

N° 1892 - Vendredi
6 décembre 2024

Dossier essais

Les 200 modèles les plus sobres !

P. 24



Révélation



Nouveautés

Renault Clio 6

Elle arrive en 2026
et reste fidèle
à l'essence P. 16

Match

Compactes essence :
la rencontre au sommet



Nouvelle BMW Série 1

Mieux que l'Audi A3 et la Mercedes Classe A ? P. 34

Essai panoramique P. 30



MG ZS Hybrid+

197 ch 6,5 l/100 km Moins de 23 000 €

Spécial berlines d'occasion

P. 44

Décote maxi = bonnes affaires garanties

Vie quotidienne

Peugeot 3008

Que vaut-il à l'usage ?



P. 40

Et aussi

P. 20



Tesla Cybercab

On est monté à bord du futur taxi autonome

ACTUS P. 12

2025 : le bonus devient minus !

Formule 1

P. 56



Verstappen

Et de quatre !

Pratique

P. 43

Autos non chaînables : toutes les solutions

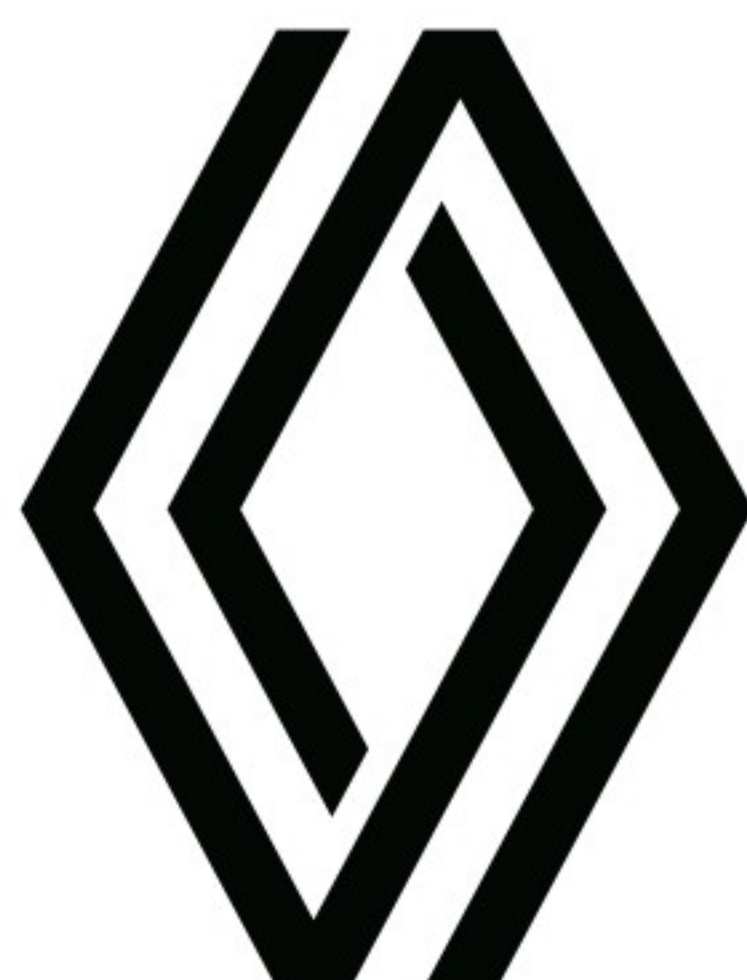
L 14629 - 1892 - F : 2,50 €



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



**finaliste
voiture de l'année 2025**



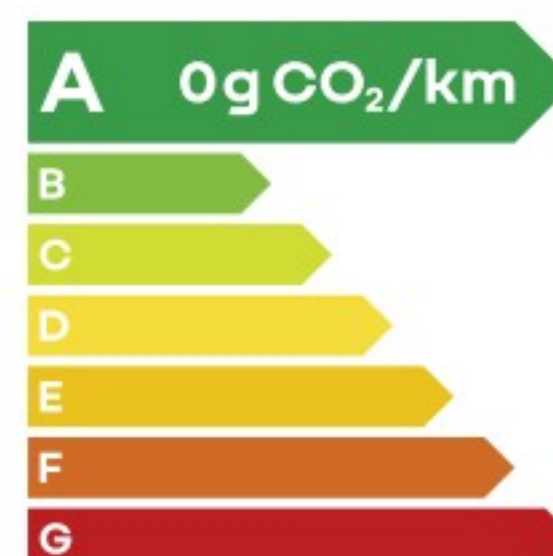
RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

borne de recharge offerte⁽¹⁾

4 000€ de bonus écologique avant changement des conditions⁽²⁾

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

profiter
de l'offre





(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 1^{er} au 31/12/24**. 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) sous réserve de confirmation et d'éligibilité selon conditions prévues par la réglementation applicable, voir sur service-public.fr. (3) selon données wltp. (4) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)*: 0.**
***selon norme wltp.**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid.

Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100 % électrique.*



Les belles histoires
commencent ensemble.



A 12 g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

* Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100 % électrique combiné WLTP pour un Tiguan Life Plus eHybrid 204 ch. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'information auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,6. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 9-12. Valeurs au 25/07/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

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

ACTU

- 6 **L'événement** Voitures de collection : portrait-robot d'une passion
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Voici la future Renault Clio !
- 20 **Les voitures** de la semaine : A bord du Tesla Cybercab

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Les 200 modèles les plus sobres
- 30 **Panoramique** Le nouveau MG ZS 1.5 Hybrid+ Luxury de 197 ch
- 34 **Match** La BMW Série 1 120 M Sport de 170 ch face aux Audi A3 Sportback de 150 ch et Mercedes Classe A de 163 ch
- 40 **Testé au quotidien** Le nouveau Peugeot 3008 Hybrid

GUIDE PRATIQUE

- 42 **Les coaches Auto Plus** Voitures dites "non chaînables" : des solutions existent
- 44 **Acheter une voiture d'occasion** Berlines compactes, familiales et routières : la grande braderie
- 47 **Ça vous est arrivé**
- 48 **Les stars de l'occasion** Une Hyundai Ioniq (2016-2022) à moins de 15000 €
- 50 **Le coin des experts** Carnets d'entretien & d'utilisateur dématérialisés : une avancée ?

MAGAZINE

- 52 **Dossier** Spécial cadeaux de Noël
- 56 **Le sport** F1 : Verstappen Puissance 4
- 58 **Auto Plus Classiques** La Simca 1100 break (1968)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



