisation	
Lisibilité	
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
GPS	Série

1. Avec phares leds adaptatifs, clé mains libres, chargeur à induction et rétros intérieur/conducteur électrochromes.

BIEN VU



Moyennant 9,99 € par mois, il est possible de profiter de jeux, de musique comme de vidéos en streaming.

RATÉ



Attention à ne pas ouvrir trop brusquement les portes arrière près d'un mur, au risque de briser la vitre de custode.



FINITION



Cette BMW est la preuve que faire le choix de matières provenant du recyclage n'empêche pas de proposer un mobilier chic et flatteur. Les plastiques durs restent ici confinés aux parties basses, y compris sur les portes arrière, ce qui n'est pas fréquent dans la catégorie.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

CHAUFFAGE/CLIM'

Encore une BMW qui s'en remet au tout tactile à l'écran… C'est moins pratique à l'usage et, pour couronner le tout, la clim' bizone est payante !

Simplicité des commandes	
Réglages gauche/droite	560 €
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	

SYSTÈME AUDIO

Optionnelle, la hi-fi Harman Kardon compte deux fois plus de haut-parleurs (douze) que l'installation standard. On vous la recommande…

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi (Harman Kardon)	810 €
Bluetooth/USB AV et AR	Série/Série

RANGEMENTS



Hormis le grand bac caché sous l'accoudoir, on reste sur sa faim avec une petite boîte à gants, des vide-poches de modeste capacité dans les portes et un seul espace sur la console pour y déposer son téléphone (induction en option).

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

Le verdict Auto Plus

Correct

Un soupçon d'agilité en plus mais surtout davantage de confort et de sobriété : les progrès sont là… mais restent trop timides pour légitimer une hausse des tarifs que les lacunes d'équipement peinent tout autant à défendre.

LES PLUS
Mécanique douce et sobre
Confort en progrès
Qualité de la finition

LES MOINS
Prix/équipement
Packs onéreux
Coffre étriqué

PHOTOS : N. SOLER

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Match



Par Vincent Desmonts



ÉLECTRIQUE

Alfa Romeo Junior

Elettrica Speciale - 156 ch

40 500 € / 36 500 €*

MÊME PLATE-FORME, MÊME MOTEUR, MÊME BATTERIE…

La doublure italienne

Avec son inédit Junior, Alfa Romeo se lance pour la première fois dans la catégorie des SUV citadins, où il va devoir affronter son grand rival (et cousin) de l'autre côté des Alpes : le Peugeot 2008. Premier match de ces faux jumeaux en version électrique.

Alfa Romeo avait déserté le segment des citadines depuis six ans, avec l'arrêt de la production de la MiTo. Entretemps, la marque est entrée dans le giron du groupe Stellantis, pas réputé pour donner dans le sentimental : il faut faire bouillir la marmite ! Le nouveau modèle citadin signé Alfa Romeo est donc ce Junior, un petit SUV bâti sur la plateforme CMP (issue d'une coopération entre feu PSA et son partenaire chinois Dongfeng), comme les Citroën C3 Aircross, DS 3, Fiat 600, Opel Mokka, Jeep Avenger et… Peugeot 2008. Sept petits crossovers partageant les mêmes dessous, voilà qui commence à faire beaucoup ! Marque illustre oblige, l'Alfa Romeo Junior pratique des tarifs plutôt ambitieux : à partir de 38 500 € en version Elettrica, voire 40 500 € pour cette série limitée de lancement Speciale. Justement, son cousin le Peugeot E-2008 ne fait pas de cadeau non plus, en démarrant à 40 250 € en version 156 ch et en culminant à 43 900 € dans cette finition GT. Même en déduisant le bonus et la remise (chez Peugeot seulement, pour l'instant), on se retrouve avec des petits SUV électriques dépassant nettement les 35 000 € ! Mais lequel tire le mieux son épingle du jeu ?

Opération camouflage

Force est de reconnaître qu'à l'extérieur, impossible de discerner un quelconque lien de parenté entre les deux autos. Aux formes voluptueuses du Junior répondent en effet celles, tout en angles et teintées d'agressivité, de l'E-2008. Camouflage réussi ! Dans l'habitacle, l'illusion n'est pas aussi parfaite puisque l'on retrouve à bord de l'Alfa les mêmes boutons et commodos que dans le Peugeot. Néanmoins, l'ambiance n'a rien à voir : l'italien joue plutôt la tradition, avec une instrumentation numérique enchâssée dans un combiné en "fûts de canon", une console centrale imposante et des boutons physiques pour la clim', tandis que le français se pose toujours en parangon de modernité avec son instrumentation surélevée à effet 3D, son mini-volant et la priorité donnée à l'écran tactile pour les commandes secondaires. Mais si l'E-2008 impres-

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

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-2008

54 kWh GT - 156 ch

43 900 € / 36 800 €*

PHOTOS : N. SOLER



L'Alfa Junior fait montre d'une belle agilité, mais son amortissement manque de tenue : il tolère un peu trop de roulis et ondule excessivement sur mauvaises routes.



L'E-2008 offre un compromis confort/tenue de route plus convaincant et un amortissement mieux maîtrisé, mais il ne se départit jamais d'une certaine inertie.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : ces SUV citadins dorés sur tranche (plus de 40 000 € prix catalogue !) ont tous deux droit à 4 000 € de bonus, mais seul l'E-2008 bénéficie d'une remise (de 7 %).
L'entretien : tous les 2 ans ou tous les 25 000 km, mais le Junior impose une visite initiale au bout d'un an ou 12 500 km.
L'équipement : correct, sans plus, au vu des tarifs pratiqués par ces versions haut de gamme, d'autant que l'on note quelques lacunes. Notamment sur l'E-2008, qui facture en supplément le GPS ou la conduite semi-autonome, livrés de série sur le Junior.

sionne par sa présentation et sa finition (quand le Junior cède aux sirènes des plastiques low-cost), on peste après son volant qui masque le bas des compteurs, son instrumentation pas hyper lisible, son écran qui manque de rapidité ou encore l'obligation de passer par ce dernier pour régler la clim'. La tradition a parfois du bon… Côté habitabilité, la confrontation se déroule dans un mouchoir de poche : l'Alfa offre un peu plus de largeur aux coudes, le Peugeot un peu plus d'espace aux jambes, mais on se sent à l'étroit dans les deux ! Et si le français affiche 12 cm supplémentaires en longueur, ce sont surtout les bagages qui en profitent, avec 388 dm³ contre »»»

Match



Alfa Romeo Junior

Présentation plutôt classique pour le Junior, qui va même jusqu'à reprendre les formes en "fût de canon" chères à Alfa Romeo pour les contours du combiné d'instrumentation (l'écran est rectangulaire). Côté ergonomie, on apprécie les boutons physiques pour la clim' ou les aides à la conduite. Le GPS, livré de série, offre même une planification d'itinéraires en calculant les pauses recharge nécessaires. En revanche, la qualité des matériaux déçoit, surtout à ce tarif…



Peugeot E-2008

D'emblée, l'E-2008 séduit par sa qualité de finition et le dessin audacieux de sa planche de bord. Mais certains plastiques brillants font un peu clinquant, tandis que l'ergonomie apparaît assez confuse. En particulier le volant qui tend à masquer le bas des compteurs. Les menus de l'écran tactile manquent également de simplicité. Hélas, ils sont un passage obligé pour la plupart des fonctions annexes (aides à la conduite, climatisation…).

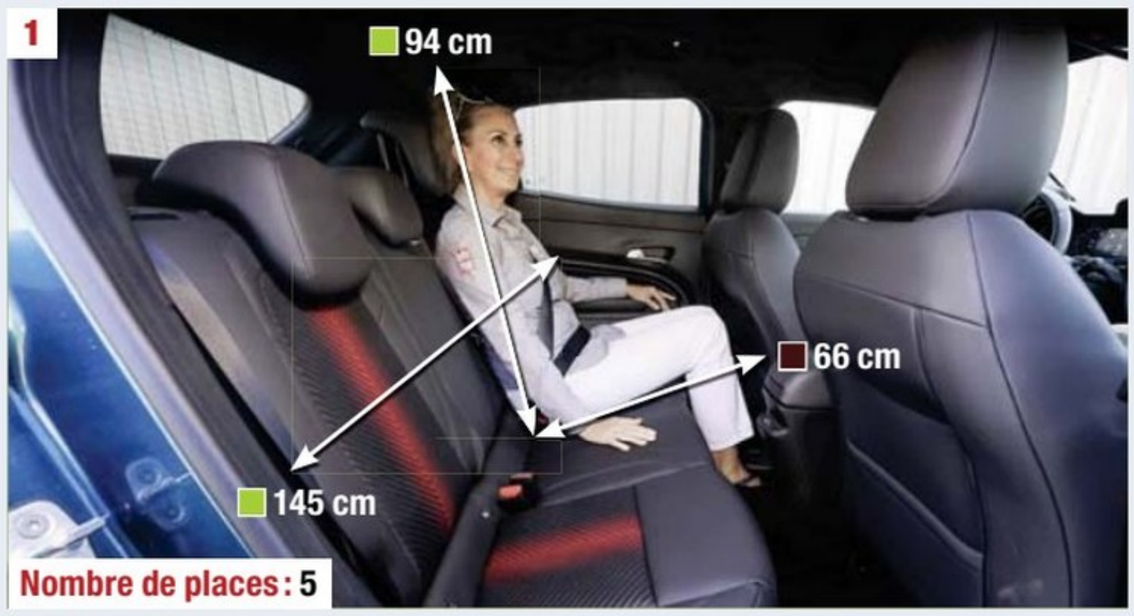
»» 330 pour l'italien. En matière d'équipement, on notera qu'en dépit de tarifs franchement élevés, la générosité n'est de mise ni chez Alfa ni chez Peugeot : la pompe à chaleur ou la recharge par induction du smartphone sont, par exemple, en option. Le Junior fait cependant preuve d'une moindre pingrerie, en livrant d'office la conduite semi-autonome et le GPS, facturés en sus sur l'E-2008. Pas de jaloux sur le plan technique, en revanche, nos deux rivaux partageant tout : plate-forme, moteur et batterie.

Service minimum

Avec 156 ch, leurs performances n'ont rien d'éblouissant, mais suffisent au quotidien. Pareil pour l'autonomie, même s'il faudra prendre son mal en patience sur autoroute, où le rayon d'action limité impose des recharges tous les 150 à 200 km [1], chaque escale réclamant 27 mn pour recharger de 20 à 80 %, à 100 kW maxi. Enfin, on regrette dans les deux cas l'absence de réglage fin de la récupération d'énergie : on ne dispose que d'un mode B offrant un meilleur frein moteur, mais ni palettes au volant ni mode de conduite à une seule pédale.

C'est par les réglages de leur châssis que ces deux-là se distinguent le plus. Au premier abord, le Junior aguiche avec une direction (très) douce, (très) directe et un plaisant entrain à attaquer les virages. Mais ce caractère volontaire du châssis entre en conflit avec un amortissement trop lâche qui peine à contenir les mouvements de caisse : roulis, pompages et on-

1. Sur ces trajets, on utilise la plage de 10 à 80 % de la batterie, où l'on obtient les meilleures performances de recharge rapide.







1. A l'arrière, on a les genoux dans le dossier des sièges avant ! Dommage, car pour le reste, les cotes d'habitabilité sont correctes. 2. Le hayon (électrique de série) s'ouvre sur un coffre plutôt petit. 3. Le Junior n'a pas succombé au tout tactile : on dispose de vrais boutons pour régler la clim'.







1. L'E-2008 offre de précieux centimètres supplémentaires aux genoux, mais on se sent tout de même à l'étroit. 2. Plus long (de 12 cm) que l'Alfa, le Peugeot dispose d'un coffre plus spacieux. 3. Non seulement le GPS est en option, mais il ne propose même pas de planificateur d'itinéraires !

dulations excessifs incitent à réduire l'allure et à profiter du bon confort des suspensions. De son côté, l'E-2008 ne se départit jamais d'une inertie donnant le sentiment qu'il est plus lourd que son rival (vrai, mais de 10 kg seulement !), malgré une direction là aussi assez directe, mais moins assistée. Et s'il filtre un peu moins les petites inégalités, il dévoile un comportement routier plus efficace et plus rassurant grâce à un amortissement rigoureux. Les sensations à la pédale de frein pourraient cependant être meilleures : la transition entre régénération et freinage mécanique manque de finesse. Notons que le Peugeot bénéficie d'une insonorisation un peu plus poussée. Il devance finalement son (proche) cousin, mais sans prendre le large…



NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)	Alfa Romeo Junior	Peugeot E-2008
Vitesse maxi	151 km/h	151 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	31s7	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8	5s8
Autonomie électrique moyenne	325 km	335 km
Route/Autoroute/Ville	365/255/360 km	375/260/375 km
Temps de charge Wallbox (1)/Secteur	8 h / 39 h	8 h / 39 h
Sur borne rapide 100 kW (2)	27 mn	27 mn
Poids	1 600 kg	1 610 kg
Diamètre de braquage	11,2 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m

1. 7,4 kW. 2. De 20 à 80 % de capacité, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Alfa Romeo Junior	Peugeot E-2008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	54/51 kWh	54/51 kWh
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Puissance maxi	156 ch	156 ch
Couple maxi	260 Nm	260 Nm
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km / - 4 000 €	0 g/km / - 4 000 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/55 R18	215/60 R17
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,54	4,30 x 1,77 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités) (3)	2 ans (km illimités) (3)

3. Garantie 8 ans ou 160 000 km sur batterie (et groupe motopropulseur sur E-2008, si entretien dans le réseau Peugeot).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Lecture panneaux • Phares (100% leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur-limiteur de vitesse…

Agrément : • Bluetooth • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alliage 17" (4) • Mirror Screen • Radio numérique DAB • Vitres AV/AR électriques • Vitres AR surteintées • Volant cuir multifonctions…

EN OPTION	Alfa Romeo Junior	Peugeot E-2008
Aide au stationnement AV/AR	1 500 € (5)/Série	Série/Série
Conduite semi-autonome	Série	1 000 € (6)
GPS	Série	1 000 € (6)
Pompe à chaleur	850 €	450 €

4. 18" sur Junior. 5. Inclut également : phares adaptatifs matriciels, recharge smartphone par induction, surveillance des angles morts et rétro. intérieur jour/nuit auto. 6. Options regroupées dans un pack incluant aussi : caméra AV + surveillance des angles morts.

LES NOTES DU (LABO Auto Plus)	Alfa Romeo Junior	Peugeot E-2008
Comportement routier	14	16
Equipements de sécurité	13	11
Agrément/performances	14	14
Confort/insonorisation	16	16
Equipements de confort/garantie	16	15
Habitabilité/coffre	7	8
Aspects pratiques	10	10
Présentation/finition	14	17
Autonomie	12	12
Prix	10	10
	2e 126/200	1er 129/200

Le verdict Auto Plus



Victoire : Peugeot E-2008

L'E-2008 remporte ce match de peu face à son cousin, grâce à sa plus grande homogénéité. Son comportement plus rigoureux, sa présentation plus flatteuse et son coffre plus spacieux lui valent de prendre un petit ascendant sur le Junior. Mais ces deux-là monnaient fort cher leurs charmes, alors qu'ils sont loin d'être irréprochables…

PHOTOS : N. SOLER

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Une auto testée au quotidien



Par David Bouillaux

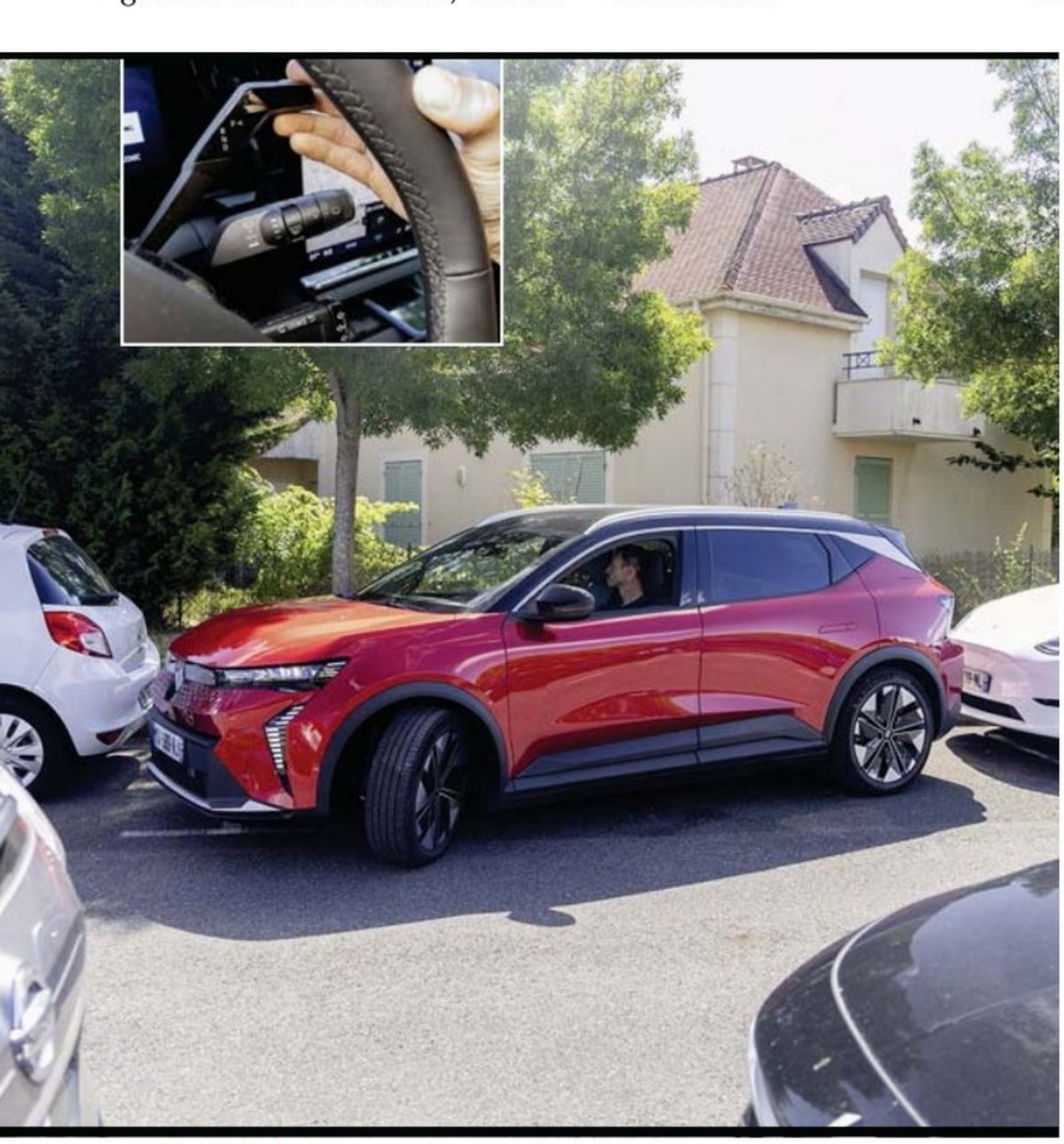
A *Auto Plus*, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.

CETTE SEMAINE

Le Renault Scenic E-Tech

Changement de catégorie pour le Scenic millésime 2024. En effet, il troque sa silhouette de monospace contre celle, bien plus tendance, de SUV. Mais Renault a poussé le bouchon encore plus loin en l'électrifiant à 100 %. A l'achat, on a le choix entre deux batteries : une de 60 kWh, associée à un moteur de 170 ch, ici à l'essai ; une autre, plus performante, de 87 kWh, associée à un bloc de 218 ch. A l'intérieur, la planche de bord, au style très proche de celui des Megane E-Tech et Austral, séduit. Plutôt élégante, elle se distingue par sa grande tablette tactile de 12"/30,5 cm. Mais qu'en est-il de l'habitabilité, de la modularité et du sens pratique qui ont forgé la réputation du Scenic auprès des familles ? Pour mieux apprécier ces paramètres, nous avons passé une semaine avec un Scenic E-Tech d'entrée de gamme, un EV60 Techno (affiché à 37 150 €*). En parcourant plusieurs centaines de kilomètres, nous avons également pu mieux évaluer l'autonomie, le confort et l'agrément routier du Renault. ■





Le roi des créneaux

Nous l'avons constaté à plusieurs reprises, garer ce nouveau Scenic n'a rien d'une punition. Son format plutôt compact (4,47 m de long pour 1,86 m de large) et son diamètre de braquage assez court facilitent les manœuvres. En revanche, la manipulation du levier de vitesses, façon commodo, prête à confusion : il est situé au milieu d'autres commandes.