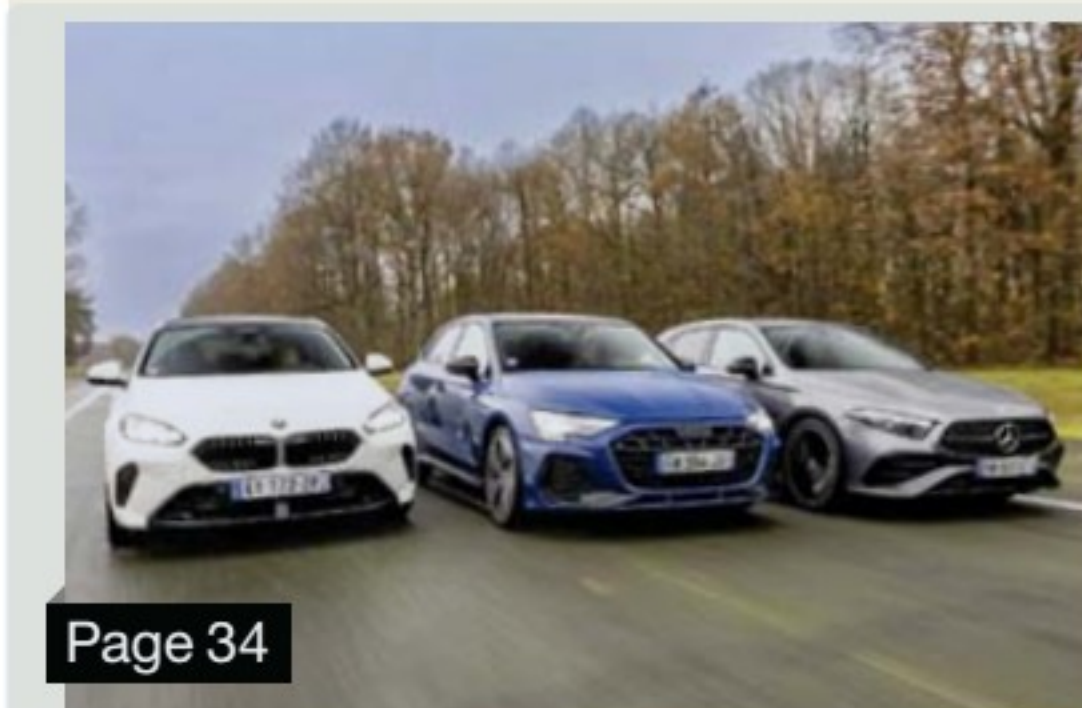
Page 16

R. DEMARETS



Page 30

F. GROUT



Page 34

A. SAUNIER

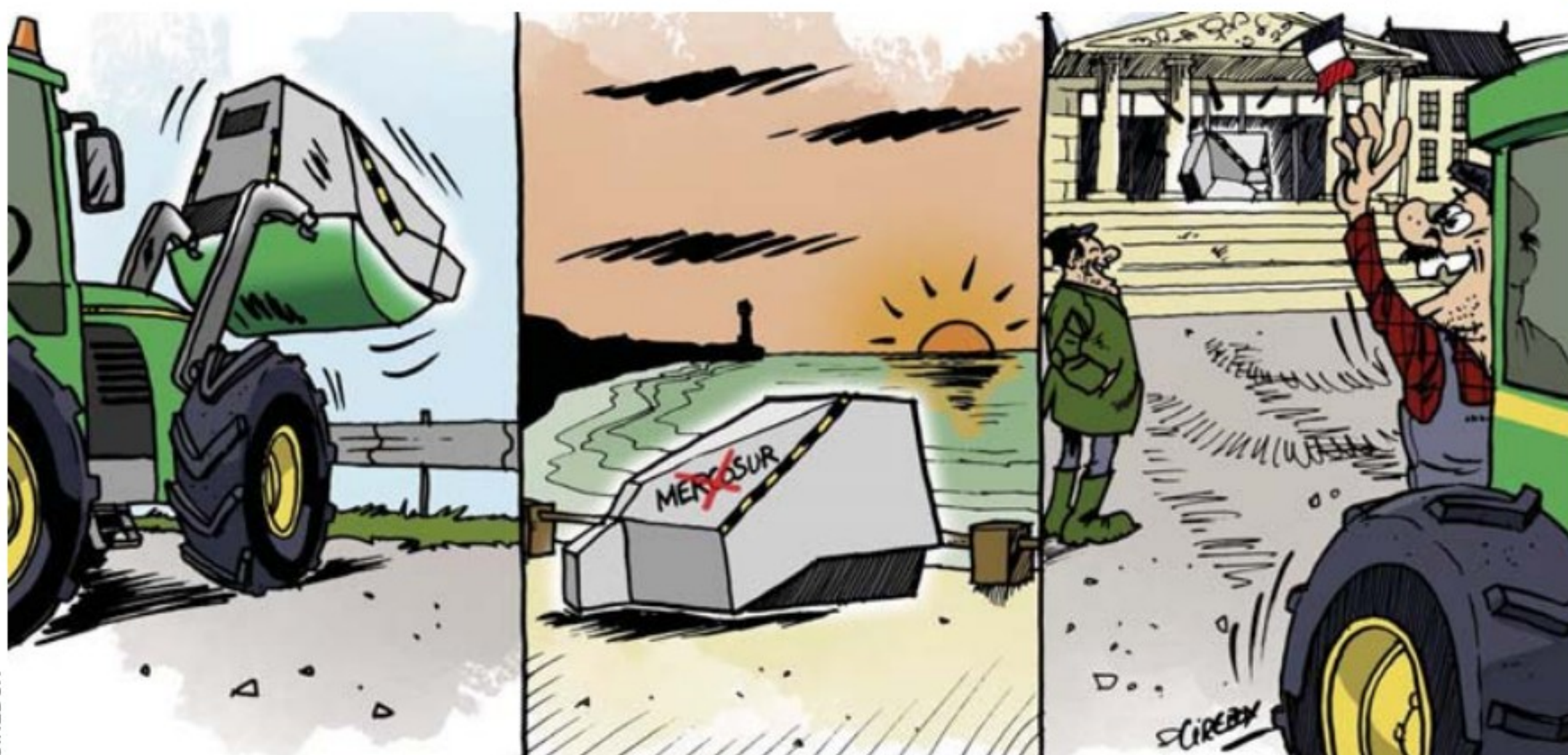


Page 48

N. SOLER

Trait d'humour

Les radars autonomes immobiles depuis trois mois sont à nouveau déplacés...



CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

L'Etat débranche l'électrique

Ce n'est pas un malade à qui l'on enlève une perfusion... mais plutôt un prématuré que l'on prive de couveuse. Ce nouveau-né à la santé fragile, c'est le véhicule électrique à qui le gouvernement vient de couper le jus, en partie du moins. Un coup de rabot habituel en fin d'année pourrait-on penser, puisque le bonus a déjà été bien entamé depuis fin 2020 où il atteignait 7000 € sans condition de revenus (véhicule sous 45000 €). Mais c'est pire que ça. Non seulement le montant baisse, mais il y aura moins de bénéficiaires... et la mesure entre en vigueur immédiatement. La situation des finances est telle que l'Etat a fait en sorte d'éviter l'effet d'aubaine, qui se traduit habituellement par une hausse des ventes d'électriques dans les semaines précédant la réduction annoncée des aides. Cette année, à peine une journée s'est écoulée entre les premières rumeurs et la confirmation : il fallait être sacrément rapide pour se ruer chez son concessionnaire ! Les nouvelles règles sont donc nettement plus draconiennes (voir notre actu p. 12). Alors que les revenus les plus modestes pouvaient compter sur 7000 € pour accéder à un modèle zéro émission, ils devront désormais se contenter de 4000 € (pour les déciles de 1 à 5⁽¹⁾, selon l'Insee). Ceux pour les déciles de 6 à 8⁽²⁾ auront droit à 3000 € et le reste à 2000 €, soit moitié moins qu'avant pour bon nombre d'acheteurs. Rappelons qu'un SUV électrique pour une famille qui n'a pas de rêve de grandeur (par exemple un Peugeot E-3008) commence rarement sous les 40000 €. Une réduc de 5 %, on a connu un Black Friday (fin novembre) plus généreux. Ce changement de paradigme est une mauvaise nouvelle pour les électriques. Alors que leur part de marché est passée de 2 % en 2019 à 16,8 % en 2023, elle stagne en 2024. Et ce, avant même l'annonce de la baisse des aides. Qu'en sera-t-il en 2025... C'est aussi une mauvaise nouvelle pour les voitures françaises qui ne bénéficieront plus de cette subvention face à des constructeurs chinois qui semblent, eux, peu perturbés, y compris par les droits de douane. C'est enfin une mauvaise nouvelle pour les marques européennes pour lesquelles moins de ventes d'électriques rime avec hausse des émissions moyennes et risque d'amendes infligées par Bruxelles. La seule bonne nouvelle est pour certains contribuables, dont je fais partie, qui ont toujours vu d'un mauvais œil cette affectation plus que discutable d'une part de leurs impôts...

Mathieu

1. RFR jusqu'à 16300 €/an. 2. RFR de 16301 à 26200 €/an.



VOITURES DE COLLECTION

Portrait-robot d'un

Tendance forte, dans quasiment tous les pays : l'engouement pour la voiture ancienne. Vous-même êtes peut-être un passionné qui en possédez une ? Mais au fait, à quoi ressemble le collectionneur et son carrosse ?

La nostalgie est à la mode. La possession d'une voiture ancienne est un virus qui atteint de plus en plus de Français et d'Européens. La tendance la plus marquante est l'attrance croissante pour les youngtimers (datant des années 1990-2000). Glo-

bablement, la voiture de collection est sans doute un moyen de s'évader de l'univers électronique des modèles actuels. Et de renouer avec ses souvenirs. Typiquement, l'automobile parentale lorsqu'on était enfant... Ce goût est en tout cas très "tendance". Et il touche toutes les

C. MARTIN



La 2CV, reine du bal

La petite Citroën populaire et inimitable née en 1948 est, de loin, la voiture la plus collectionnée en France : 15 920 exemplaires ! Elle est aussi celle qui fait le plus l'objet de transactions : déjà 4 349, cette année. Elle devance la Peugeot 205 (2 261), la Renault 4 (1 844) et la Volkswagen Coccinelle (1 812).

31 % de Citroën

En France, la marque la plus prisée des amateurs d'anciennes est Citroën. Suivie par Peugeot (22 %) et Renault (19 %). Exactement l'ordre inverse du hit-parade des ventes de voitures neuves depuis des décennies... Viennent ensuite Volkswagen (10 %) et Mercedes (9 %). Les marques illustres : Alfa Romeo, Ferrari, Jaguar... restent marginales : elles se situent bien plus loin dans le classement.