Un habitacle avenant et bien pensé

On s'installe facilement au volant du Scenic et, ensuite, on s'y sent bien. La position (légèrement) surélevée rassure, mais la visibilité arrière se révèle limitée par les gros montants. Néanmoins, très bon point pour le grand écran tactile à la fois lisible, réactif et très facile à utiliser.



Un SUV également taillé pour la ville

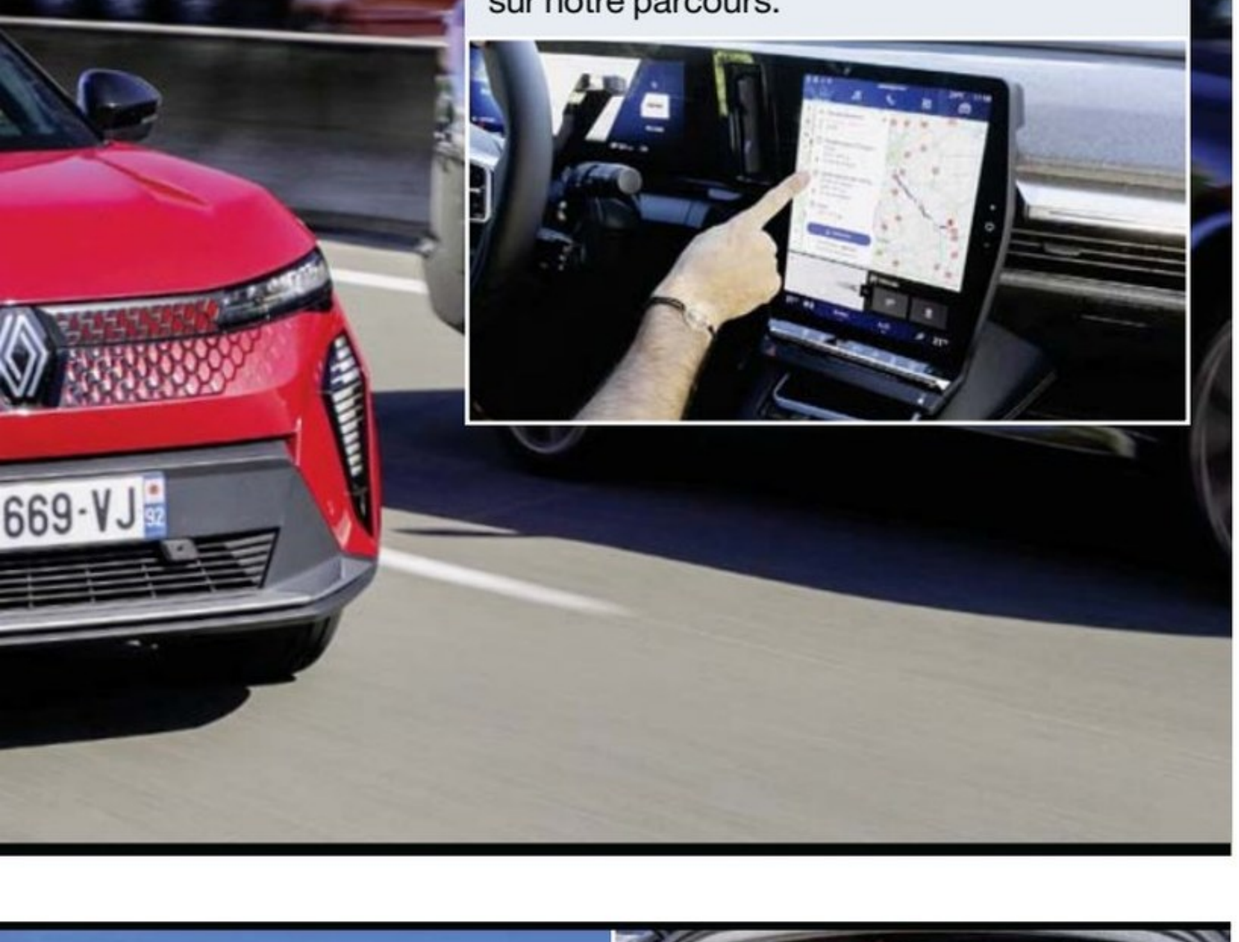
Entre l'autonomie confortable en ville (environ 360 km), le rayon de braquage assez court et la direction (réglable) douce, le Scenic se débrouille comme un chef dans la circulation urbaine. Par ailleurs, on a apprécié la douceur et la progressivité de la pédale de frein.



Bien Moyen Décevant

Les voyages : zen mais gare à la batterie !

Lors d'un trajet effectué entre Paris et Dijon, nous avons été séduits par le confort des suspensions. Seuls quelques bruits d'air sont venus perturber le bien-être de nos passagers. Attention, toutefois, à l'autonomie de cette version EV60 ! Sur autoroute, c'est la panne sèche au bout de 280 km (et 220 km avec la batterie chargée à 80 %). Bien trop juste ! La version EV87 s'en sort mieux : jusqu'à 390 km (et 310 km avec une charge à 80 %). Bon point, l'indispensable planificateur d'itinéraires nous a judicieusement renseignés sur les arrêts et les différentes bornes disponibles sur notre parcours.





Spacieux mais pas très astucieux

Ni banquette coulissante, ni sièges indépendants, ni plancher modulable pour ce nouvel opus ! Elle est loin la modularité des précédents Scenic. En revanche, le grand coffre de 535 dm³ et sa large ouverture nous ont permis de transporter de gros volumes. Mais la petite marche créée par les dossiers rabattus gêne le chargement de certains objets.



Toutes les deux heures, la pause s'impose

Sur voie rapide, le niveau de la petite batterie de 60 kWh baisse à vitesse grand V et impose de s'arrêter toutes les deux heures. Et il nous a fallu patienter un peu plus de 30 minutes pour récupérer environ 80 % de la capacité. Un temps de charge assez long dû à une puissance de recharge rapide limitée à seulement 130 kW[1].



Y. LEFEBVRE

Aucune fantaisie à l'arrière

Nos passagers ont été convaincus par la facilité d'accès à bord ainsi que par le bel espace disponible aux jambes. Cependant, tout n'est pas rose ! La banquette, un brin étroite, a imposé à nos hôtes de voyager un peu trop serrés. Et les plus grands auraient souhaité bénéficier d'un meilleur maintien au niveau des cuisses.



Etonnamment agile dans les virages

Sur les petites routes, nous avons réussi à parcourir un peu plus de 350 km avant de recharger les accus. Pas mal ! Surtout, le Scenic offre un "toucher de route" très agréable. Le châssis abouti, les suspensions bien calibrées et la direction précise lui confèrent une excellente agilité.

Notre verdict Un SUV électrique bien né

Particulièrement agréable à conduire grâce à l'excellent compromis confort/agilité qu'il propose, le nouveau Scenic E-Tech premier prix offre, cependant, une autonomie un peu juste. Nous l'avons surtout constaté lors de longs trajets sur voie rapide. Pour réduire le stress, mieux vaut opter pour la batterie de 87 kWh. Et si l'habitabilité s'avère correcte, la modularité se révèle, hélas, un peu sommaire.

PHOTOS : N. SOLER

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

1. 150 kW avec la batterie 87 kWh.

Nissan Silence S04 — Nissan se lance sur le marché de la micromobilité électrique

L6E 2 batteries – 8 ch – **14 640 € / 13 740 €***



PHOTOS : A. CORTESI

Silence, ça roule !

A l'image de Citroën et son Ami, Nissan s'engouffre à son tour dans le marché des voitures sans permis 100 % électriques. Véritable alternative au scooter, la Silence est accessible dès 14 ans avec la formation requise. En revanche, le tarif peut freiner les ardeurs : 11 990 € pour la version à simple batterie (donnée pour 70 km d'autonomie), contre 7 990 € pour une Ami. En échange, on bénéficie ici de vitres électriques, d'un volant multifonction et même d'une clim', inconnus au bataillon sur la Citroën. Pour notre modèle d'essai, équipé d'une batterie supplémentaire (amovible et échangeable, comme la première), comptez 14 640 €. Selon Nissan, l'autonomie est alors de 175 km. En réalité, on peut tabler sur 150 km, ce qui reste honorable. Visuellement, la Silence se distingue par son format très étriqué : 2,28 m de long et 1,27 m de large ![1] A bord, les grands seront à l'étroit, mais l'assise du passager, décalée, évite de jouer des coudes. Une fois installé dans les sièges très spartiates, la Nissan se révèle maniable et ce, malgré l'absence de direction assistée. On apprécie aussi la douceur des deux petits moteurs électriques de 8 ch au total, intégrés aux roues arrière, qui permettent d'atteindre 45 km/h en moins de 10s. Lorsque le feu passe au vert, on démarre quasi aussi vite que les voitures "classiques". Les suspensions assez souples offrent quant à elles un semblant de confort. En revanche, attention au freinage, dénué d'assistance : il faut appuyer bien fort sur la pédale pour ralentir la Nissan et ses 507 kg (batteries comprises), et gare à bien doser le geste, sous peine de bloquer les roues… arrière.

David Bouillaux



LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Vitesse maxi	45 km/h
Autonomie	175 km
Poids (sans batterie)	425 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs	2 électriques, intégrés aux roues AR
Puissance fiscale	1 CV
Puissance maxi	8 ch (6 kW)
Couple maxi	NC
CO_2/Bonus	0 g/km/- 900 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	155/65 R14
Batterie lithium-ion	2 x 5,6 kWh (capacité utile)
Dim. L x l x h, en m	2,28 x 1,27 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (batteries 3 ans)

Le verdict Auto Plus — **Correct**



A l'image d'une grande citadine polyvalente, la Silence dispose d'un volant multifonction, de vitres et rétros électriques, de compteurs numériques, et même d'une climatisation. Bluffant !



Comme pour certains scooters électriques du marché, les batteries (41 kg l'unité) sont amovibles. Montées sur roulettes, elles se transportent facilement. Pour la recharge, comptez entre 7 et 9 h sur prise classique.

1. 2,41 m et 1,39 m pour une Citroën Ami.

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

EN AVANT la rentrée !





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

Votre abonnement à 3€ le 1er mois

+ Une montre en cadeau

Visuels non contractuels

PLUS RAPIDE, rendez vous sur : **bit.ly/ap_1885** ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669605

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

❑ **FORMULE MENSUELLE** **-80%**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + **une montre en cadeau** + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **3 € seulement** le premier mois(1) puis 7,50 € / mois au lieu de ~~15,25 €~~*. **Résiliable sans frais à tout moment**(1). (1)

❑ **FORMULE ANNUELLE** **-45%**

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

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 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_1885** 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 serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand – 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

Les coachs Auto Plus

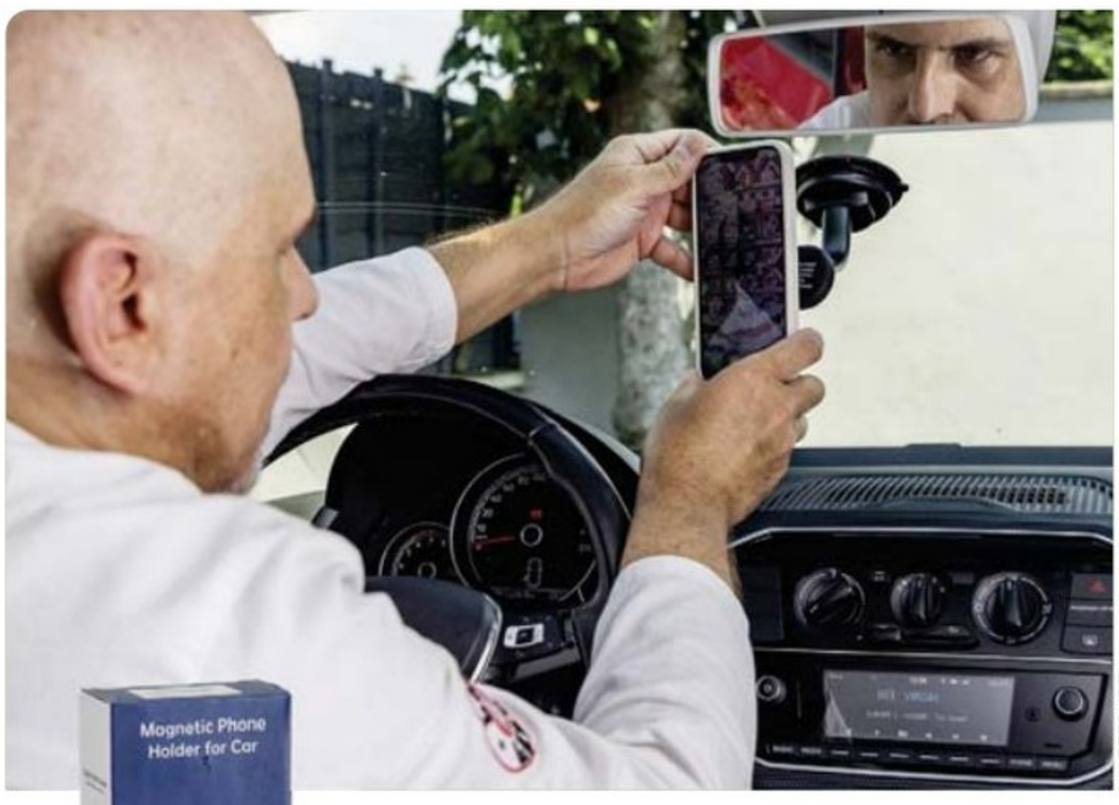


Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Support de téléphone Ersandy



Y. LEFEBVRE



F. GROUT

Support de téléphone pour voiture avec aimants et ventouse, Ersandy, 15,88 € sur Manomano.fr

Voici un support de téléphone que nous avons déjà testé et apprécié sous la marque Aukey. Rebaptisé, amélioré et vendu environ 20 % moins cher, il repasse entre les mains des spécialistes de notre labo.

Comment ça marche ?

Son profil col-de-cygne qui s'articule sur 90° et pivote à 360° peut se fixer sur le pare-brise ou la planche de bord. Sa ventouse autocollante de 7,5 cm de diamètre augmente sa prise grâce à un clapet qui actionne la succion. On note l'apparition d'une collerette autocollante souple (amovible) qui entoure et épouse la ventouse centrale pour porter son diamètre à 9,5 cm. L'autre nouveauté se cache dans la partie magnétique : cette surface douce située au bout du bras augmente son diamètre à 4,5 cm et intègre dorénavant quatre aimants plus puissants. Deux plaques métalliques (une ronde et une rectangulaire) sont fournies pour se coller au dos du téléphone s'il ne possède pas d'aimant intégré.

Au final ● ○ ○

Le support ne perd pas en qualité et améliore encore sa force de fixation (surtout sur la planche de bord) grâce à la collerette. Bien articulé, il trouve facilement sa place. La force magnétique peut supporter 2,5 fois plus de charge : 2,7 kg de traction pour décoller l'aimant contre 1,1 kg auparavant. On valide !

Bien ● ○ ○ Moyen ○ ● ○ Décevant ○ ○ ●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE

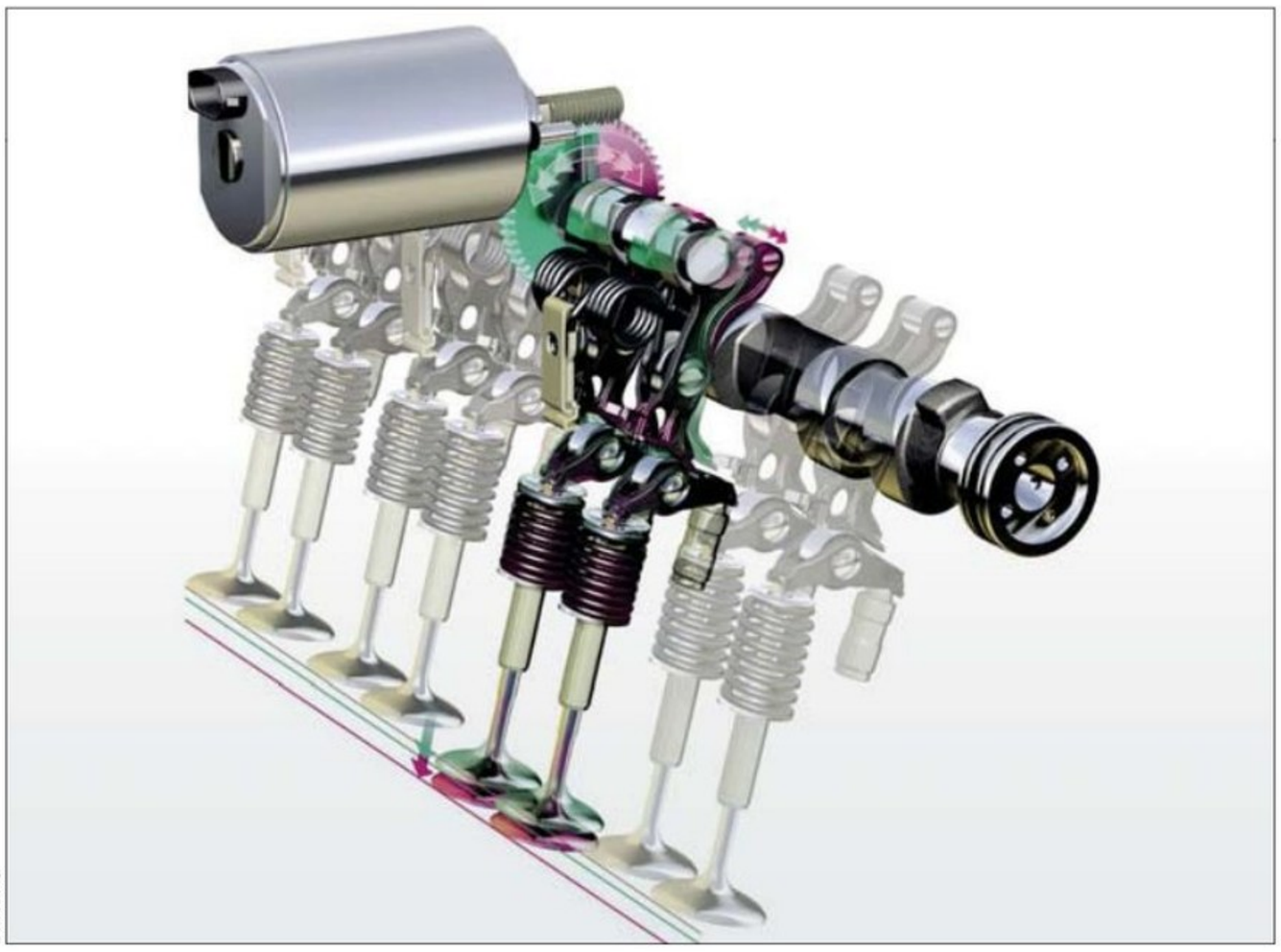
Par Vincent Desmonts

La levée variable des soupapes

Les soupapes s'ouvrent et se ferment au gré des cycles du moteur. Dans certains cas, elles peuvent même s'ouvrir plus ou moins grand ! La preuve…

Comment ça marche ?

Les soupapes, qui régulent l'entrée et la sortie des gaz dans les cylindres d'un moteur thermique, sont commandées par des cames et des ressorts.
Problème : une fois le profil de came défini, il est impossible de faire varier l'amplitude du mouvement des soupapes. Sauf si l'on utilise un système de levée variable des soupapes ! Il peut être de deux types : soit des cames à double profil, avec un système qui permet de basculer de l'un à l'autre, ce qui a l'avantage de concilier souplesse et économie à bas régime, et puissance à haut régime ; soit un système de levier commandé électroniquement qui appuie plus ou moins fort sur le basculeur commandant les soupapes, permettant ainsi de varier en continu leur course. Dans ce cas, il devient même possible de se passer de papillon d'admission, ce qui réduit, de fait, les pertes par pompage.



BMW AG

Complexe dans sa conception, la levée variable des soupapes permet (en théorie) un gain de consommation qui peut atteindre 15 %.

A l'usage

C'est Honda qui, le tout premier, a introduit la levée variable des soupapes avec son désormais célèbre système VTEC et ce dès les années 1990. Quant à la levée variable en continu, elle a été mise au point par BMW avec son système Valvetronic *(voir illustration ci-dessus),* apparu sur le quatre cylindres de la 316 ti Compact en 2001.

PRATIQUE *Par J. Palaz*

Améliorer son éclairage

Pour limiter l'inconfort que cause la conduite de nuit, plusieurs solutions existent. Notamment en amplifiant l'éclairage.



SHUTTERSTOCK

RÉNOVEZ LES OPTIQUES + 30 À 40 % D'ÉCLAIRAGE



PH. TISSIER / PILOU

▮ Quelle que soit la nature des lampes (xénon, leds ou halogène), leur efficacité sera diminuée par des phares ternis. Une fatalité pour les véhicules garés en extérieur : leurs optiques en polycarbonate subissent l'effet des UV et des intempéries. Outre la réduction de l'éclairage, cette dégradation est un motif de contre-visite au contrôle technique. Deux bonnes raisons d'y remédier…

▮ La solution consiste à éliminer la couche endommagée de l'optique à l'aide d'une pâte à polir et de disques de papier abrasif montés sur une visseuse. Ainsi, en utilisant des disques au grain de ponçage de plus en plus fin (P800 à P3000), la surface retrouvera son aspect translucide. Un vernis de finition permettra, ensuite, de la protéger.



NORAUTO

Faire ou faire faire ?

Accessible, l'opération nécessite un kit dédié, vendu entre 30 et 40 €. Mais attention, elle n'est pas sans risque et demande deux bonnes heures de travail. Pour échapper à la corvée, sachez que cette prestation est proposée dans de nombreux réseaux (idGarages, Euromaster, Norauto, Feu Vert) : comptez entre 40 et 50 € par phare.

CHANGEZ D'AMPOULES + 50 À 180 % D'ÉCLAIRAGE

Pour être homologuée, une ampoule doit respecter la norme ECE R37. Cette dernière limite la puissance électrique à 55 watts et la puissance lumineuse à 3000 lumens. Pour autant, toutes les lampes homologuées ne se valent pas. Des procédés permettent d'augmenter la puissance d'éclairage…

Ampoules halogènes "+"

Certaines lampes promettent de produire de 50 à 220 % de luminosité de plus que les modèles standard. Dans les faits, le gain mesuré n'atteint pas de telles performances, mais il offre un confort de vision indéniable. Pour y parvenir, les fabricants agissent notamment sur la nature et l'épaisseur (réduite) du filament. Un procédé qui augmente l'incandescence, mais écourte la durée de vie de près de 35 %. Un conseil : misez sur les grandes marques qui intègrent ce paramètre en travaillant aussi sur la nature et la pression du gaz emprisonné dans le bulbe et la qualité du verre afin d'assurer un faisceau lumineux puissant mais aussi précis.

Les ampoules "+" recommandées en H4 et H7



PHILIPS

- **Philips X-trem Vision Pro150** (de 25 à 30 € la paire)



OSRAM

- **Osram Night Breaker Laser** (40 € la paire)

Rétrofit leds

Avant l'adoption du décret du 28 octobre 2021, il était interdit de changer la nature de l'éclairage d'origine d'un véhicule. Depuis, il est possible d'adapter certaines lampes leds homologuées à des véhicules jusqu'alors cantonnés à l'halogène. Cette modification appelée "rétrofit" permet de bénéficier d'un éclairage plus froid (blanc), qui améliore le confort visuel et la sensation de clarté par rapport aux ampoules halogènes. Car cette température, exprimée en kelvins, peut atteindre les 5800 à 6000 K pour les leds contre 3400 K pour les halogènes les plus performantes. A la clé, un éclairage amélioré de 180 % d'après nos mesures !

Une installation pas si simple

Les contraintes techniques de ce changement sont nombreuses. La nouvelle source lumineuse doit être adaptée au réflecteur de l'optique de chaque véhicule. Ensuite, le système, muni d'un ventilateur pour éviter la surchauffe, nécessite un emplacement conséquent et sécurisé sous le capot. Enfin, la connexion halogène/led peut imposer l'achat d'un anneau spécifique ou d'un adaptateur CANbus pour éviter les messages d'erreur. Vérifiez la compatibilité avec votre auto sur le site du fabricant.

Les ampoules leds recommandées



PHILIPS

- **Philips Ultinon Pro6001** (de 120 à 140 € la paire)



OSRAM

- **Osram Night Breaker Led** (de 120 à 130 € la paire)

CONDUITE DE NUIT : GAGNEZ EN CONFORT

▮ **Des surfaces vitrées propres :** les éclairages publics ou provenant des autres véhicules peuvent devenir gênants si le pare-brise n'est pas propre. Un dégraissage régulier, au liquide vaisselle dilué dans de l'eau chaude puis éliminé au chiffon microfibre, doit être réalisé au minimum une fois par mois. N'oubliez pas la lunette arrière, les vitres latérales et les glaces de rétroviseurs.

▮ **Des lunettes spécifiques :** pour réduire l'éblouissement, le port de lunettes spécifiques est conseillé. Leurs verres teintés de jaune ont fait leurs preuves, surtout s'ils ne le sont que légèrement (lunettes Night Drive de Blueberry, 39 €). Elles s'adressent en priorité à ceux qui n'ont pas besoin de correction de la vision. Pour les autres, il existe des gammes de verres correcteurs traités spécifiquement (chez Zeiss et Atol, par exemple). Mais dans ce cas, un passage chez l'opticien est inévitable.



Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

SPÉCIAL SOBRIÉTÉ

Notre sélection

Choisir une occasion à bon prix, c'est bien. Mais si, au quotidien, votre voiture se révèle gloutonne en carburant, les économies réalisées lors de l'achat vont rapidement s'envoler. Heureusement, on peut opter pour du "pas cher" et sobre.

Au fil des décennies, des hausses du prix des carburants et des contraintes législatives pour moins polluer (et donc moins consommer), les ingénieurs motoristes de l'ensemble des constructeurs ont travaillé d'arrache-pied pour économiser la moindre goutte de pétrole. Ainsi, il n'est désormais pas rare *(voir* Auto Plus *n° 1882, page 24)* qu'une citadine, même essence, consomme moins de 6 l/100 km et que des familiales parviennent à se satisfaire de 7 l/100 km.

Hélas, en matière de sobriété, la règle ne souffre guère d'exceptions : les modèles les moins gourmands sont presque toujours les plus récents. Et la plupart des Français n'ont pas les moyens de s'offrir une voiture neuve ou une occasion très récente. Nous avons donc sélectionné 15 modèles âgés de trois à huit ans qui se distinguent par leur faible appétit. Naturellement, l'aspect fiabilité, fil conducteur de tous nos dossiers "occasion", n'a pas été oublié. Les voitures choisies sont, de surcroît, plus abordables que la plupart de leurs rivales sur le marché de la seconde main. Le beurre et l'argent du beurre, en quelque sorte ! Pas question pour autant de foncer tête baissée. Comme pour tout achat d'une occasion, la vérification des antécédents de l'auto convoitée, notamment en matière de respect du plan d'entretien, est incontournable. Et ce même si l'acquisition se fait auprès d'un professionnel.

Par Pierre Audemar



A. SAUNIER

Les modèles citadins

Dacia Sandero 1.5 dCi 90

5,1 l/100 km



N. SOLER

Diesel ▮ 4 CV ▮ 90 ch ▮ 167 km/h ▮ 5,1 l/100 km ▮ 366 dm³

Sans l'accastillage de baroudeuse des versions Stepway, la Sandero est certes moins sexy, mais aussi, et surtout, plus abordable et plus sobre. Les mesures du labo *Auto Plus* montrent un gain de 0,6 l/100 km ! Le haut de gamme d'alors, baptisé Laureate, emporte tout ce que l'on est en droit d'attendre d'une voiture moderne : clim', système audio avec Bluetooth… Les qualités qui ont fait le succès de cette Dacia sont naturellement de la partie. Ainsi, on voyage à quatre adultes sans avoir à se serrer et en profitant d'un amortissement qui absorbe la plupart des défauts de la chaussée. Quant à la malle, c'est l'une des plus volumineuses du segment. Présentation intérieure plus soignée l'automne 2016.

Vu une Laureate de 2017 avec 100 000 km à 7 400 €

Suzuki Ignis 1.2 Dualjet 90

5,8 l/100 km



F. GROUT

Essence ▮ 5 CV ▮ 90 ch ▮ 156 km/h ▮ 5,8 l/100 km ▮ De 270 à 391 dm³

Cette Suzuki reprend les arguments qui font le succès des SUV : position de conduite surélevée, look d'aventurier… Mais elle a aussi tous les atouts d'une citadine, à commencer par son gabarit (3,70 m de long) qui lui permet de se garer dans un trou de souris. D'autant que son diamètre de braquage, inférieur à 10 m, et sa direction très douce font des manœuvres une vraie partie de plaisir. Les 90 ch de son 1.2 lui permettent même d'envisager des escapades loin des centres urbains. Pour les montagnards, elle est aussi disponible avec une transmission intégrale. Comme souvent, Suzuki n'a pas mégoté sur l'équipement de série. Sur la finition haut de gamme Pack, on trouve le GPS, les jantes alliage, la clim' auto…

Vu une Pack de 2017 avec 107 200 km à 9 000 €



PAC Prime à la conversion 2024, mode d'emploi

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

Cas n° 1 : le revenu fiscal de référence (RFR) par part du foyer est inférieur à 7 100 €. La prime atteint 3 000 € (dans la limite de 80 % du prix) pour l'achat d'une voiture thermique (hors diesel) mise en circulation après le 1er janvier 2011 et dont les rejets de CO_2 sont sous 105 g/km (NEDC) ou 133 g/km (WLTP).

Cas n° 2 : le RFR par part est compris entre 7 100 et 15 400 €. L'aide est alors de 500 € (dans la limite de 80 % du prix d'achat).

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

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

Volkswagen Polo 1.0 TSI 95

PAC

5,9 l/100 km



N. SOLER

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

Chez Volkswagen, il n'y a pas que les TDI qui se contentent de peu de carburant : leurs équivalents essence, nommés TSI, sont aussi souvent parmi les blocs les plus sobres de leur catégorie. Dans cette version trois cylindres de 95 ch, ce moteur fait merveille sous le capot de la Polo. Notamment parce qu'il lui assure des performances qui en font une auto parfaitement polyvalente. A bord, la présentation est sérieuse ("triste", diront les esprits chagrins). Quant au soin apporté à la fabrication, il est digne de la réputation de la marque. Et l'espace disponible permet à un couple avec deux enfants de voyager à l'aise, en profitant d'un confort tout à fait honorable. A condition de ne pas craquer pour un exemplaire équipé en 17".

Vu une Confortline de 2018 avec 86 900 km à 13 000 €

Hyundai Kona Hybrid 141

PAC

5,7 l/100 km



HYUNDAI

Hybride essence ▮ 5 CV ▮ 141 ch ▮ 172 km/h ▮ 5,7 l/100 km ▮ 327 dm³

Longtemps surcoté en occasion, le premier opus du Kona Hybrid a vu ses prix baisser notablement avec l'arrivée, au début de l'été, des premiers exemplaires de son successeur sur le marché de l'occasion. Ce qui n'enlève rien à ses mérites, en matière de sobriété bien sûr, mais aussi en ce qui concerne la qualité de fabrication. Pour les allergiques au tout tactile, sachez que ce coréen est l'un des rares de sa génération qui dispose de commandes de climatisation physiques. Un vrai plus en matière d'ergonomie. L'équipement de série est pléthorique (caméra de recul, fonctionnalité Android Auto/Apple CarPlay, clim' auto., etc.) dès le deuxième niveau de finition, baptisé Intuitive.

Vu un Intuitive de 2020 avec 46 000 km à 18 000 €

Acheter une voiture d'occasion

Les modèles compacts

Seat Ateca 1.6 TDI 115

6,3 l/100 km



D. MEUNIER

Diesel ▮ 6 CV ▮ 115 ch ▮ 169 km/h ▮ 6,3 l/100 km ▮ 515 dm³

Dérivé de la Leon 3, l'Ateca en reprend le comportement dynamique. A ce titre, il s'avère plus vivant à conduire que ses cousins badgés Audi, Skoda ou Volkswagen. Ses tarifs sur le marché de la seconde main et son poids contenu (1 416 kg) en font aussi l'ami des budgets serrés, autant à l'achat qu'à la pompe. Au fil des années, l'Ateca s'est décliné en une multitude de séries spéciales au rapport prix/équipement imbattable. Ainsi, l'Urban Advanced offre la clé mains-libres, le GPS et la caméra de recul. Et ses jantes de 16" préservent le confort, ce qui n'est pas le cas lorsque l'auto est chaussée en 18" (finitions FR et Xcellence). L'habitacle et la planche de bord sont austères mais ne subissent pas les outrages du temps.

Vu un Urban Advanced de 2018 avec 116 100 km à 16 000 €

Toyota Prius 122h

PAC

4,6 l/100 km



N. SOLER

Hybride essence ▮ 4 CV ▮ 122 ch ▮ 167 km/h ▮ 4,6 l/100 km ▮ 400 dm³

OK, ses tarifs ont grimpé ces dernières années. Mais comme l'auto est très fiable et qu'elle se revend bien, vous pourrez profiter de ce quatrième opus, le dernier disponible en hybride simple, sans arrière-pensée. Son profil aérodynamique lui assure une sobriété record malgré un gabarit imposant (4,55 m). En contrepartie, elle dispense une habitabilité arrière et un volume de coffre taillés pour un usage familial. Par rapport aux précédentes Prius, la présentation intérieure progresse, tout comme le confort, l'insonorisation et les performances. Vu le faible écart de prix en occasion, autant craquer pour un haut de gamme Lounge (GPS, sellerie cuir, sièges avant chauffants, ventilés et électrique côté conducteur…).

Vu une Lounge de 2017 avec 137 400 km à 16 500 €

Skoda Karoq 1.0 TSI 116 DSG

7,5 l/100 km



A. SAUNIER

Essence ▮ 6 CV ▮ 116 ch ▮ 169 km/h ▮ 7,5 l/100 km ▮ De 550 à 661 dm³

Ce SUV compact s'avère encore plus sobre (0,1 l de gagné tous les 100 km) que son équivalent en boîte mécanique. Vu l'agrément délivré par la DSG à 7 rapports, il serait dommage de s'en priver. D'autant que ce tchèque a d'autres atouts dans sa manche, à commencer par son volume de chargement généreux et variable grâce à la banquette coulissante livrée de série. Malgré sa cylindrée réduite, le moteur trois cylindres turbo se montre vaillant sous le capot du Karoq. La finition d'entrée de gamme Ambition, avec son GPS, sa clim' auto. bizone et ses jantes alu, suffira au bonheur de la plupart des familles. D'autant que les pneumatiques de série – des 215/55 R17 – préservent le moelleux de l'amortissement.

Vu un Ambition de 2019 avec 79 000 km à 17 000 €

Honda Civic 1.0 i-VTEC 129

6,4 l/100 km



A. SAUNIER

Essence ▮ 7 CV ▮ 129 ch ▮ 203 km/h ▮ 6,4 l/100 km ▮ 480 dm³

Si les moteurs Honda sont connus pour leur bonne volonté et leur fiabilité, ils savent parfois se montrer très économes en carburant. Y compris dans une compacte aussi imposante (4,52 m de long) que la dixième génération de Civic. Corollaire de ce gabarit, la nipponne se montre très généreuse pour ses occupants et

Mercedes CLA 200 d 136 Shooting Brake

5,9 l/100 km



A. SAUNIER

Diesel ▮ 7 CV ▮ 136 ch ▮ 200 km/h ▮ 5,9 l/100 km ▮ 485 dm³

Le profil break de chasse de cette Mercedes ne fait pas que lui apporter un look séduisant. Il lui assure aussi un meilleur volume de coffre et un aérodynamisme plus soigné que ceux du coupé quatre portes. Notre labo a ainsi mesuré un gain de 0,5 l/100 km entre les deux carrosseries (6,4 l/100 km pour le coupé)! Cerise sur le gâteau, comme il est moins apprécié par les acheteurs, il est également moins cher en seconde main. Livrée d'office avec une boîte à double embrayage et sept rapports, la variante 200 d se montre également des plus agréables à conduire. En finition, évitez l'Inspiration, trop dépouillée, et la Fascination, inconfortable (châssis sport de série). Le bon choix, c'est la Sensation.

Vu une Sensation de 2016 avec 105000 km à 19000 €

Volkswagen Golf GTE 245

PAC

6,7 l/100 km



A. SAUNIER

Hybride rech. ess. ▮ 8 CV ▮ 245 ch ▮ 225 km/h ▮ 6,7 l/100 km ▮ 280 dm³

Malgré son habillage proche de celui de la mythique GTI, la GTE a plus la fibre écolo que sportive. Avec 46 km d'autonomie en tout électrique, mesurés par notre labo, elle peut parcourir les trajets du quotidien sans émettre un gramme de CO_2. Et quand il s'agit de quitter la ville, ses 245 ch lui assurent un allant appréciable, y compris si la voiture est chargée. Malgré ses qualités, cette version se révèle boudée en occasion, ce qui explique sa forte décote. Une aubaine pour les acheteurs qui profiteront, en plus des atouts énumérés ci-dessus, d'une voiture bien équipée et à la finition à l'épreuve du temps. Pour conserver un confort moelleux en toutes circonstances, visez un exemplaire équipé de l'amortissement DCC.

Vu une GTE de 2021 avec 48000 km à 23300 €



leurs bagages. Ces derniers sont faciles à charger grâce au large hayon. Boudée en occasion, la Civic affiche des tarifs raisonnables et, en prime, facilement négociables. Profitez-en pour vous faire plaisir avec une finition haut de gamme Exclusive Premium (toit vitré, sellerie cuir, sièges avant chauffants…).

Vu une Exclusive Premium de 2017 avec 72000 km à 17600 €

Toyota Rav4 Hybrid 218

PAC

6,7 l/100 km



N. SOLER

Hybride essence ▮ 8 CV ▮ 218 ch ▮ 188 km/h ▮ 6,7 l/100 km ▮ 654 dm³

Depuis qu'il est passé à l'hybride, le Rav4 a retrouvé une seconde jeunesse commerciale. Car cette mécanique n'est pas seulement sobre: dans cette variante dotée d'un 2.5 essence, elle est aussi très agréable à mener. Le comportement routier s'avère serein en toutes circonstances et le confort de suspension est d'un bon niveau. L'espace à bord ne manque pas, y compris pour les bagages. Quant à la fiabilité de cette cinquième génération, elle est à la hauteur de la réputation du n° 1 mondial. Et pas besoin de viser les finitions hautes pour obtenir un équipement décent, la Dynamic comprenant déjà l'indispensable. Car si la présentation intérieure n'est pas aussi futuriste que celle de certains rivaux, la dotation est généreuse.

Vu un Dynamic de 2019 avec 99200 km à 25800 €

Acheter une voiture d'occasion

SPÉCIAL SOBRIÉTÉ

Les familiales

Alfa Romeo Giulia 2.2 diesel 180

6,3 l/100 km



N. SOLER

Diesel ▮ 9 CV ▮ 180 ch ▮ 220 km/h ▮ 6,3 l/100 km ▮ 388 dm³

Envie d'une berline de caractère sans mettre à mal votre porte-monnaie ? Cette version de la Giulia est faite pour vous. Nerveux, son 2.2 diesel est parfaitement secondé par une boîte automatique à huit rapports aussi douce que réactive. Le châssis est un modèle d'agilité et cette italienne prend un malin plaisir à enrouler chaque courbe (propulsion). Pourtant, comme souvent chez Alfa, la Giulia ne rencontre pas franchement le succès. Elle perd donc beaucoup plus rapidement de sa valeur que ses concurrentes allemandes. Une bonne nouvelle pour les acheteurs de deuxième main. A peine plus coûteuse que la Super, la finition Lusso respire le luxe avec sa sellerie cuir, ses sièges électriques…

Vu une Lusso de 2017 avec 134700 km à 19000 €

Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 DSG

6,6 l/100 km



N. SOLER

Diesel ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 196 km/h ▮ 6,6 l/100 km ▮ De 698 à 863 dm³

Le Kodiaq, c'est un peu le Monsieur Plus de l'automobile. Plus habitable que ses rivaux, doté d'un plus grand coffre (dont le volume varie grâce à la banquette coulissante livrée de série), souvent mieux équipé… Il n'y a qu'en évoquant le chapitre de la consommation qu'il en fait moins que les autres. Pour obtenir les bons résultats mesurés par notre labo, il faut cocher les cases adéquates. A savoir, opter pour la variante 150 ch du 2.0 TDI et lui associer la boîte DSG à sept rapports – mais surtout pas la transmission intégrale. Et pour le confort, fuyez les nombreux modèles chaussés en 18" et plus. Avec ses jantes de 17" et son GPS, la déclinaison Business représente le meilleur compromis.

Vu un Business de 2017 avec 143000 km à 19000 €

Peugeot 5008 1.6 THP 165 Auto.