292 320 cartes grises de collection

Toutes les voitures collectionnées ne possèdent pas de carte grise de collection : celle-ci peut être obtenue pour tout modèle de 30 ans et plus, mais elle n'est pas obligatoire. Si 292 320 autos anciennes (et 78 261 motos) relèvent de ce régime, on compte en tout quelque 903 488 voitures âgées de plus de 30 ans. Ces dernières constituent le parc roulant français, c'est-à-dire celui des véhicules qui circulent encore aujourd'hui. En revanche, si l'on évoque le parc administratif composé, lui, de toutes les voitures âgées de plus de 30 ans, dont l'immatriculation est encore inscrite dans le fichier des cartes grises, le total explose avec 12,7 millions recensées ! Preuve que la grande majorité des véhicules anciens détruits, désossés, remisés dans un coin, abandonnés ou vendus à l'étranger n'ont jamais vu leur immatriculation radiée.



MAXPPP

6 183 voitures dans le Nord

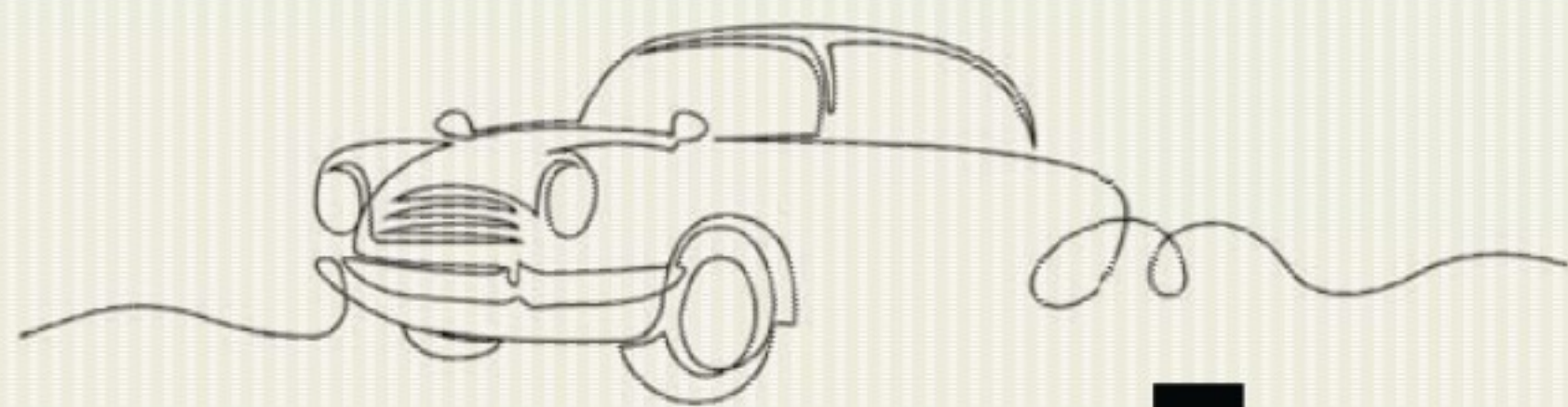
Le département du Nord est celui qui présente le plus grand nombre de voitures anciennes en cartes grises de collection. Le seul à dépasser les 6 000 unités.

Il est suivi par Paris (5 570), la Gironde (4 857) et la Haute-Garonne (4 403). A contrario, elles se font rares en Haute-Corse (375), dans le Territoire de Belfort (343) et en Lozère (337).

49 % datent des années 1970-1980

Les exemplaires de ces deux décennies sont aujourd'hui les plus appréciés. Ils représentent presque la moitié du total ! Les années 1950 et 1960 constituent 25 % des voitures collectionnées. Les youngtimers des années 1990 et 2000 atteignent 21 %. Très logiquement, les modèles d'avant-guerre sont, en proportion, de plus en plus rares : 5 % du total. Au final, les autos de collection ont en moyenne 53 ans, soit seulement trois ans de plus qu'il y a dix ans.

Preuve que le poids des youngtimers a un peu rajeuni le parc.



ne passion

couches de la population : les voitures anciennes acquises en collection sont aussi bien des autos modestes et bon marché (Renault 4, Peugeot 204...) que des modèles de rêve dont les prix atteignent des sommets (Ferrari, Lamborghini...). Jean-Louis Blanc, président de la Fédération

française des véhicules d'époque (FFVE), relève que *"l'actualité du véhicule d'époque manifeste une belle dynamique. Et ce, malgré un climat économique perturbé"*. Et si justement ce "climat économique perturbé" était un facteur supplémentaire pour expliquer des envies d'évasion grâce à un

objet superflu mais qui fait précisément plaisir ? Un plaisir rassurant, repris d'ailleurs à leur compte par les constructeurs – Renault en tête – au travers des récentes réinterprétations modernes de stars du passé. Afin de dresser un portrait détaillé de ces aficionados et de leurs

habitudes, nous nous sommes basés sur la récente enquête de la FFVE qui a interrogé 42 677 collectionneurs et sur les données fournies par AAA-Data. ■

95 % en état conforme

Que ce soit leur état d'origine ou qu'elles aient été restaurées fidèlement à la configuration d'usine, 95 % des voitures collectionnées sont conformes à ce qu'elles étaient dans leur définition constructeur. 20 % sont passées entre les mains de professionnels pour une rénovation de qualité.