7,9 l/100 km



D. MEUNIER

Essence ▮ 9 CV ▮ 165 ch ▮ 203 km/h ▮ 7,9 l/100 km ▮ De 639 à 779 dm³

Si les moteurs que l'on trouve sous le capot du deuxième opus de ce SUV familial sont, dans l'ensemble, sobres, ils sont rares à pouvoir se prévaloir d'une fiabilité de très bon niveau. Ce quatre cylindres fait partie de ceux qui satisfont à tous nos critères. Mais ne vous laissez pas berner par son grand frère de 180 ch, pas vraiment plus cher en occasion, mais plus gourmand d'un demi-litre tous les 100 km. Alors que les concurrents sont souvent des plus placides, voire carrément patauds, ce Peugeot fait honneur au lion de sa calandre grâce à un châssis vif et une direction précise. Les amateurs de conduite enjouée apprécieront. Tous les sièges sont indépendants. Au deuxième rang, ils sont coulissants et ceux du troisième, amovibles.

Vu un GT Line de 2018 avec 96100 km à 20800 €

BMW 320d 190 Touring

5,7 l/100 km



F. KIRCHBAUER / BMW

Diesel ▮ 10 CV ▮ 190 ch ▮ 221 km/h ▮ 5,7 l/100 km ▮ 459 dm³

A moins de vouloir un break capable de faire la tournée des brocantes chaque week-end, cette BMW a tout de la familiale idéale. Côté pile, elle fait montre d'une sobriété remarquable, d'une qualité de fabrication au-dessus du lot et la liste de ses équipements de sécurité est des plus complètes. Côté face, son moteur se veut particulièrement dynamique, le comportement routier est vif et la direction, d'une redoutable précision. A défaut d'offrir beaucoup de volume, son coffre est pratique avec ses formes carrées, son seuil bas et sa lunette ouvrante. Même le confort est d'un très bon niveau, à condition de ne pas jeter son dévolu sur une auto dotée de grandes jantes (18" et plus) et/ou du châssis sport.

Vu une Business Design de 2020 avec 76600 km à 28300 €

LE CLUB Auto Plus

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

VOUS OFFRE
1 ENTRÉE GRATUITE

Le salon du MADE !N FRANCE



Porte de Versailles

8·9·10·11 NOVEMBRE

M!f expo | Le Salon du Made !n France

LE SALON MIF EXPO EST LE PLUS GRAND ÉVÉNEMENT DÉDIÉ À LA FABRICATION FRANÇAISE, avec de nombreux exposants présentant leur savoir-faire et produits. Mode, déco, gastronomie, high-tech et plus : l'occasion parfaite pour découvrir, acheter et gagner des cadeaux !

ADHÉREZ au Club Auto Plus & profitez de cette offre exceptionnelle !

Téléphonez au 09 69 39 69 50*
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous

VOUS ÊTES adhérent, réservez dès à présent vos places.

* n° non surtaxé - ajouter dans la limite des stocks disponibles

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

AUTO DROIT | mobilité club france | Auto Plus assurance | DEKRA | NORISKO | STAGES points.fr

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 à MIF EXPO. Je règle 32€* **(1)**
☐ Je choisis **l'offre Liberté :** adhésion pour un an + une entrée à MIF EXPO. Je règle 2,67 € par mois par prélèvement **(2)** (tarif valable 1 an)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT **IBAN** |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|

Je complète mes coordonnées

Nom** : ..... Prénom** : .....

Adresse** : .....

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

Code postal** : |_|_|_|_|_| Ville** : .....

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

E-mail. : .....

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

#M047 #D1557222

Dater et signer obligatoirement

À : .....

Date : |_|_| / |_|_| / |_|_|

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux- FRANCE Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. **À remplir obligatoirement. Offre valable jusqu'au 11 novembre 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 10024 - 92227 Bagneux Cedex ou à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.

Volvo XC60

Philippe Boucher se sent abandonné par Volvo. Certes, le constructeur suédois accepte de prendre partiellement en charge le remplacement du rideau du toit vitré. Mais pas suffisamment selon notre lecteur.



A. SAUNIER

526 € à débourser pour un rideau défectueux à 125 900 km !

Faire le choix d'une Volvo, c'est souvent faire le choix d'un modèle premium plus discret qu'une Audi, une BMW ou une Mercedes. Auprès de nombreux automobilistes, la marque scandinave brille aussi par la réputation de son service. Voilà pour la théorie. Mais dans la pratique, c'est parfois la douche froide. Ainsi, Philippe Boucher, résidant à Nanterre (92) et possesseur d'un XC60 D4 de 2018 (125 900 km), a entamé, depuis plusieurs semaines, un bras de fer avec le service relations clientèle de la marque. Tout débute lorsque notre abonné remarque que le rideau rétractable, qui occulte le toit panoramique vitré, a toute la partie gauche qui bâille.

Objectif 100 % ?

Ce qui ressemble, au premier abord, à un problème simple à régler s'avère rapidement être une intervention coûteuse. En effet, comme l'indique le concessionnaire à Philippe, il n'est pas envisageable de refixer ce rideau. La seule solution est donc de le remplacer entièrement. Entre le coût de la pièce et les presque trois heures de main-d'œuvre nécessaires à son changement, c'est donc un devis de 1 052 € qui est édité. Fidèle client, notamment pour chacune des révisions, de l'atelier Volvo proche de son domicile, Philippe insiste pour que cette réparation soit prise en charge. Mais, à ce jour, Volvo ne propose pas mieux qu'une participation à hauteur de 50 %. Ce qui, pour notre lecteur, est très insuffisant. ***Pierre Audemar***

Notre stratégie de défense

Philippe a raison sur un point : ce rideau est censé avoir une durée de vie (300 000 km) très largement supérieure au kilométrage actuellement affiché par son XC60. Peut-il alors légitimement espérer que cette intervention ne lui coûte rien ? Ce serait faire preuve de beaucoup d'optimisme. En effet, comme l'indique le barème de nos experts, le changement de cet élément doit être pris en totalité jusqu'à 100 000 km. De plus, le SUV de Philippe a plus de six ans. Ainsi, un geste de 70 % serait très acceptable.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

DS 3 Crossback

Triple problème

Notre DS 3 Crossback 1.5 BlueHDi 130 de 2021 n'a que 14 500 km. A cause de défauts du cuir, il faut remplacer l'assise du siège conducteur et le volant, mais aussi la poignée de porte intérieure avant droite qui ne fonctionne plus. DS Automobiles paye 70 % du devis (2 405 €).

Jean-Luc Durand, 79460 Magné

NOTRE CONSEIL L'offre que vous a faite DS Automobiles est indigne d'une marque qui se veut premium. En effet, la nature des problèmes ainsi que l'âge et le kilométrage de votre DS 3 Crossback justifient d'une prise en charge totale. Mettez la marque en demeure par lettre recommandée avec AR.

Peugeot 3008

Capteur encrassé

Il y a quelques semaines, à la suite d'un long trajet, le voyant défaut moteur de mon 3008 1.5 BlueHDi 130 de 2021 (33 000 km) s'est allumé. Il a fallu remplacer le capteur de suie mais Peugeot refuse de me rembourser la facture de 584 €.

Hervé Larher, 76133 Epouville

NOTRE CONSEIL A en croire leur refus, on peut penser que Peugeot considère que, dans votre cas, ce composant a déjà dépassé sa durée de vie normale. C'est, bien évidemment faux, puisque nos experts indiquent que celle-ci est de 200 000 km. Votre 3008 ayant trois ans, la marque doit donc intégralement vous rembourser.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Kia a payé 100 % de l'écran tactile

Depuis quelques mois, les défaillances des écrans multimédia Kia se multiplient. Nicolas Benauw, de Cappelle-la-Grande (59), témoignait ainsi d'un tel problème survenu, à 50 300 km, sur sa ProCeed 1.4 T-GDi 140 de 2019. Outre le coût exorbitant de cette intervention (11 964 €), notre lecteur était également choqué par le refus de participation de la marque, celle-ci se retranchant derrière le fait que cet élément n'était plus garanti. Une position qui a radicalement changé depuis notre publication, puisque Nicolas n'a, finalement, rien déboursé.

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.

KUMHO TIRE

NOMMÉ AU PRIX DES LECTEURS Auto Plus 2025 PNEUS

ECSTA HS52

Pneu fiable et sûr pour une conduite confortable en été





BIEN 2024
Auto Bild
KUMHO
ECSTA HS52
Test sur 55 pneus été
Dimension 205/55 R 16
Edition 10/2024

ADAC

ADAC Online 02/2024
Test de 16 pneus été
KUMHO
Ecsta HS52
Dimension 215/55 R17 98 W
Label de pneu C/A/72

Test (FR) bien (2.3)

Les stars de l'occasion



PHOTOS : PH. TISSIER/PILOU

BIEN CHOISIR UNE…

Citroën C1 (2005-2014) à moins de 4 000 €

Visant l'essentiel, la Citroën C1 a connu le succès en neuf. Sa large diffusion induit des prix attractifs en occasion. Mais un tri s'impose pour éviter de casser la tirelire à cause de sa fiabilité perfectible.

La C1 partage la majorité de ses composants avec les Peugeot 107 et Toyota Aygo, sorties de la même usine. Des cousines qui s'affichent aux mêmes prix en occasion. C'est surtout l'état du véhicule, l'âge et le kilométrage qui font la différence. On reconnaît les premières C1 à leurs rondeurs et à l'imposant bouclier noir à l'avant. La phase 2 arrive fin 2008, avec une calandre plus grande et la disparition du boudin en plastique. Les finitions base et Pack sont alors remplacées par les Attraction et Confort tandis qu'une Exclusive apparaît en haut de gamme. La phase 3, lancée en 2012 et à peine plus chère (1 000 € de plus à kilométrage équivalent), se remarque à ses chevrons de capot dans un cercle et à sa dotation enrichie.

Ces différences esthétiques permettent de trier les annonces. Tant mieux, car les premiers modèles ont fait parler d'eux. C'est le cas de la version essence qui, en dépit d'un moteur solide, est plombée par ses périphériques : embrayage qui s'use rapidement, pompe à eau fragile, allumage intempestif de divers voyants… L'achat doit se faire avec prudence, ces pépins pouvant s'additionner. Même chose avec le diesel d'origine Peugeot, parfois capricieux. Le choix du HDi est aujourd'hui discutable : aux performances ternes s'ajoutent des coûts d'entretien plus élevés et une vignette Crit'Air restrictive. Il quitte le catalogue fin 2010, alors que le bloc 1.0 est fiabilisé. Dès lors, ce dernier s'impose avec son faible appétit et sa bonne volonté. Il peut être associé à une boîte robotisée assez lente et rare sur le marché.

La ville est son royaume

C'est en milieu urbain que la C1 est le plus est l'aise : la vision périphérique et son gabarit (3,43 m de long) lui permettent de se faufiler partout. Mais gare à l'entrée de gamme (base, puis Attraction), privée de direction assistée. La Confort embarque le minimum, sans surcoût significatif. A peine plus chères, les Exclusive et les différentes séries limitées (Airplay, Collection, Millenium…) disposent de la clim'. Dans tous les cas, scrutez l'habitacle : les plastiques durs et les tissus fins vieillissent mal. Un bon point pour l'ergonomie, bien pensée. Avec son profil monocorps, la C1 offre un espace intérieur correct. Ainsi, la banquette accueille convenablement deux adultes. Privilégiez toutefois la cinq portes (50 % des annonces) : l'accès est facilité et les vitres peuvent s'entrebâiller. Ce qui n'est pas le cas sur la carrosserie trois portes, pas forcément moins chère…

Par Soufyane Benhammouda



Victime d'une course aux économies, l'habitacle est réalisé avec des plastiques durs sensibles aux rayures. L'aspect n'est pas vieillot pour autant et les assemblages sont corrects.



Nombre de places : 4



Volume : 141 dm³

Malgré ses dimensions étriquées, la C1 est plutôt logeable. A l'arrière, deux adultes peuvent tenir convenablement. Avec son seuil de chargement haut et son volume réduit, le coffre est peu pratique.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Nos spécialistes

Pierre Audemar

Pierre-Louis Champeaux

Guillaume Jean

Côté équipements

Avec des rétroviseurs et poignées en plastique noir et, surtout, l'absence de direction assistée, la finition de base Attraction fait grise mine. Plus présentable et dotée de la banquette 50/50 ou de vitres avant électriques, la Confort donne plus envie. A privilégier au moment de choisir. Si sa sellerie cuir/Alcantara de série jusqu'en février 2012 paraît superflue dans une citadine économique, l'Exclusive profite de la clim' manuelle.

LA DOTATION DE SÉRIE

Base/Attraction: • ABS + ESP • Airbags front. • Banquette rabattable • Essuie-glace arrière • Pré-équipement radio • Rétroviseurs manuels • Roue de secours • Tablette cache-bagages • Vitres avant manuelles.

Pack/Confort: • Airbags latéraux avant • Appuie-tête arrière réglables • Baguettes latérales • Banquette fractionnable 50/50 • Compte-tours (dès mars 2012) • Direction assistée • Fermeture centralisée à distance • Fixations Isofix • Radio-CD (dès mars 2012) • Rétroviseurs couleur • Vitres avant élec. • Volant réglable en hauteur.

Exclusive: • Bluetooth et port USB (dès mars 2012) • Clim' manuelle • Jantes alu • Pommeau et volant cuir…



Côté moteurs

LES CHIFFRES (LABO Auto Plus LABO)	Essence		Diesel
	1.0i - 68 ch	1.0i BVA - 68 ch	1.4 HDi - 54 ch
Vitesse maxi	148 km/h	147 km/h	144 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s6	36s8	37s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e	16s9/26s7	12s2 en Drive	16s6/27s6
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	5,9 l/100 km	4,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,1/5,8 l/100 km	5,3/6,1/6,2 l/100 km	4,6/5/4,8 l/100 km
Poids	860 kg	874 kg	920 kg
Freinage 130 à 0 km/h	74 m	69 m	72 m
Moteur	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 8S + turbo
Cylindrée	998 cm^3	998 cm^3	1 398 cm^3
Puissance maxi	68 ch à 6 000 tr/mn	68 ch à 6 000 tr/mn	54 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	93 Nm à 3 600 tr/mn	93 Nm à 3 600 tr/mn	130 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Pastille Crit'Air	115 g/km/2*	104 g/km/2*	109 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Automatique, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Une enveloppe de 4 000 € permet de mettre la main sur tous les moteurs de la C1. On trouve un bloc essence de 68 ch qui représente la très grosse majorité des annonces. La boîte robotisée qui lui est associée est au contraire très rare, tout comme le diesel de 54 ch.

1.0i 68: issu de la banque d'organes de Toyota et largement éprouvé, ce solide trois cylindres (distribution par chaîne) est volontaire en ville. Il manque toutefois d'allonge sur autoroute, où la boîte manuelle à cinq rapports fait grimper le volume sonore à bord. Dans tous les cas, il brille par sa sobriété. Bon point, il est possible de prendre le volant d'une Confort de 2010 avec 90 000 km en restant dans le budget.

1.0i 68 BVA: la boîte robotisée facilite la conduite, notamment en ville. Mais cette transmission d'origine Toyota (appelée Sensodrive) manque un peu de réactivité et de douceur. Surtout, elle réclame un surcoût important (environ 1 000 €): les très rares modèles à moins de 4 000 € (2 % des annonces) affichent souvent plus de 150 000 km!

1.4 HDi 54: si le moteur essence provient de Toyota, le diesel est fourni par PSA. Mais cette version dégonflée du 1.4 HDi (type DV4 TD) peine à convaincre. Il a pour lui son couple élevé à bas régime, sans que cela ne serve vraiment les performances. Surtout, il n'est pas toujours à l'abri des pépins, alors qu'il risque d'être banni des villes. Et il faut viser un modèle avec au moins 110 000 km pour rester dans le budget.

Côté fiabilité

A surveiller

Embrayage. Jusqu'en 2009, principalement sur l'essence, l'embrayage peut montrer des signes de fatigue dès 30 000 km (600 € le kit). Vérifiez l'historique ou traquez les symptômes pendant l'essai (bruits, patinages…).

Pompe à eau. Sur le moteur essence (jusqu'en 2010), une usure prématurée de la pompe à eau (dès 40 000 km) se remarque par des fuites, des traces blanches (liquide de refroidissement séché) ou un niveau d'eau bas dans le bocal. A surveiller pour éviter des dommages importants.

Moteur HDi. Le moteur diesel est généralement fiable, mais quelques pépins, certes isolés, peuvent sérieusement plomber le budget. Démarreur bloqué (dès 100 000 km), injecteurs qui fuient et/ou grippent (dès 70 000 km)… Vérifiez si des réparations ont été effectuées.

**Pastille Crit'Air 1 à partir de 2011.*

Nous vous conseillons

Une C1 1.0i Confort de 2011-2014



Une fois débarrassée de ses pépins de jeunesse, la C1 essence permet de rouler avec un petit budget. La Confort et les séries qui en dérivent (Airplay, Millenium…) sont majoritaires en annonces. Un modèle 2011 avec 100 000 km se trouve à 3 800 €.

P. LEGROS/CITROËN

Le coin des experts



Rubrique coordonnée par Pascale Gétin



VICTIME D'UN ACCIDENT DE LA CIRCULATION

Comment être mieux indemnisé de ses blessures

Lorsque l'on a subi des dommages corporels suite à un accident, on est en droit d'attendre de l'assureur qu'il soit aux petits soins et qu'il s'occupe de faire valoir nos droits au mieux. Las ! Pour être indemnisé au plus juste, il faut être d'attaque, bien accompagné et ne rien lâcher.

C'est une réalité, les accidents de la circulation n'arrivent pas qu'aux autres. L'an dernier, la route a encore emporté 3 200 personnes et provoqué des dommages corporels chez 235 000 victimes, dont 16 000 gravement blessées [1]. Suite à ces accidents, les dommages matériels et corporels sont en général pris en charge par la compagnie de l'assuré ou par celle du responsable de la collision ; et ceux des victimes de conducteurs non couverts (près de 8 000) ou d'auteurs d'un délit de fuite, par le Fonds de garantie automobile obligatoire (Fondsdegarantie.fr, voir encadré). Mais attention, pour que l'indemnisation soit à la hauteur des préjudices, il ne faut pas se précipiter… au risque que le montant proposé par l'assureur soit insuffisant pour couvrir les maux actuels et futurs.

En priorité, veillez à avoir un certificat médical détaillé

Rempli au plus tôt par l'hôpital ou votre médecin traitant, le certificat initial doit décrire avec précision les lésions, fractures, hématomes et autres douleurs physiques (aux cervicales, par exemple) et psychologiques liées à l'accident. Il doit aussi indiquer si vous avez pu vous lever seul après l'impact, perdu connaissance, pleuré, tremblé, si vous étiez en état de choc, si les pompiers et les forces de l'ordre sont intervenus, etc. Pour le Dr Sauveur Boukris, médecin-conseil et auteur avec Me Etienne Riondet, avocat à la cour, de "Réparer les victimes" [2], un guide pratique de l'indemnisation des victimes d'accident, *"Le certificat initial est LA pièce maîtresse de votre dossier médical. Il est capital car le médecin de l'assureur va se baser dessus pour savoir si les séquelles dont vous demandez à être indemnisé sont bien les conséquences de l'accident"*. Il doit permettre d'obtenir l'indemnisation la plus juste auprès de l'organisme payeur. Et si votre état venait à s'aggraver, que cette aggravation lui soit imputée.

Nos conseils Si vous avez présumé de vos forces après l'accident, êtes rentré chez vous et avez constaté après coup des douleurs, foncez chez votre médecin afin qu'il vous examine, établisse un certificat médical s'il constate des lésions, un stress post-traumatique et prescrive s'il y a lieu des jours d'ITT (incapacité totale de travail), une radio, des antalgiques… Puis, si ce n'est déjà fait, adressez le constat amiable ou une déclaration d'accident à votre assureur. Par ailleurs, pour que vos préjudices soient évalués au mieux, regroupez dans un dossier, par ordre chronologique, les justificatifs de votre état de santé et des répercussions dans votre vie : rapport d'hospitalisation, frais médicaux, reste à charge, fiches de paie, arrêt de travail, du sport, etc. et autres dépenses liées au sinistre.

Faites-vous accompagner d'un médecin-conseil indépendant

Comme dans toute affaire où il y a de lourdes sommes en jeu, il est indispensable de s'entourer d'un spécialiste qui sache défendre vos intérêts. Un médecin-conseil aux victimes est donc ici incontournable. En particulier pour vous épauler lors de l'expertise contradictoire chez le médecin de l'organisme payeur, qui pourrait être enclin à minimiser l'importance de vos lésions et de vos préjudices temporaires et permanents : professionnels, scolaires, d'agrément, esthétiques, sexuels, etc. Voire parfois à ne pas pousser l'auscultation autant que nécessaire, comme le regrette le Dr Boukris. Sans compter que le jargon de ces experts est incompréhensible pour les néophytes, à l'instar des barèmes sur lesquels ils s'appuient pour fixer l'indemnisation des

Mais qui indemnise les dommages ?

Les préjudices corporels des victimes de la route sont pris en charge au titre de la loi Badinter du 5 juillet 1985 et selon les cas suivants.

- **Vous êtes victime et l'auteur de l'accident est identifié** : c'est l'assureur de la partie adverse qui est chargé d'indemniser les dommages matériels et corporels, ainsi que tout autre préjudice du conducteur et de ses passagers.
- **Victime d'un délit de fuite, l'auteur de l'accident n'a pas été identifié** : assuré au tiers, vos passagers sont pris en charge par votre responsabilité civile. Et c'est le Fonds de garantie qui réglera tous vos dommages, matériels et corporels. Attention, si vous n'avez que des dégâts matériels, ceux-ci seront à vos frais. Assuré tous risques, là c'est votre assureur qui indemnisera vos dommages avant de se retourner vers le Fonds de garantie pour se faire rembourser.
- **Vous êtes en tort** : vos passagers et le tiers sont couverts par votre assurance. Vos dommages corporels seront indemnisés par votre assureur si vous avez souscrit une Protection conducteur, et ce jusqu'à hauteur d'un plafond fixé au contrat. Attention au seuil de déclenchement d'invalidité qui varie de 0 à 15 %. Vos dégâts matériels seront eux remboursés si vous êtes en tous risques seulement.

victimes de la route (les tribunaux y recourent également) telle la nomenclature Dintilhac. Impossible aussi de savoir si ce médecin-conseil de l'assureur, rémunéré par ce dernier rappelons-le, a pris en compte le niveau de votre douleur à sa juste valeur (barème de 1 à 7). Ou si le pourcentage de handicap retenu pour vos séquelles après consolidation n'a pas été sous-estimé.

Nos conseils N'accordez pas une confiance aveugle à votre assureur. Même pour les affaires "mineures", il reste judicieux de requérir l'avis d'un médecin-conseil indépendant (liste sur Anameva.com et sur Anmcr.fr), ou, à moindres frais, celui d'une association telle AIVF (Association d'aide à l'indemnisation des victimes de France) et Andiva (Association nationale pour la défense des intérêts des victimes d'accidents). Ou encore, celui de Réflexe Accident (Reflexe-accident.fr), une plateforme d'intermédiation qui, depuis 2015, accompagne dans leurs démarches les victimes de légers préjudices (un coup du lapin, par exemple).

A savoir Comptez de 1 200 à 1 800 € la procédure totale d'un médecin-conseil indépendant ; à partir de 150 € le forfait chez Réflexe Accident et de 50 € l'adhésion à une association de défense. Des frais qui peuvent être pris en charge par votre garantie "Protection juridique" (PJ) ou avancés par l'organisme payeur en tant qu'acompte (ou provision) sur l'indemnisation future.

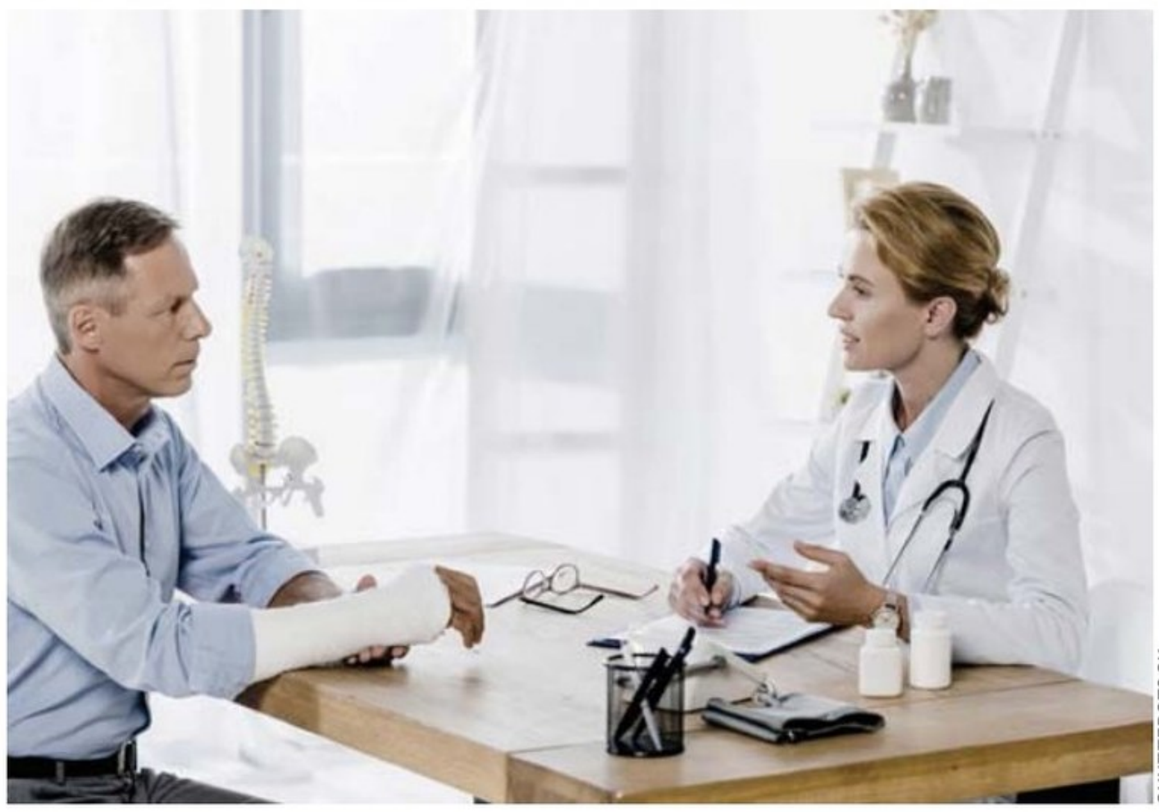
N'acceptez jamais l'offre de l'assureur sans l'avis d'un spécialiste

C'est un principe fondamental. Pour Benjamin Labonne, fondateur de Réflexe Accident, *"C'est un parcours du combattant où l'assureur n'est pas votre allié. Dès lors, quelle que soit la gravité de vos blessures, ne vous contentez pas de sa première offre d'indemnisation"*. Ce serait, en effet, une erreur. Même si elle semble sur le coup raisonnable, il y a de fortes probabilités pour qu'elle soit inférieure à ce à quoi vous pouvez prétendre. Sans compter qu'il est impossible à un profane de savoir si le gestionnaire du dossier intervenant après le "doc" n'a pas raboté le chiffrage.

Nos conseils D'où, là encore, la nécessité, en particulier si l'enjeu est de taille, d'être épaulé par des spécialistes tels ceux évoqués précédemment, voire un avocat. Celui-ci joue un rôle primordial dans l'arbitrage du dossier. Lui seul peut quantifier tous les préjudices (revenus, aménagement du logement, achat d'un véhicule adapté, etc.). Voir liste sur Anadavi.com, Association nationale des avocats des victimes de dommages corporels. Ses honoraires sont fonction des dossiers et peuvent être pris en charge par la PJ ou avancés par l'assureur payeur.

Par Pascale Gétin

1. Chiffres 2023 de l'ONISR du bilan de l'accidentalité en France (métropole et outre-mer). Attention, ils n'incluent pas les sinistres avec blessures mineures pour lesquels les pompiers ne se sont pas déplacés. 2. Editions du Puits Fleuri, 22 €.


SHUTTERSTOCK

Victime d'un accident avec dommages corporels, n'acceptez jamais l'offre d'indemnisation de l'assureur sans l'avis d'un médecin-conseil ou d'un avocat.

VOS QUESTIONS

Loi/conso Loi Montagne/pneus hiver

"Devant changer mes pneumatiques sous peu, puis-je acheter des quatre saisons pour partir à la neige ?"

Justin B., 63430 Pont-du-Château



A. SECHET

Pascale Gétin. Vous avez raison de vous en préoccuper dès à présent. Un équipement hivernal* est bien obligatoire du 1er novembre au 31 mars pour avoir le droit de circuler dans les zones réglementées (soit dans 34 départements**). Les pneumatiques quatre saisons sont autorisés, au même titre que les pneus hiver, à condition toutefois qu'ils soient dotés d'un marquage "3PMSF" sur le flanc (un flocon dans une montagne). Attention, jusqu'alors tolérés, les pneus portant la seule inscription M+S (Mud & Snow) sont désormais interdits dans les zones concernées, mais peuvent encore être utilisés ailleurs. Sachant que cette année, il ne devrait toujours pas y avoir de PV liés à la loi Montagne.

** Tels chaînes, chaussettes ou pneus adaptés. ** Voir liste sur securite-routiere.gouv.fr*

Conso Perte d'acompte

"Venant d'apprendre les défauts des PureTech, j'ai annulé la commande d'une Peugeot 408 1.2. Le vendeur refuse de me restituer l'acompte, malgré le contexte. C'est du vol!"

Léonard S. 83510 Lorgues

Pascale Gétin. Non. C'est la loi. Dommage que vous n'ayez pas lu plus attentivemet *Auto Plus* ou suivi l'actualité en général, cela vous aurait évité de perdre votre acompte. Nous dénonçons depuis 2018, date des premiers cas repérés, ce souci de fiabilité sur le 1.2 PureTech lié notamment à sa courroie de distribution. Cela posé, si vous regrettez votre choix et avez peur de vous retrouver avec un véhicule à risques, bien que Stellantis se targue d'avoir revu entièrement sa copie pour ses nouveaux modèles, vous devriez pouvoir reporter l'acompte sur un nouvel achat de la marque.

Loi/motos Circulation inter-files (CIF)

"Qu'en est-il de l'interdiction pour les deux/trois roues motorisées de rouler entre les files ? Est-elle définitive ?"

Yvan D., 44800 Saint-Herblain


N. SOLER

Me Frank Samson. Toujours pas. L'expérimentation qui avait été renouvelée en 2021 dans 21 départements devait prendre fin le 1er août. Mais après avoir été suspendue par arrêté du 15 juillet au 15 septembre durant les Jeux olympiques sur les voies réservées à certains véhicules, elle vient d'être rétablie jusqu'au 31 décembre 2024. En réalité, on attend la réception du rapport final d'évaluation du Cerema*. Cela déterminera si cette réglementation est définitivement adoptée ou si elle doit prendre fin. Pour rappel, la circulation inter-files des deux et trois-roues sur les autoroutes et les voies rapides limitées à au moins 70 km/h est permise lorsque le trafic est dense et sous certaines conditions. La nouveauté, c'est qu'avec le passage du périphérique parisien à 50 km/h, la remontée de file y est désormais interdite…

** Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement : cerema.fr*

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



Par Laurent Dupin, Canal+



Flavio Briatore (à gauche) a été rappelé au chevet de l'écurie Alpine par Luca De Meo, directeur général du Groupe Renault, au mois de juin. Après avoir fait un état des lieux, il remodèle l'équipe à sa guise.

H. BRATIC / DPA / MAXPPP



FORMULE 1

Coup de tonnerre chez Alpine

Le groupe Renault vient de décider d'arrêter de concevoir son propre moteur de Formule 1. Le site de Viry-Châtillon se verra attribuer d'autres projets. Le directeur général Luca De Meo et son conseiller exécutif Flavio Briatore ont choisi d'utiliser des moteurs Mercedes dans les Alpine à partir de 2026.

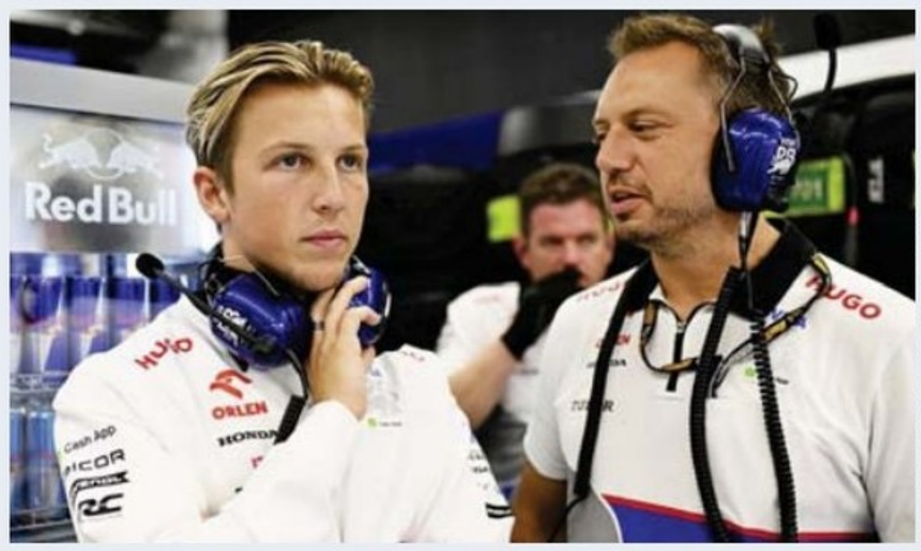
La décision est douloureuse, d'abord pour les employés de Renault, puis pour les passionnés de Formule 1 "à la française". Depuis 1977, la marque au losange produisait des moteurs de F1. Une œuvre de 47 ans seulement mise entre parenthèses en 1987 et 88. Dix ans plus tard, la marque n'était pas engagée officiellement pendant quelques saisons, mais les moteurs Renault rebaptisés propulsaient toujours des monoplaces. Pourquoi Luca De Meo a-t-il décidé de mettre fin à cette longue histoire ? Il y a tout d'abord un constat sportif. Renault n'a jamais été le moteur référence depuis le passage aux V6 hybrides en 2014. A l'époque, le constructeur français équipait Red Bull, le duo venait de décrocher quatre titres consécutifs avec le V8. Mais les réussites du passé s'oublient vite, les difficultés crispent la relation et, fin 2018, Red Bull décide de quitter Renault pour s'associer à Honda, avec qui il enchaîne les titres mondiaux depuis trois ans. En 2021, McLaren a aussi délaissé Renault pour se lier à Mercedes. Ironie de l'histoire, en cette saison 2024, McLaren et Red Bull sont les deux écuries qui luttent pour le titre, loin, très loin devant Alpine, avant-dernière du classement Constructeurs. Le moteur Renault n'est pas l'unique responsable de ce manque de performances, c'est une certitude, mais les résultats de McLaren cette année et d'Aston Martin l'an passé, également avec un moteur Mercedes, ont convaincu les patrons de Renault que l'on pouvait avoir du succès en F1 malgré le statut d'écurie client. A partir de 2026, les Alpine seront donc équipées d'un moteur Mercedes. Pourquoi 2026 ? Car il y aura un profond changement de réglementation moteur et châssis. En décidant de stopper la conception de son propre propulseur, Renault va économiser un énorme budget. On parle d'au moins 150 millions d'euros par an pour concevoir, développer et construire son moteur. A titre de comparaison, le prix d'achat d'un moteur chez un autre constructeur est plafonné par le règlement à 17 millions ! L'économie sera donc colossale. Elle n'apaise pas la colère et la frustration des hommes et des femmes de l'usine de Viry-Châtillon, qui ont la certi-

LES ÉCHOS DU SPORT

FORMULE 1

Lawson au volant

Sans surprise, Liam Lawson récupère ce week-end le volant de Daniel Ricciardo, écarté par Racing Bulls après le dernier Grand Prix de Singapour (*voir* AutoPlus *n° 1883*). Le jeune Néo-Zélandais, 22 ans, a disputé cinq courses l'an passé, en remplacement, déjà, de Daniel Ricciardo, blessé à la main à l'automne 2023. Lors des six derniers Grands Prix de la saison, Lawson devra confirmer son potentiel pour conserver son baquet en 2025, voire être considéré comme un remplaçant potentiel de Pérez chez Red Bull.



GETTY IMAGES / RED BULL CONTENT POOL



Trop rarement cette saison les Alpine ont devancé les Aston Martin, les Racing Bulls, les Haas et les Williams. Désormais, l'écurie française est avant-dernière du championnat.

X. BONILLA / DPPI



ALPINE

L'usine des moteurs Alpine, située à Viry-Châtillon, en région parisienne, aura une autre mission à partir de 2026.

tude que le moteur Renault de 2026, qui ne sera donc jamais aligné en compétition, affichait des performances très prometteuses sur le banc d'essai. C'est la conclusion d'une longue histoire de haute technologie tricolore et un coup dur pour l'élite de l'ingénierie française. Une fuite des cerveaux va s'opérer. Certains ont déjà des touches sérieuses avec des constructeurs engagés en F1. Ceux qui décideront de rester conserveront leur emploi assure la direction, mais leur



M. THOMPSON / GETTY IMAGES / AFP

Fernando Alonso et Flavio Briatore ont permis à Renault d'obtenir deux titres de champion du monde Pilotes et Constructeurs en 2005 et 2006.

mission sera redéfinie. L'usine de Viry-Châtillon va devenir Hypertech Alpine, centre d'ingénierie de pointe, qui travaillera sur d'autres programmes sportifs (celui d'Alpine en endurance et de Dacia pour le Dakar), ou sur les projets d'avenir du groupe, comme la future supercar Alpine, ou encore sur les cellules et nouvelles chimies de batterie.

Pour un avenir meilleur ?

En 2026, l'écurie Alpine aura grandement perdu son identité française, avec une usine châssis installée depuis toujours à Enstone, en Grande-Bretagne, et un moteur allemand. Paradoxalement, avec ce choix technique et l'économie réalisée, l'avenir de la marque Alpine en F1 est probablement assuré à long terme. Luca De Meo, qui s'est battu à son arrivée à la tête du groupe pour la poursuite de l'engagement en F1, réfute vigoureusement toute idée de vente de l'écurie. Au printemps dernier, le grand patron italien a appelé à ses côtés son compatriote Flavio Briatore en qualité de conseiller exécutif. Briatore ne peut pas être complètement étranger à la décision concernant les moteurs. En quelques mois, il a identifié certaines faiblesses, procédé à des changements, nommé un nouveau directeur de l'écurie, Oliver Oakes, tout cela avec une certaine aura fondée sur ses succès passés. Briatore a mené l'écurie Benetton à deux titres de champion du monde en 1994 et 1995, avant qu'elle soit rachetée par Renault. Toujours aux commandes, Briatore a permis au Losange de décrocher ses plus grands succès avec les titres de champion du monde en 2005 et 2006. Le côté obscur du personnage, c'est une triche délibérée à Singapour en 2008, en demandant à son pilote Nelson Piquet Jr de provoquer un accident, afin de favoriser la stratégie de son coéquipier Fernando Alonso, vainqueur ce jour-là. Reconnu coupable, Briatore a été un temps banni de la F1, avant de revenir épisodiquement dans le paddock. Désormais, il a la mission de secouer l'écurie Alpine, afin de la faire remonter dans la hiérarchie. *"Pourquoi suis-je revenu ? N'oublions pas que j'ai créé cette équipe, car si les noms ont changé, Benetton, Renault, puis Alpine, l'usine a toujours été celle de Benetton à l'origine, même si elle a beaucoup grandi,* explique Briatore. *Voir, à Enstone, les gens avec qui on a gagné m'a motivé à revenir pour bien faire ; je ne suis pas là en touriste. Encore plus important, ma relation avec le président De Meo a fait la différence. On a beaucoup parlé, on a cherché à comprendre pourquoi la performance du team n'était plus là. Luca est un génie du monde automobile et moi je suis un génie de la F1, donc on s'est bien trouvés."*

Si la phrase est prononcée dans un sourire, il est fort probable que Flavio Briatore le pense réellement. Convaincu d'avoir les qualités requises malgré ses 74 ans, l'Italien promet un avenir meilleur à l'écurie. *"La situation d'Alpine aujourd'hui, tout le monde la connaît. On doit reconstruire. Je vais apporter la culture de la gagne, le* racing spirit *qui a permis de gagner avec Renault et Benetton. La F1, c'est une histoire de personnes et pas seulement de technique. Pour les résultats, je suis très réaliste. 2025 sera encore une année de transition – on nettoie la maison et on réorganise, mais on devra avoir une voiture meilleure que cette année. En 2026, on visera des podiums et, en 2027, il faudra gagner des courses. On doit être convaincus qu'on peut arriver dans les deux ans à être dans les quatre premiers du championnat Constructeurs."* Depuis le retour de Renault en tant qu'écurie complète en 2016, puis avec le passage au nom Alpine en 2021, de nombreuses promesses de podiums et victoires ont été faites mais jamais pleinement tenues. En neuf saisons, l'écurie française n'a conquis qu'un succès, sept podiums et n'a terminé qu'une fois dans le Top 4 du championnat Constructeurs. Le chantier est immense, tout autant que la douleur des salariés de Viry-Châtillon. ■

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Titre en vue pour Neuville



PANORAMIC

Mathématiquement, Thierry Neuville peut obtenir son premier titre de champion du monde des rallyes ce week-end à l'issue de la manche en Europe Centrale. Le Belge se présente au départ avec 29 points d'avance sur Tanak et 41 sur Ogier. Si Neuville possède encore 30 points de marge à l'arrivée, il ne pourra plus être dépassé lors de la dernière manche au Japon. Sébastien Ogier, malchanceux lors du dernier rallye au Chili, a lui-même reconnu que tout espoir de 9e titre était perdu.

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix des Etats-Unis

Vendredi 18 octobre

19h15	Essais libres	CANAL+ SPORT
23h15	Qualifications Sprint	CANAL+ SPORT

Samedi 19 octobre

19h40	Sprint	CANAL+ SPORT
23h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 20 octobre

19h55	La Grille	CANAL+ SPORT 360
21h00	Grand Prix	CANAL+ SPORT 360
22h50	Formula One, le debrief	CANAL+ SPORT 360

WRC : Europe Centrale

Vendredi 18 octobre

8h00	Spéciales 3, 4, 5	CANAL+ SPORT 360
13h10	Spéciale 6	CANAL+ SPORT 360
16h15	Spéciales 7, 8	CANAL+ SPORT

Samedi 19 octobre

8h00	Spéciales 9, 10, 11	CANAL+ SPORT 360
16h00	Spéciales 13, 14	CANAL+ SPORT 360

Dimanche 20 octobre

9h00	Spéciales 15, 16, 17	CANAL+ SPORT 360
13h00	Power Stage	CANAL+ SPORT



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur : V8, bloc fonte, 2 arbres à cames en tête, injection mécanique
Cylindrée : 6 834 cm^3
Puissance : 286 ch DIN à 4 250 tr/mn
Vitesse maxi : 225 km/h
Production : 7 380 versions 450 SEL 6.9 (1975-1980), sur 473 035 Classe S
Cote actuelle : de 30 000 à 40 000 €



Même face avant que sur les autres versions, à six ou huit cylindres. C'était la première fois que la marque adoptait des phares horizontaux qui touchent la calandre. Ce qui donne une proue plus fine, presque sportive…

IL Y A 49 ANS, MERCEDES SORT LA **CLASSE S EN VERSION 6.9**

L'art de voir les choses en grand

Dotée de six ou huit cylindres déjà généreux, la Classe S Mercedes franchit encore un cap avec cette 6.9. Sous son capot, le plus gros moteur européen ! Même Rolls-Royce et Jaguar avec son V12 ne visent pas si haut…



Cette génération de Classe S a inauguré les feux arrière striés, antisalissure, qu'allaient ensuite arborer toutes les Mercedes. Avec 520 dm^3, le coffre est une véritable soute à bagages ! Volume maxi mais seuil de chargement un peu haut.

Une cylindrée de 4,5 litres, c'était déjà beaucoup. Mais pas assez aux yeux des motoristes de Mercedes-Benz. Avides de performances, ils sont partisans d'une course en tête où ils ont la quasi-certitude qu'aucune autre marque ne pourra les rattraper. De fait, avec ses 6.9 l, ce V8 atteint une taille monumentale et surpasse tout ce que propose la concurrence européenne. Non contente de concevoir des mécaniques d'exception, la marque à l'étoile décide de transformer cette version ultra-performante en un salon d'un luxe inouï, sans aucune considération de prix. A 197 400 francs, cette 450 SEL 6.9 vaut 80 600 francs de plus que la 450 SEL dotée d'un V8 de 4.5 l. Elle reste quand même à bonne distance des tarifs de Rolls-Royce dont la Silver Shadow s'affiche alors au… double ! Une berline capable de croiser à 225 km/h, ça n'existe pas à l'époque. A moins de se tourner vers la confidentielle De Tomaso Deauville de 300 ch née en 1970. Mais avec 244 exemplaires produits en 18 ans, on ne peut pas dire qu'elle ait été une concurrente sérieuse.

Performances et raffinement

La Mercedes cumule les superlatifs : sa généreuse puissance disponible à tous les régimes imprime des accélérations surprenantes, quelle que soit votre vitesse, malgré la boîte automatique à trois rapports seulement. Si vous écrasez l'accélérateur à 150 km/h, la cavalerie afflue, sans aucune retenue. Pour… retenir, justement, les 1 935 kg de la bête, les quatre disques, ventilés à l'avant (raffinement unique à l'époque sur une berline) ne sont pas de trop ! A la conduite, la seule gêne provient du volant, trop grand, malgré l'assistance qui aurait permis une "jante" bien plus petite. Et la direction ne donne pas une perception très nette de la route.
Uniquement proposée en empattement long, cette Classe S version SEL ("S" classe spéciale, "E" moteur à injection et "L" pour empattement long) vous offre une place magistrale à l'arrière. Porté par une suspension pneumatique, vous apprécierez son confort ouaté à toutes les allures. A bord, la présentation est



D'un classicisme parfait, la planche de bord vous offre une présentation soignée et, surtout, une qualité irréprochable : sur cet exemplaire qui approche la cinquantaine, le plastique rembourré est resté comme au premier jour.



Ce gros V8 fait dans la démesure. Sa cylindrée énorme se paye en kilos : 350 sur la balance ! Il se montre onctueux et d'une puissance inépuisable, imprimant des accélérations vigoureuses malgré le poids et ce à toutes les vitesses.



PHOTOS : E. MONTGOBERT

Beauté, élégance, parfait équilibre des lignes. Et une certaine discrétion : même sur cette version ambassadrice de la marque, les jantes ne sont pas en alu, mais couvertes de magnifiques enjoliveurs assortis à la teinte de la carrosserie.

1975, cette année-là



TOYOTA

Sortie du film d'horreur *Les Dents de la mer,* de Steven Spielberg. Depuis, tout le mode a peur des requins ! Toyota innove, mais loupe le coche. Montré au salon de Tokyo, son MP-1 est ultra-avant-gardiste. Ce monospace à capot plongeant, portes arrière coulissantes, grande modularité intérieure et sièges avant pivotants n'aura aucune suite en série.

somptueuse : planche de bord à la fois élégante, d'une finition parfaite et instrumentation très complète. Et l'équipement, hors pair : quatre vitres électriques et clim' de série sur cette version ambassadrice de la marque. La sellerie à la fois classe et moelleuse est revêtue d'un velours ultra-doux, jugé alors encore plus désirable que le cuir.

Cette Classe S ressort comme une voiture incroyablement moderne. Et ses mérites commencent à être reconnus en collection. Surtout dans cette version surpuissante, de loin la moins produite de la série. Un choix un peu fou, compte tenu de sa consommation gargantuesque. Mais quel plaisir ! ■



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 : la rédaction a déjà pris place à bord du Dacia Bigster, le grand frère du Duster.**
- **Comparatif : la nouvelle Citroën C3 descend dans l'arène face aux Renault Clio, Peugeot 208, etc.**
- **Dossier spécial : la fiabilité de plus de 150 modèles passée à la loupe par nos experts.**

En kiosque le vendredi 25 octobre

Auto Plus

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

Directeur de la rédaction
Mathieu Chevalier

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
1re secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette
Chef de studio : Nathalie Barribaud (5018)
Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

Photo
Chef de service, responsable des photographes : Philippe Tissier/Pilou (5111)
Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)
Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaubourg, François Stagnaro
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 Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fonteilles (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

LE TRI + FACILE

ACPM

PEFC

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

Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème 2024

Depuis le 1er janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO_2 sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO_2 homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

BONUS

Emissions de CO_2	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €

NEUTRE

Emissions de CO_2	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g - Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum - Hybrides rechargeables	0 €

MALUS

Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus
118 g	50 €	156 g	3 331 €
119 g	75 €	157 g	3 552 €
120 g	100 €	158 g	3 784 €
121 g	125 €	159 g	4 026 €
122 g	150 €	160 g	4 279 €
123 g	170 €	161 g	4 543 €
124 g	190 €	162 g	4 818 €
125 g	210 €	163 g	5 105 €
126 g	230 €	164 g	5 404 €
127 g	240 €	165 g	5 715 €
128 g	260 €	166 g	6 126 €
129 g	280 €	167 g	6 537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7 959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1 074 €	179 g	20 569 €
142 g	1 172 €	180 g	22 380 €
143 g	1 276 €	181 g	24 291 €
144 g	1 386 €	182 g	26 302 €
145 g	1 504 €	183 g	28 413 €
146 g	1 629 €	184 g	30 624 €
147 g	1 761 €	185 g	32 935 €
148 g	1 901 €	186 g	35 346 €
149 g	2 049 €	187 g	37 857 €
150 g	2 205 €	188 g	40 468 €
151 g	2 370 €	189 g	43 179 €
152 g	2 544 €	190 g	45 990 €
153 g	2 726 €	191 g	48 901 €
154 g	2 918 €	192 g	51 912 €
155 g	3 119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29 500	0	nc	FHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34 500	0	nc	FHEV
Elettrica 156	38 500	-4 000	nc	Elec
Elettrica 156 Premium	43 500	-4 000	nc	Elec
Elettrica 156 Veloce	46 900	-4 000	nc	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41 200	+540	4%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43 200	+240	4%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48 700	+818	4%	FHEV
PHEV 190 Sprint	50 600	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 (nouvelle)				
180 GT	38 700	-4 000	0%	Elec
180 GT Premium	41 900	-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	76 000	+2 918	0%	E
A110 S	77 500	+3 552	0%	E
A110 R Turini	106 000	nc	nc	E
A110 R	112 000	+3 119	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage V8	153 277	+60 000	nc	E
Vantage F1 Edition	179 796	+60 000	nc	E
Vantage V12	302 017	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc	E
DB12	226 891	+60 000	nc	E
DBS Superleggera	303 529	+60 000	nc	E
DBX 707	246 555	+60 000	nc	E
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Advanced	28 990	+190	4%	E
30 TFSI Advanced	27 890	+170	4%	E
30 TFSI S line	30 990	+170	6%	E
35 TFSI S line S tronic	34 690	+330	6%	E
35 TFSI Black Edition S tronic	36 240	+330	3%	E
40 TFSI Black Edition S tronic	37 940	+2 049	3%	E
A1 Allstreet				
25 TFSI Advanced	27 040	+280	5%	E
30 TFSI Advanced	28 040	+260	5%	E
30 TFSI Avus	33 250	+260	3%	E
35 TFSI Avus S tronic	36 950	+540	3%	E
Q2				
30 TFSI Design	33 370	+360	4%	E
35 TFSI Design	35 370	+400	4%	E
35 TFSI Advanced	37 870	+400	5%	E
SQ2	57 570	+40 468	8%	E
30 TDI Design	35 270	+210	4%	D
35 TDI Advanced S tronic	42 470	+330	5%	D
35 TDI Avus S tronic	44 480	+330	2%	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34 600	+260	0%	E
30 TFSI S line	39 550	+260	3%	E
30 TFSI Hybride S line	41 730	+150	3%	E
35 TFSI S line	40 850	+260	3%	E
35 TFSI Hybride S line	43 030	+125	3%	E
S3	63 000	+51 912	0%	E
RS 3	75 600	+60 000	nc	E
35 TDI Design	40 600	+260	0%	D
35 TDI S-Line	45 550	+260	3%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37 800	+330	0%	E
35 TFSI Avus	42 250	+330	0%	E
35 TFSI Hybride Avus	44 430	+190	0%	E
35 TDI Design	42 500	+330	0%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35 165	+190	2%	E
30 TFSI S line	40 115	+190	2%	E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+75	2%	E
35 TFSI S line	41 415	+210	2%	E
35 TFSI Hybride S line	43 495	+75	2%	E
S3	63 585	+32 935	0%	E
RS 3	77 000	+60 000	nc	E
35 TDI Design	41 165	+230	2%	D
35 TDI S-Line	46 115	+230	2%	D
Q3				
35 TFSI Design	40 850	+1 172	10%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	53 950	+12 753	4%	E
35 TDI Design	45 950	+1 360	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	54 950	+7 104	3%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43 285	+1 386	5%	E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	55 285	+15 275	5%	E
35 TDI Design	48 365	+950	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	57 385	+7 415	4%	D
Q4 e-Tron				
45 Design	53 550	0	6%	Elec
55 S Line Quattro	70 450	0	4%	Elec
55 Avus Quattro	72 550	0	3%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45 Design	55 550	0	3%	Elec
55 S-Line Quattro	72 450	0	4%	Elec
55 Avus Quattro	74 550	0	3%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+3 749	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54 670	+3 749	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	59 570	+3 749	0%	E
S5	79 750	+14 895	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 600	+2 120	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62 770	+2 120	0%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+4 394	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56 170	+4 394	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61 070	+4 576	0%	E
S5	81 250	+18 303	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+3 930	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64 270	+3 930	0%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	nc	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65 950	nc	nc	E
SQ5	98 930	nc	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	nc	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69 870	nc	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72 170	0	0%	Elec
251 S line	76 270	0	5%	Elec
Performance S line	81 500	0	5%	Elec
Quattro S line	87 550	0	5%	Elec
SQ6	99 870	0	0%	Elec
A6				
45 TFSI S-Line	67 190	+6 018	8%	E
50 TFSI e S-Line	75 190	0	5%	PHEV
55 TFSI e Compétition	78 190	0	10%	PHEV
35 TDI S line	61 090	+2 098	8%	D
40 TDI S line	64 790	+2 098	8%	D
40 TDI Advanced	65 290	+2 098	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	72 890	+9 626	7%	D
45 TDI Avus Quattro	83 590	+9 626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	86 990	+12 270	7%	D
S6	91 490	+39 185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	69 790	+9 809	10%	E
RS 6 Performance	148 090	+60 000	0%	E
50 TFSI e S line	77 790	0	4%	PHEV
55 TFSI e Compétition	80 790	0	3%	PHEV
35 TDI S line	63 690	+3 126	10%	D
40 TDI S line	67 390	+3 126	10%	D
40 TDI Advanced	67 890	+3 126	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	75 490	+14 681	7%	D
45 TDI Avus Quattro	86 190	+14 681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	89 590	+17 814	7%	D
S6	94 090	+53 865	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Advanced	77 430	+6 418	7%	D
45 TDI Advanced	82 130	+21 281	7%	D
45 TDI Avus	92 430	+21 281	7%	D
50 TDI Avus	95 830	+22 792	7%	D
55 TDI Avus	101 150	+48 093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	77 490	+6 293	7%	E
RS Performance	154 490	+60 000	7%	E
50 TFSI e S line	86 090	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	91 690	0	8%	PHEV
40 TDI S line	75 390	+2 648	7%	D
50 TDI S line Quattro	86 790	+20 336	7%	D
50 TDI Advanced Quattro	90 790	+20 336	7%	D
S7	100 690	+48 093	7%	D
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128 250	0	0%	Elec
S	138 250	0	0%	Elec
RS	162 400	0	0%	Elec
RS Performance	175 350	0	0%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	130 515	+60 000	0%	E
55 TFSI e S-Line	95 415	0	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	103 565	0	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	103 415	0	7%	PHEV
50 TDI S-Line	89 515	+60 000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	135 015	+60 000	6%	E
RS Performance	184 800	+60 000	6%	E
55 TFSI e S-Line	105 015	0	5%	PHEV
55 TFSI e Avus	115 015	0	5%	PHEV
60 TFSI e Compétition	113 015	0	4%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89 100	0	12%	Elec
55 S-Line	98 800	0	12%	Elec
55 Avus	107 300	0	5%	Elec
S	111 100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91 700	0	5%	Elec
55 S line	101 400	0	5%	Elec
55 Avus	109 900	0	0%	Elec
S	113 700	0	15%	Elec
A8				
S8	167 615	+60 000	8%	E
60 TFSI e Advanced	134 315	0	17%	PHEV
50 TDI Advanced	116 115	+53 865	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212 773	+60 000	nc	E
Flying Spur Speed	260 975	+60 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+60 000	0%	E
Flying Super Hybrid	219 126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	228 992	+60 000	0%	E
Continental GT S	253 650	+60 000	nc	E
Continental GT Speed	282 454	+60 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+60 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+60 000	nc	E
Continental GTC S	279 673	+60 000	nc	E
Continental GTC Speed	310 689	+60 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352 185	+60 000	nc	E
Bentayga V8	208 538	+60 000	0%	E
Bentayga S V8	238 790	+60 000	nc	E
Bentayga Hybrid	208 538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
120	38 900	+125	0%	E
120 M Sport Design	40 200	+125	0%	E
M135 xDrive	57 200	+12 063	0%	E
120d	41 500	0	0%	D
120d M Sport Design	42 800	0	0%	D
X1				
sDrive18i	43 650	+1 276	2%	E
sDrive18i xLine	46 050	+1 276	0%	E
sDrive20i xLine	48 050	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	49 300	+400	8%	E
M35i xDrive	62 900	+14 424	0%	E
xDrive25e	55 900	0	1%	PHEV
xDrive25e xLine	58 300	0	1%	PHEV
xDrive30e xLine	61 300	0	1%	PHEV
xDrive30e M Sport	62 550	0	1%	PHEV
sDrive18d	46 350	+330	2%	D
sDrive18d xLine	48 750	+330	0%	D
sDrive20d xLine	50 850	0	0%	D
sDrive20d M Sport	52 100	0	8%	D
xDrive23d M Sport	56 350	+1 110	8%	D
iX1				
eDrive20	46 900	-4 000	12%	Elec
xDrive30	57 150	0	12%	Elec
xDrive30 xLine	59 550	0	5%	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	47 650	+1 100	4%	E
M35i xDrive	64 900	+14 714	0%	E
sDrive18d	48 350	+1 150	4%	D
sDrive20d	50 450	+185	4%	D
sDrive20d M Sport	54 450	+185	0%	D
iX2 (nouveau)				
eDrive20	46 900	-4 000	0%	Elec
xDrive30	59 150	0	0%	Elec
xDrive30 M Sport	63 150	0	2%	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	38 800	+983	5%	E
220i	40 800	+260	5%	E
220i Luxury	42 850	+260	2%	E
225e xDrive	50 550	0	8%	PHEV
225e xDrive Luxury	52 600	0	8%	PHEV
218d	41 300	+440	5%	D
220d	43 400	0	5%	D
220d Luxury	45 450	0	2%	D
Série 2 Coupé (nouveau)				
220i M Sport	50 600	+1 504	nc	E
230i M Sport	54 200	+2 215	nc	E
M240i xDrive M Sport	66 800	+34 595	nc	E
M2	84 700	+60 000	nc	E
220d M Sport	53 500	+280	nc	D
Série 2 Gran Coupé				
218i	37 300	+280	11%	E
220i Auto.	41 600	+650	11%	E
220i M Sport Auto.	48 400	+650	11%	E
M235i xDrive	59 800	+5 278	7%	E
M235i xDrive Edition M Sport Pro	63 600	+5 278	nc	E
Série 3 (nouvelle)				
318i	48 700	+1 504	0%	E
318i M Sport	53 050	+1 504	0%	E
320i M Sport xDrive	57 550	+2 726	0%	E
M340i xDrive	72 500	+18 497	0%	E
M3 Competition M xDrive	120 000	+60 000	0%	E
330e	61 400	0	0%	PHEV
330e M Sport	64 450	0	0%	PHEV
318d	50 700	+280	0%	D
318d M Sport	55 050	+280	0%	D
320d M Sport xDrive	60 550	+1 340	0%	D
M340d xDrive	72 500	+5 552	0%	D
Série 3 Touring (nouvelle)				
318i	50 000	+2 370	0%	E
318i M Sport	54 350	+2 370	0%	E
M340i xDrive	73 800	+28 252	0%	E
M3 Competition M xDrive	122 200	+60 000	0%	E
330e	62 700	0	0%	PHEV
330e M Sport	65 750	0	0%	PHEV
318d	52 000	+1 140	0%	D
318d M Sport	56 350	+1 140	0%	D
320d M Sport xDrive	61 850	+2 324	0%	D
M340d xDrive	73 800	+7 593	0%	D
Série 4 Coupé (nouvelle)				
420i	54 200	+1 286	1%	E
M440i xDrive	76 000	+15 254	1%	E
M4 Competition M xDrive	121 000	+60 000	1%	E
M4 CS	162 000	+60 000	1%	E
420d xDrive	59 700	+2 000	1%	D
M440d xDrive	76 000	+7 646	1%	D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)				
420i	54 200	+2 249	0%	E
420i M Sport	58 350	+2 249	0%	E
M440i xDrive	76 000	+37 721	0%	E
420d xDrive	59 700	+2 498	0%	D
420d M Sport xDrive	63 850	+2 498	0%	D
430d M Sport xDrive	70 850	+5 045	0%	D
Série 4 Cabriolet (nouvelle)				
420i	61 700	+4 204	2%	E
M440i xDrive	83 500	+31 122	2%	E
M4 Competition M xDrive	127 700	+60 000	2%	E
420d	64 700	+3 415	2%	D
M440d xDrive	83 500	+13 437	2%	D
i4 (nouvelle)				
eDrive35	57 550	0	0%	Elec
eDrive35 M Sport	61 650	0	0%	Elec
eDrive40 M Sport	68 050	0	0%	Elec
M50	78 600	0	0%	Elec
Z4				
sDrive20i	55 500	+4 543	6%	E
M40i	70 900	+28 813	2%	E
X3 (nouveau)				
20 xDrive	63 900	+5 796	0%	E
20 xDrive M Sport	67 650	+5 796	0%	E
M50 xDrive M Sport	89 900	+21 867	0%	E
30e xDrive	71 900	0	0%	PHEV
30e xDrive M Sport	74 950	0	0%	PHEV
20d xDrive	64 900	+5 716	0%	D
20d xDrive M Sport	68 650	+5 716	0%	D
iX3				
iX3 Inspiring (1)	74 200	0	0%	Elec
iX3 Impressive (1)	82 300	0	19%	Elec
X4				
M Competition	119 200	+60 000	7%	E
xDrive20d xLine	62 450	+5 849	4%	D
xDrive30d xLine	69 250	+10 293	4%	D
xDrive30d M Sport	75 050	+10 293	11%	D
M40d	83 850	+18 567	7%	D
Série 5 (nouvelle)				
520i	62 800	+2 345	2%	E
530e	71 600	0	0%	PHEV
550e xDrive	83 600	0	0%	PHEV
550e M Sport xDrive	86 700	0	0%	PHEV
M5	159 000	0	0%	PHEV
520d	65 100	+3 215	2%	D
540d xDrive	76 100	+5 941	2%	D
540d M Sport xDrive	80 450	+5 940	nc	D
Série 5 Touring (nouvelle)				
530e	73 100	0	nc	PHEV
530e M Sport	77 450	0	nc	PHEV
M5	162 050	0	nc	PHEV
520d	66 600	+4 703	7%	D
540d xDrive	77 600	+8 072	7%	D
540 M Sport xDrive	81 950	+8 072	nc	D
i5 (nouvelle)				
eDrive40	76 200	0	9%	Elec
M60 xDrive	107 500	0	0%	Elec
i5 Touring (nouvelle)				
eDrive40	77 700	0	1%	Elec
M60 xDrive	109 000	0	3%	Elec
Série 8 Coupé				
840d xDrive	116 600	+14 070	2%	D
Série 8 Gran Coupé				
840d xDrive	113 600	+20 264	nc	D
Série 8 Cabriolet				
840d xDrive	124 600	+22 475	nc	D
X5				
xDrive50e xLine	103 600	0	4%	PHEV
xDrive30d xLine	90 000	+46 946	1%	D
iX				
xDrive40	84 200	0	13%	Elec
xDrive50	111 200	0	13%	Elec
M60	143 050	0	19%	Elec
XM				
50e	138 900	0	3%	PHEV
V8 4.4	179 500	0	2%	PHEV
Label Red	205 000	0	1%	PHEV
Série 7				
750e xDrive	133 300	0	5%	PHEV
M760e xDrive	158 200	0	7%	PHEV
740d xDrive	121 150	+16 929	1%	D
i7				
eDrive50	128 500	0	2%	Elec
xDrive60	151 800	0	2%	Elec
xDrive60 M Sport	158 750	0	1%	Elec
M70 xDrive	191 700	0	1%	Elec
X7				
xDrive40d	110 000	+60 000	6%	D
xDrive40d M Sport	114 950	+60 000	6%	D
BYD				
Dolphin				
204 Comfort (1)	33 990	0	4%	Elec
Atto 3				
Comfort (1)	37 990	0	0%	Elec
Seal (nouvelle)				
Design (1)	46 990	0	4%	Elec
Excellence AWD (1)	49 990	0	4%	Elec
Seal U (nouveau)				
DM-i Boost	37 500	0	0%	PHEV
DM-i Design	44 500	0	1%	PHEV
Electric Comfort (1)	41 890	0	3%	Elec
Tang				
AWD Flagship (1)	70 800	0	0%	Elec
Han				
AWD Executive (1)	71 160	0	5%	Elec
CADILLAC				
Lyriq Luxury	81 200	0	nc	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT	104 980	+60 000	0%	E
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111 530	+60 000	0%	E
CITROËN				
C3 (nouvelle)				
1.2 Turbo 100 You	14 990	+230	0%	E
1.2 Turbo 100 Max	19 200	+240	1%	E
ë-C3 113 You	23 300	-4 000	0%	Elec
ë-C3 113 Max	27 800	-4 000	0%	Elec
C3 Aircross (nouveau)				
1.2 Turbo 100 You	19 400	+540	0%	E
1.2 Turbo 100 You Pack Plus	21 500	+740	0%	E
1.2 Hybride 136 You Pack Plus	25 500	+125	0%	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	27 600	+150	0%	FHEV
Electrique 113 You	27 400	-4 000	0%	Elec
Electrique 113 You Pack Plus	29 500	-4 000	0%	Elec
C4				
1.2 PureTech 100 You	27 550	+125	4%	E
1.2 PureTech 130 You	29 050	+100	4%	E
1.2 PureTech 130 Plus	30 000	+75	4%	E
1.2 PureTech 130 Max	32 050	+75	11%	E
1.2 Hybride 100 You	31 050	0	12%	FHEV
1.2 Hybride 136 Plus	33 500	0	12%	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	35 550	0	12%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	33 800	+280	4%	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	35 850	+280	11%	D
ë-C4 136 You	35 740	-4 000	7%	Elec
ë-C4 136 Plus	42 050	-4 000	7%	Elec
ë-C4 156 You	37 240	-4 000	7%	Elec
ë-C4 156 Plus	43 050	-4 000	7%	Elec
ë-C4 156 Max	45 100	-4 000	7%	Elec
C4 X				
1.2 PureTech 100 You	28 250	+100	3%	E
1.2 PureTech 130 Plus Auto.	32 700	+280	3%	E
1.2 PureTech 130 Max Auto.	34 750	+280	3%	E
1.2 Hybride 136 Plus	34 200	0	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	36 250	0	3%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	34 500	+230	3%	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	36 550	+230	3%	D
ë-C4 136 You	36 440	-4 000	4%	Elec
ë-C4 136 Plus	42 750	-4 000	4%	Elec
ë-C4 156 You	37 940	-4 000	4%	Elec
ë-C4 156 Plus	43 750	-4 000	4%	Elec
ë-C4 156 Max	45 800	-4 000	4%	Elec
C5 Aircross				
1.2 PureTech 130 Plus	32 900	+1 172	8%	E
1.2 Hybride 136 Plus	37 400	+240	24%	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	40 000	+240	24%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 Plus	43 750	0	3%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	45 650	0	3%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	47 950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	37 700	+1 386	8%	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	40 000	+1 386	8%	D
C5 X				
1.2 PureTech 130 You	39 150	+650	3%	E
1.2 PureTech 130 Plus	41 750	+740	3%	E
1.2 Hybride 136 You	40 650	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Plus	43 250	0	nc	FHEV
Hybride Rechargeable 180 You	49 650	0	14%	PHEV
Hybride Rechargeable 180 Plus	53 150	0	14%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	55 050	0	14%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	57 050	0	14%	PHEV
CUPRA				
Leon (nouvelle)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	39 780	+210	12%	E
2.0 TSI 300 VZ	47 425	+13 014	0%	E
eHybrid 204 V	46 745	0	7%	PHEV
eHybrid 272 VZ	50 400	0	7%	PHEV
2.0 TDI 150 V	42 560	+240	12%	D
Leon Sportstourer (nouvelle)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	42 010	+230	7%	E
eHybrid 204 V	48 995	0	7%	PHEV
eHybrid 272 VZ	52 650	0	7%	PHEV
2.0 TDI 150 V	44 810	+260	7%	D
Born				
V230 Batterie L	39 090	-4 000	7%	Elec
V230 Batterie XL	39 990	-4 000	7%	Elec
VZ 325	46 490	-4 000	8%	Elec
Ateca				
1.5 TSI 150 V DSG	45 520	+2 544	10%	E
Terramar (nouveau)				
eTSI Hybrid 150 V	47 500	nc	nc	E
eHybrid 272 VZ	59 800	0	nc	PHEV
eHybrid 272 America's Cup	63 750	0	nc	PHEV
Formentor (nouveau)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	42 675	+310	18%	E
2.0 TSI 333 VZ 4Drive	55 730	+60 000	9%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Jogger				
1.0 TCe 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 TCe 110 Expression	20200	+330	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	26500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	4%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19690	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	+230	0%	GPL
1.3 TCe 130 Extreme	24900	+190	1%	E
1.3 TCe 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.2 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41650	0	1%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	10%	PHEV
E-Tense 225 Opera	56300	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	38500	+740	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line	41400	+740	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	11%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Opera 4x4	75000	0	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	47350	+1276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76600	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	PHEV
FERRARI				
Roma	246524	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	336289	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
SP3 Daytona	1968000	+60000	nc	E
Purosangue	384229	+60000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	0	nc	E
500e				
23,8 kWh	30400	-4000	6%	Elec
42 kWh	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	7%	Elec
Abarth	36900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh	33800	-4000	6%	Elec
42 kWh	37300	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	5%	Elec
600 (nouveau)				
1.2 Hybrid 100	24900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	3%	FHEV
e (RED)	35900	-4000	8%	Elec
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	10%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30590	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	32090	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	11%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11%	E
ST	40200	+28413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	6%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	6%	E
ST	41400	+28413	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	nc	6%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	2%	Elec
204 Extended Range	45900	-4000	2%	Elec
286 Extended Range	48900	-4000	2%	Elec
340 Extended Range	53900	0	2%	Elec
Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	49400	0	nc	Elec
340 Extended Range	56400	0	nc	Elec
Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	68990	0	2%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	2%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	2%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance [1]	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	57220	+35346	7%	E
Type R S	65800	+32935	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+2765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	2%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	17850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR	19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19950	nc	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20700	nc	15%	E
i20				
1.2 79 Initia	19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20800	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23600	nc	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	22300	0	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24100	0	5%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	27600	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	29950	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	32800	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	35950	nc	nc	E
Hybrid 129 Intuitive	33800	nc	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36150	nc	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-4000	4%	Elec
i30				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12%	E
i30 Fastback				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11%	E
i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E
Ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec
229 Creative	54200	0	12%	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson (nouveau)				
Hybrid 215 Initia	36900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	38800	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Exécutive Htrac	49800	+1901	nc	FHEV
Plug-in 253 Creative	47000	0	nc	PHEV
Plug-in 265 Executive	53000	0	nc	PHEV
Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65400	0	6%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59500	0	0%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	0%	PHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	nc	nc	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	0	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	0	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+10995	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	nc	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+51629	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24500	+260	2%	E
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude	28500	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude	28500	0	3%	FHEV
Electrique 156 Longitude	38000	-4000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+210	12%	FHEV
4xe 240 Overland	43500	0	11%	PHEV
4xe 240 Trailhawk	45500	0	11%	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	38900	+170	5%	E
4xe 190 Altitude	46950	0	8%	PHEV
4xe 240 Overland	47950	0	8%	PHEV
4xe 240 Summit	51450	0	8%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	0	2%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	0	2%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPi 63 Motion	15990	0	nc	E
1.0 DPi 63 Active	17090	0	nc	E
1.2 DPi 79 Active	17590	0	nc	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18490	0	nc	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22490	+190	10%	E
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	26150	+330	11%	E
1.5 T-GDi 140 Active	28450	+450	19%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	30650	+450	8%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Motion	27150	+360	12%	E
1.5 T-GDi 140 Active	29450	+650	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31650	+650	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	44740	0	8%	PHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	32950	+540	8%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28250	+650	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	30750	+1172	8%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	33750	+1172	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41040	0	12%	PHEV
Niro				
Hybride Motion	33790	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40640	0	6%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41640	0	6%	PHEV
EV Active	46690	0	9%	Elec
EV Premium	48290	0	9%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	32840	+1761	2%	E
1.6 T-GDi 230 Hybride Active	39690	+720	5%	FHEV
1.6 T-GDi 230 Hybride 30 Years	42290	+720	5%	FHEV
1.6 T-GDi 265 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53390	0	2%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	36940	+350	2%	D
EV6				
170 Air Active	49690	0	13%	Elec
229 Air Active	53690	0	13%	Elec
229 Air Design	57490	0	13%	Elec
325 Air Design 4x4	61490	0	13%	Elec
325 GT-Line 4x4	65490	0	11%	Elec
GT	74690	0	6%	Elec
Sorento (nouveau)				
Hybride Active	47990	+6189	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	54490	0	6%	PHEV
EV9 (nouveau)				
204	73000	0	0%	Elec
385 4x4	80000	0	0%	Elec
385 GT-Line 4x4	86000	0	0%	Elec
LAMBORGHINI				
Huracan Sterrato	270000	+60000	nc	E
Huracan STO	299295	+60000	nc	E
Revuelto	506808	+60000	nc	E
Countach LPI 800-4	2400000	+60000	nc	E
Urus Performante	268555	+60000	nc	E
LANCIA				
Ypsilon (nouvelle)				
1.2 Hybrid 100	24500	nc	nc	FHEV
1.2 Hybrid 100 LX	27500	nc	nc	FHEV
Electrique 156	34800	-4000	nc	Elec
Electrique 156 LX	37800	-4000	nc	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
PHEV S	61200	0	4%	PHEV
PHEV Dynamic SE	68400	0	4%	PHEV
D200 S	57100	+11877	4%	D
D200 Dynamic SE	64700	nc	nc	D
Discovery Sport				
PHEV S	61300	0	5%	PHEV
PHEV Dynamic SE	67600	0	5%	PHEV
D200 Dynamic SE	64000	nc	nc	D
D200 Dynamic HSE	70600	nc	nc	D
Discovery				
D350 HSE	96900	nc	nc	D
Range Rover Velar (nouveau)				
P400e S	82200	0	4%	PHEV
D200 S	70500	+13973	5%	D
Defender 90				
P400 SE	81000	+60000	7%	E
P525 Carpathian X-Dynamic	144300	+60000	nc	E
D200 SE X-Dynamic	72600	+60000	7%	D
D250 HSE X-Dynamic	84200	+60000	nc	D
D300 SE X-Dynamic	82000	+60000	7%	D
Defender 110				
P400 HSE X-Dynamic	97600	+60000	nc	E
P525 Carpathian X-Dynamic	147900	+60000	nc	E
P400e X X-Dynamic	118700	0	6%	PHEV
D250 SE X-Dynamic	84000	+60000	7%	D
D300 HSE X-Dynamic	94600	+60000	nc	D
Range Rover Sport				
P460e S	103200	0	nc	PHEV
P460e SE	109800	0	nc	PHEV
P550e Autobiography Dynamic	143700	0	nc	PHEV
D250 SE	95400	+60000	nc	D
D350 Autobiography Dynamic	124700	+60000	nc	D
Range Rover				
P530 Autobiography	192300	+60000	0%	E
P615 SV	238700	+60000	0%	E
P460e SE	147500	0	1%	PHEV
P550e HSE	167400	0	1%	PHEV
P550e Autobiography	179400	0	1%	PHEV
D350 HSE	151700	+60000	0%	D
LEAP MOTOR				
T03 [1]	25990	0	0%	Elec
LEXUS				
LBX (nouveau)				
Hybride	34300	0	3%	FHEV
UX				
300h	41990	0	5%	FHEV
300e Pack	57400	0	14%	Elec
NX				
350h Pack	57500	+2355	9%	FHEV
450h+ Luxe 4WD	70000	0	10%	PHEV
450h+ Executive 4WD	81000	0	10%	PHEV
ES				
300h Luxe	64700	+685	11%	FHEV
RX (nouveau)				
450h+ Luxe	93400	0	12%	PHEV
500h F Sport Executive	99200	+40874	0%	FHEV
RZ				
300e Pack	57500	0	2%	Elec
LM (nouveau)				
350h Executive 7 places	126000	+21192	0%	FHEV
LS				
500h	119900	+31658	nc	FHEV
LOTUS				
Eletre (nouveau)				
603 [1]	97890	0	0%	Elec
R 905 [1]	153090	0	0%	Elec
LYNK & CO				
01				
base	41500	0	0%	PHEV
MASERATI				
Grecale				
GT	81200	+60000	0%	E
Modena	90800	+60000	0%	E
Trofeo	121600	+60000	4%	E
Folgore	125850	0	0%	Elec
Ghibli				
Modena	145350	+60000	0%	E
GT	105250	+39846	0%	FHEV
Levante				
Modena	149000	+60000	0%	E
GT	111500	+60000	0%	FHEV
Quattroporte				
Modena	174500	+60000	0%	E
Gran Turismo				
Modena	181350	+60000	nc	E
Trofeo	225650	+60000	nc	E
Folgore	199900	0	nc	Elec
MC20				
630	251950	+60000	0%	E
MC20 Cielo				
630	287250	+60000	0%	E
MAZDA				
Mazda 2				
1.5 e-SkyActiv-G M Hybrid 90 Centre-Line	20250	0	3%	E
1.5 SkyActiv-G 90 Exclusive-Line Auto.	26100	+150	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Exclusive-Line	25550	0	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Homura Aka	26450	0	3%	E
Mazda 2 Hybrid				
Pure	25250	0	2%	FHEV
Mazda 3 5p.				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+190	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+210	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Homura	30500	+210	4%	E
2.0 e-SkyActiv-X 186 Homura	31800	+50	4%	E
2.0 e-SkyActiv-X 186 Nagisa	33100	+50	4%	E
Mazda 3 Berline				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+100	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+125	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Exclusive-Line	30300	+125	4%	E
2.0 e-SkyActiv-X 186 Exclusive-Line	31600	0	4%	E
CX-30				
2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	29800	nc	4%	E
2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	32250	nc	nc	E
2.0 e-SkyActiv X 186 Exclusive-Line	37300	+240	4%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 Takumi	39200	nc	nc	E
MX-30				
e-SkyActiv 145 Prime-Line	38250	-4000	3%	Elec
e-SkyActiv R-4V 170 Prime-Line	38950	0	3%	PHEV
e-SkyActiv R-4V 170 Exclusive-Line	39250	0	6%	PHEV
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 Prime-Line	36200	+2199	4%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Homura Auto.	48700	+5805	6%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Takumi Auto.	49500	+5805	6%	E
2.2 SkyActiv-D 150 Centre-Line	41100	+2481	5%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Exclusive-Line Auto.	48200	+5309	3%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Homura Auto.	51200	+5309	8%	D
CX-60				
2.5 eSkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	63100	0	4%	PHEV
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	72150	nc	4%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	73200	nc	nc	D
CX-80 (nouveau)				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	63100	0	nc	PHEV
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	69250	0	nc	PHEV
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	72150	nc	nc	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	73200	nc	nc	D
MX-5 Roadster				
1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	33000	nc	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line	39500	nc	2%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	7%	E
MX-5 RF				
1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	nc	nc	E
2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line	42000	nc	nc	E
2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E
MERCEDES				
Classe A				
180 Progressive Line	39150	+450	0%	E
180 AMG Line	41450	+450	9%	E
200 AMG Line	43450	+450	9%	E
35 AMG 4Matic	63650	+40918	0%	E
45 S AMG 4Matic+	79200	+60000	0%	E
250 e AMG Line	51050	0	8%	PHEV
180 d Progressive Line	40450	+360	0%	D
180 d AMG line	42750	+360	9%	D
200 d AMG Line	44750	+260	9%	D
Classe A Berline				
180 Progressive Line	39800	+330	0%	E
200 Progressive Line	41800	+330	0%	E
200 AMG Line	45250	+330	3%	E
35 AMG 4Matic	64300	+31174	0%	E
250 e AMG Line	52850	0	0%	PHEV
180 d Progressive Line	41100	+310	0%	D
200 d Progressive Line	43100	+240	0%	D
200 d AMG Line	46550	+240	3%	D
Classe B				
180 Progressive Line	40100	+818	6%	E
180 AMG Line	43750	+818	5%	E
200 AMG Line	45750	+818	5%	E
250 e AMG Line	53650	0	11%	PHEV
180 d Progressive Line	41400	+650	6%	D
180 d AMG Line	45050	+650	5%	D
200 d AMG Line	45850	+400	5%	D
CLA Coupé				
180 Progressive Line	43700	+450	3%	E
200 Progressive Line	46250	+450	3%	E
200 AMG Line	49450	+450	8%	E
35 AMG 4Matic	69750	+33735	3%	E
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	83000	+60000	3%	E
250 e AMG Line	57950	0	7%	PHEV
180 d Progressive Line	45000	+450	3%	D
200 d Progressive Line	47550	+280	3%	D
200 d AMG Line	50750	+280	8%	D
220 d AMG Line	55550	+410	8%	D
CLA Shooting Brake				
180 Progressive Line	44900	+740	5%	E
200 Progressive Line	47450	+740	5%	E
200 AMG Line	50550	+740	12%	E
35 AMG 4Matic	70850	+44229	5%	E
45 S AMG 4Matic+	84100	+60000	5%	E
250 e Progressive Line	55950	0	5%	PHEV
180 d Progressive Line	46200	+740	5%	D
200 d Progressive Line	48750	+560	5%	D
200 d AMG Line	51850	+560	12%	D
220 d AMG Line	56650	+710	12%	D
GLA (nouveau)				
180 Progressive Line	44550	+2370	8%	E
200 Progressive Line	46300	+2370	8%	E
200 AMG Line	49900	+2370	5%	E
35 AMG 4Matic	69700	+60000	8%	E
45 AMG S 4Matic	83350	+60000	8%	E
250 e AMG Line	58450	0	10%	PHEV
180 d AMG Line	49050	+1583	5%	D
200 d AMG Line	50800	+1583	5%	D
220 d AMG Line 4Matic	57500	+3151	5%	D
EQA (nouveau)				
250+ Edition	46950	-4000	4%	Elec
350 AMG Line 4Matic	64700	0	nc	Elec
GLB (nouveau)				
200 Progressive Line	49750	+3731	5%	E
35 AMG 4Matic	73150	+60000	5%	E
200 d Progressive Line	50650	+2804	5%	D
220 d AMG Line 4Matic	60950	+4444	11%	D
EQB (nouveau)				
250+ Edition	46950	-4000	0%	Elec
350 AMG Line 4Matic	68150	0	6%	Elec
Classe C				
200 Avantgarde Line	54700	+2036	6%	E
43 AMG 4Matic	80200	+60000	0%	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	63550	0	11%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line	66500	0	11%	PHEV
400 e Hybrid EQ AMG Line 4Matic	75250	0	11%	PHEV
63 AMG S E-Perfomance	134900	+13281	0%	PHEV
200 d Avantgarde Line	53900	+1525	6%	D
220 d Avantgarde Line	58100	+1500	6%	D
220 d AMG Line	61050	+1500	11%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line	70150	0	4%	PHEV
Classe C Break				
200 Avantgarde Line	56200	+3299	5%	E
43 AMG 4Matic	81700	+60000	0%	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	65050	0	4%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line	68000	0	4%	PHEV
63 AMG S E-Performance	138400	+14031	2%	PHEV
200 d Avantgarde Line	55400	+2090	5%	D
220 d Avantgarde Line	59600	+2170	5%	D
220 d AMG Line	62550	+2170	4%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line	71650	0	4%	PHEV
Classe C All-Terrain				
200	60250	+5927	4%	E
220 d	63650	+4260	4%	D
GLC				
43 AMG	85400	+60000	nc	E
300 e Avantgarde Line	72150	0	5%	PHEV
300 e AMG Line	76950	0	5%	PHEV
400 e AMG Line	79750	0	5%	PHEV
63 AMG S E-Performance	138900	+23070	3%	PHEV
220 d Avantgarde Line	63500	nc	nc	D
220 d AMG Line	68300	nc	nc	D
450 d AMG Line	81000	nc	nc	D
300 de Hybrid EQ AMG Line	79600	0	3%	PH

Le prix des voitures neuves

	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	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	35500	+540	nc	E
Cooper S Essential	40100	+1074	nc	E
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	6%	E
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	4%	E
Aceman (nouveau)				
E Essential (1)	36000	0	0%	Elec
E Classic (1)	40160	0	0%	Elec
SE Classic (1)	44810	0	0%	Elec
SE Favoured (1)	46020	0	0%	Elec
SE JCW (1)	47950	0	0%	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+898	nc	E
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	18890	+50	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+50	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX				
1.0 MPI-T 91 Invite	25490	+898	8%	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31990	+818	8%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35290	0	11%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	38490	0	11%	FHEV
1.6 MPI PHEV 159 Instyle	43490	0	7%	PHEV
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	0	14%	PHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+400	4%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	3%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	3%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
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	44700	0	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45100	0	5%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	5%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	6%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	6%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	5%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	5%	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61800	0	3%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+2140	2%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4521	2%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4631	8%	FHEV
Townstar Combi				
1.3 TCe 130 Acenta	28860	+2544	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39000	-4000	4%	Elec
OPEL				
Corsa				
1.2 75 Edition	19400	+100	nc	E
1.2 75 GS	21300	+100	9%	E
1.2 Turbo 100 GS	22600	+50	9%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	26200	+240	9%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	nc	FHEV
Electrique 136	32000	-4000	8%	Elec
Electrique 156 GS	35000	-4000	8%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26000	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	nc	nc	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-4000	nc	Elec
Electric 113 GS	31500	-4000	nc	Elec
Mokka				
1.2 Turbo 100	25900	+190	12%	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+360	12%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	29000	+170	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31500	+170	10%	E
Electric 136	42000	-4000	10%	Elec
Electric 156 GS	44000	-4000	10%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 110	28550	+170	10%	E
1.2 Turbo 130 GS	32800	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	5%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	PHEV
GSe	49150	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33550	+230	10%	D
Electric 156	40990	-4000	5%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29700	+170	7%	E
1.2 Turbo 130 GS	33950	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+230	6%	D
Electric 156	42140	-4000	9%	Elec
Grandland				
1.2 Turbo 130 GS Light	38900	+740	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light	42100	+210	8%	FHEV
Combo Life (nouveau)				
Electric Elégance	36850	-4000	nc	Elec
PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19550	+100	7%	E
1.2 PureTech 100 Active	20850	0	7%	E
1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	7%	E
1.2 PureTech 100 GT	24650	0	3%	E
1.2 Hybrid 100 Active	23550	0	2%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	3%	FHEV
électrique 136 ch Active	34100	-4000	2%	Elec
électrique 136 Allure	38100	-4000	2%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	2%	Elec
2008				
1.2 PureTech 100 Active	26700	+170	20%	E
1.2 PureTech 100 Allure	28500	+170	11%	E
1.2 Hybrid 136 Active	30900	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	6%	FHEV
Electrique 136 Active	39250	-4000	6%	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Active	40250	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	6%	Elec
308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29920	+210	13%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	23%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	10%	FHEV
PHEV 180 Active Pack	41170	0	14%	PHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	14%	PHEV
PHEV 225 GT	47520	0	14%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	23%	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	14%	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	14%	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	14%	Elec
308 SW				
1.2 PureTech 130 Active Pack	30920	+240	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure	32770	+240	7%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	32950	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	6%	FHEV
PHEV 180 Active Pack	42170	0	5%	PHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5%	PHEV
PHEV 225 GT	48520	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	3%	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec
3008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	38490	nc	13%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	42990	nc	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 GT	47490	nc	nc	PHEV
Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec
Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	FHEV
PHEV 180 Allure	45600	0	16%	PHEV
PHEV 180 GT	49350	0	16%	PHEV
PHEV 225 GT	51250	0	16%	PHEV
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	54400	0	8%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	0	7%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+330	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3%	D
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	53800	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	55700	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+540	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3%	D
5008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	40490	nc	nc	FHEV
Hybrid 136 GT	44990	nc	nc	FHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	44990	0	nc	PHEV
Hybride Rechargable 195 GT	49490	0	nc	PHEV
Electric 210 Allure	46990	0	0%	Elec
Electric 210 GT	51490	-4000	0%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67886	+60000	0%	E
S	81087	+60000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60000	0%	E
Spyder RS	169052	+60000	0%	E
718 Cayman				
2.0	65847	+60000	0%	E
S	79017	+60000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60000	0%	E
GT4 RS	169052	+60000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	nc	Elec
4S	124296	0	nc	Elec
Turbo	179560	0	nc	Elec
Turbo S	216207	0	nc	Elec
Turbo GT	246538	0	nc	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	nc	Elec
4S	125300	0	nc	Elec
Turbo	180550	0	nc	Elec
Turbo S	216197	0	nc	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130068	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216692	0	0%	Elec
Panamera (nouvelle)				
2.9	109728	+60000	0%	E
GTS	167787	nc	nc	E
4 E-Hybrid	125306	0	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140540	0	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	0	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	0	nc	PHEV
Macan				
2.0	72086	+60000	0%	E
T	77278	+60000	0%	E
S	81873	+60000	0%	E
GTS	98626	+60000	0%	E
Macan électrique (nouveau)				
Propulsion	82959	0	nc	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4 S	93091	0	nc	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+60000	0%	E
S	122400	+60000	0%	E
GTS	144700	nc	nc	E
E-Hybrid	118800	0	1%	PHEV
S E-Hybrid	128700	0	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	0	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0%	E
S	127400	+60000	0%	E
GTS	148100	nc	0%	E
E-Hybrid	118600	0	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	0	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	192000	0	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCe 65 Evolution	18700	+100	11%	E
1.0 TCe 90 Evolution	20000	0	11%	E
1.0 TCe 90 Techno	21500	+50	11%	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	23500	+75	6%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	2%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400	0	2%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27700	0	2%	FHEV
1.0 TCe 100 GPL Evolution	20400	0	11%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22600	0	11%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
150 Autonomie Confort Techno	33490	-4000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-4000	0%	Elec
Captur (nouveau)				
1.0 TCe 90 Evolution	24900	+400	18%	E
1.0 TCe 90 Techno	27500	+360	17%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Evolution	27200	+400	18%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Techno	29800	+400	17%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	32100	+400	4%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	28900	0	6%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	31500	0	6%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	33800	0	6%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	25300	+740	18%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	27900	+740	17%	GPL
Megane E-Tech				
130 Autonomie urbaine Equilibre	34000	-4000	2%	Elec
130 Autonomie confort Evolution	38000	-4000	2%	Elec
220 Autonomie confort Techno	40000	-4000	2%	Elec
220 Autonomie confort Iconic	42000	-4000	2%	Elec
Symbioz (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34900	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	36400	0	3%	FHEV
Scénic E-Tech (nouveau)				
170 Autonomie confort Evolution	39990	-4000	2%	Elec
170 Autonomie confort Techno	41990	-4000	4%	Elec
220 Grande autonomie Techno	46990	-4000	4%	Elec
Austral				
1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution	35800	+50	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Evolution Auto.	37300	+898	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Techno Auto.	38500	+1074	18%	E
1.3 M. Hyb. 160 Techno Esprit Alpine Auto.	40200	+1074	8%	E
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	42000	0	16%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Techno Esprit Alpine	43700	0	16%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	44700	0	16%	FHEV
Arkana				
1.3 Mild Hybrid 140 Evolution	31700	+310	3%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno	33200	+310	6%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	38400	+540	3%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	33900	0	3%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	35400	0	3%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	38400	0	3%	FHEV
Espace				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	2%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	48300	0	6%	FHEV
Rafale (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	2%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	49000	0	1%	FHEV
E-Tech hyb. rech. 300 Esprit Alpine 4x4	54500	0	nc	PHEV
E-Tech hyb. rech. 300 Atelier Alpine 4x4	59000	0	nc	PHEV
Kangoo				
1.3 TCe 100 Evolution	28000	+3119	nc	E
1.3 TCe 130 Techno	28500	+2726	7%	E
1.5 Blue dCi 95 Evolution	28000	+740	nc	D
1.5 Blue dCi 115 Techno	30500	+983	7%	D
E-Tech 120 Evolution	37500	-4000	4%	Elec
ROLLS-ROYCE				
Ghost	319800	+60000	0%	E
Ghost Black Badge	376200	+60000	nc	E
Phantom	486000	+60000	nc	E
Cullinan	381800	+60000	nc	E
Cullinan Black Badge	417000	+60000	nc	E
SEAT				
Ibiza				
1.0 TSI 95 Copa	22945	+75	17%	E
1.0 TSI 115 Copa DSG	25095	+125	17%	E
1.0 TSI 115 FR DSG	29150	+125	13%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	30500	+310	13%	E
1.5 TSI 150 FR Anniversary DSG	31905	+310	17%	E
Arona				
1.0 TSI 95 Copa	25240	+190	16%	E
1.0 TSI 115 Copa DSG	28140	+240	16%	E
1.0 TSI 115 Xperience DSG	31750	+240	17%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	33700	+280	17%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	35300	+280	19%	E
León				
1.5 TSI 115 Copa	30205	+360	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa DSG	32605	+190	6%	E
2.0 TDI 115 Copa	34255	+100	6%	D
León Sportstourer				
1.5 TSI 115 Copa	31305	+400	6%	E
1.5 eTSI 115 Copa DSG	33705	+210	6%	E
2.0 TDI 115 Copa	35355	+125	6%	D
Ateca				
1.0 TSI 115 Copa	33690	+1386	23%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	42500	+1504	8%	E
2.0 TDI 150 Copa DSG	41990	+1172	23%	D
2.0 TDI 150 Xperience DSG	46700	+1172	8%	D
SERES				
3 Confort (1)	33990	0	11%	Elec
SKODA				
Fabia				
1.0 MPI 80 Active	20160	0	12%	E
1.0 TSI 95 Selection	23030	nc	14%	E
1.0 TSI 95 Monte Carlo	26390	nc	10%	E
1.0 TSI 116 Evo 2 Monte Carlo DSG	28050	nc	10%	E
1.5 TSI 150 Evo 2 Monte Carlo DSG	29650	nc	10%	E
Kamiq (nouveau)				
1.0 TSI Evo 2 95 Active	23900	nc	7%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	27700	nc	12%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo	32900	nc	13%	E
1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36060	nc	13%	E
Scala (nouvelle)				
1.0 TSI Evo 2 95 Active	24530	nc	7%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	28200	nc	11%	E
1.5 TSI 150 ACT Selection	29690	nc	11%	E
Karoq				
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	34410	+400	13%	E
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 Selection	38490	+650	13%	E
2.0 TDI 116 Selection	37900	+280	13%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	41270	+400	13%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	45830	+400	9%	D
Enyaq				
85 Sportline	61060	0	15%	Elec
85x Sportline	63330	0	15%	Elec
RS	63590	0	14%	Elec
Enyaq Coupé				
85 Sportline	62920	0	16%	Elec
85x Sportline	65190	0	16%	Elec
RS	65400	0	8%	Elec
Octavia (nouvelle)				
1.5 TSI 116 Selection	30010	+75	9%	E
1.5 TSI Hybrid 116 Selection	32540	0	9%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Selection	34630	0	9%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	40810	0	8%	E
RS	46580	nc	15%	E
2.0 TDI 116 Selection	33250	0	9%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	36580	0	9%	D
2.0 TDI 150 Sportline	42770	0	8%	D
Octavia Combi (nouvelle)				
1.5 TSI 116 Selection	31110	+150	11%	E
1.5 TSI Hybrid 116 Selection	33480	0	11%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Selection	35740	0	11%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	42080	0	15%	E
RS	47710	nc	nc	E
2.0 TDI 116 Selection	34350	0	11%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	37680	+100	11%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	44030	+100	15%	D
Kodiaq (nouveau)				
1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection	44110	+1190	6%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	50790	0	8%	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Sportline	54790	0	8%	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	48610	+2228	6%	D
2.0 TDI 193 Selection 4x4	52610	nc	6%	D
2.0 TDI 193 Sportline 4x4	56610	nc	nc	D
Superb (nouvelle)				
1.5 TSI 150 Hybrid Selection	44620	+100	10%	E
2.0 TDI 150 Selection	48120	+280	10%	D
Superb Combi (nouvelle)				
1.5 TSI 150 Hybrid Selection	45720	+150	1%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	52290	0	7%	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Laurin & Klement	61060	0	7%	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	49220	+330	1%	D
2.0 TDI 193 Selection 4x4	53220	nc	1%	D
2.0 TDI 193 Laurin & Klement 4x4	62070	nc	8%	D
SMART				
#1 (nouvelle)				
Pro (1)	36315	0	6%	Elec
Brabus	47815	0	6%	Elec
#3 (nouveau)				
272 47 kWh Pro (1)	37315	0	8%	Elec
272 62 kWh Pro + (1)	42315	0	8%	Elec
272 62 kWh Premium (1)	45315	0	8%	Elec
Brabus (1)	49815	0	8%	Elec
SUBARU				
Impreza				
e-Boxer Confort	34990	+13014	5%	FHEV
e-Boxer Premium	36990	+13014	nc	FHEV
Solterra (nouveau)				
Confort	59990	0	19%	Elec
SUZUKI				
Ignis				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	17190	0	13%	E
Swift (nouvelle)				
1.2 Hybrid Avantage	18990	0	0%	E
Vitara (nouveau)				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	25990	nc	nc	E
1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	28990	nc	nc	E
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	29990	nc	nc	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	31640	nc	nc	E
Swace				
1.8 Hybrid Privilège	33750	0	9%	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	28390	+100	7%	E
1.4 Boosterjet Hybrid Style	31990	+100	14%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	34790	+50	8%	FHEV
Across				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	59290	0	17%	PHEV
TESLA				
Model 3 (nouvelle)				
Propulsion (1)	41490	0	3%	Elec
Grande Autonomie (1)	50490	0	3%	Elec
Performance (1)	57490	0	0%	Elec
Model Y				
Propulsion	44990	-4000	5%	Elec
Grande Autonomie	46990	-4000	5%	Elec
Performance	57990	0	4%	Elec
Model S				
Dual Motor	92990	0	0%	Elec
Plaid	107990	0	0%	Elec
Model X				
Dual Motor	99990	0	0%	Elec
Plaid	114990	0	0%	Elec
TOYOTA				
Aygo X				
1.0 VVT-i 72 Dynamic	18900	0	13%	E
Yaris				
GR	46300	+60000	0%	E
116h Design	26450	0	13%	FHEV
116h Collection	29450	0	6%	FHEV
130h GR Sport	30450	0	8%	FHEV
130h Première	31450	0	6%	FHEV
Yaris Cross				
116h Dynamic	28200	0	6%	FHEV
130h Collection	33700	+100	6%	FHEV
130h GR Sport	33700	+100	6%	FHEV
C-HR (nouveau)				
1.8 Hybride 140 Dynamic	34900	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Design	38900	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Collection	43400	0	2%	FHEV
Hybride rechargeable 225 Collection	49400	0	0%	PHEV
Hybride rechargeable 225 GR Sport	49400	0	0%	PHEV
Corolla				
1.8 Hybride 140 Dynamic	33750	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	39150	0	11%	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride 140 Dynamic	35850	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 Design	38950	0	15%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	40250	0	11%	FHEV
Rav4				
Hybride Dynamic	44500	+230	6%	FHEV
Hybride Rechargeable AWD Design	52950	0	3%	PHEV
Hybride Rech. AWD Collection	61050	0	3%	PHEV
Prius				
Hybride Rechargeable 223 Dynamic	43900	0	5%	PHEV
bZ4X				
Origin	43900	0	8%	Elec
Mirai				
Lounge	73000	0	0%	Hyd
Highlander				
Hybride 248 Lounge	71000	+10534	5%	FHEV
Land Cruiser (nouveau)				
204 D-4D LeCap	69000	+60000	0%	D
GR Supra				
2.0 Safety	58600	+4543	7%	E
3.0	69600	+28413	2%	E
3.0 Pack Premium	71600	+28413	6%	E
Proace City Verso (nouveau)				
1.2 VVT-i 110 Dynamic	25900	+1276	nc	E
1.5 D-4D 100 Dynamic	26850	+898	nc	D
1.5 D-4D 130 Dynamic	28450	+2544	nc	D
1.5 D-4D 130 Executive	31950	+2918	nc	D
Electric 50 kWh Dynamic	40295	-4000	nc	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI 80	21630	+170	16%	E
1.0 TSI 95 Life	24975	+50	13%	E
1.0 TSI 95 VW Edition	24705	+50	8%	E
1.0 TSI 116 Style DSG	28880	+170	16%	E
1.0 TSI 116 R-Line DSG	29850	+170	13%	E
GTI	34940	+1629	7%	E
T-Cross (nouveau)				
1.0 TSI 95 Life	28690	+260	6%	E
1.0 TSI 95 VW Edition	28690	+260	10%	E
1.0 TSI 116 VW Edition	28150	+240	10%	E
1.0 TSI 116 Life Plus	29290	+240	7%	E
1.5 TSI 150 Style DSG	35000	+540	11%	E
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35320	+540	12%	E
Taigo				
1.0 TSI 95	24570	+150	11%	E
1.0 TSI 116 Life	28610	+170

Retro+

4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

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

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350 094 848. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : design'it. *Au 19/09/2023

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 mobilite-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.