3 autos par collectionneur

Ah, le démon de la collection... Quand la passion fait irruption dans une vie, elle prend une place importante ! C'est pourquoi, en moyenne, le propriétaire d'une auto de collection ne possède pas qu'une voiture, mais trois. 86 % d'entre eux en ont plus d'une.

10 ans qu'ils l'ont !

Les collectionneurs sont des gens fidèles : 58 % des voitures sont conservées plus de 10 ans, sans être revendues. Sur les deux-roues, cette fidélité est encore accrue : 64 % des propriétaires les gardent plus de 10 ans. Proportion qui tombe à 54 % dans le monde des utilitaires. Enfin, sachez que sur les 292 320 voitures immatriculées en collection, 976 sont des "premières mains".

21 300 € de prix moyen

C'est la somme moyenne que dépense un amateur pour acheter une ancienne. C'est moins que l'acheteur d'une voiture neuve (27 214 €). Du côté des utilitaires, le prix unitaire n'est que de 9 600 €. Et, pour les motos, de 4 500 €.

5 507 € de frais annuels

Pas donnée, la passion automobile ! Ces aficionados déboursent en moyenne 3 040 € par an en frais "directs" (entretien, assurance, réparation, carburant...) et 2 467 € de plus, liés aux sorties au volant de leur voiture (hébergement, restauration, billetterie...).

1 082 km parcourus par an

Distance évidemment très limitée, couverte annuellement par une voiture de collection. C'est très faible, comparé au kilométrage moyen effectué par une voiture courante : 11 960 km. Les motos, elles, ne font que 776 km/an. Et les utilitaires, seulement 651 km.

Zéro bobo !

Démodées et peu sûres, les voitures de collection ? Leur conception est objectivement dépassée mais leurs propriétaires se montrent très, très prudents. Bien plus que les autres automobilistes : 95 % des collectionneurs n'ont jamais eu d'accident durant les cinq dernières années. Et moins de 1 % d'entre eux y ont perdu leur véhicule.



A. SECHET



Y. LEFEBVRE

La voiture de Magnum est la Ferrari la plus collectionnée avec 194 exemplaires de la 308 (77 de la 328) et en "CGC" (carte grise de collection).

La Peugeot 205, sortie en 1983, est la youngtimer, qui a obtenu le plus la carte grise de collection, avec 6 054 spécimens recensés.



A. SAUNIER



N. SOLER

Serait-ce "l'effet revival" de la nouvelle Renault 4 ? En tout cas, depuis le début de l'année, cette bonne vieille 4L est le troisième modèle vintage le plus vendu en occasion.



J.-P. CORDIER / EMBOUTILLAGE DE LAPALISSE



LES FABRICANTS
TESTENT SOUVENT
LEURS RADARS EN
SITUATION RÉELLE.
C'EST PEUT-ÊTRE
LE CAS ICI...



REPORTERS AUTO PLUS

Une cabine qui n'a (a priori) rien à faire sur l'A42

Un radar des villes sur l'autoroute !

Je vous envoie cette photo réalisée par un ami: cet équipement a été installé récemment sur l'A42, dans le sens Beynost vers Lyon, au niveau de la sortie 4 - Grand Parc de Miribel-Jonage, près de Neyron (01). Savez-vous de quel appareil il s'agit ?

Pascal Piérart, par e-mail

François Tarrain. Ce système est bien connu de nos services : il s'agit d'un Mesta Compact, un serial-flasheur fabriqué par Idemia et désigné comme... radar urbain ! Il est en test à Marseille, ainsi qu'à Toulouse, et verbalise depuis peu. C'est aussi l'un des modèles que les maires seront, dès 2025, autorisés à installer de leur propre initiative

pour surveiller la vitesse et/ou les feux grillés dans leur agglomération. Mais alors, que fait-il ici, derrière la glissière de sécurité de l'A42, perché sur un trépied géant ? Faute d'explication officielle, nous pouvons avancer deux hypothèses : soit l'appareil est en cours de vérification en prévision de son installation urbaine, soit il s'agit d'un prototype destiné à tester de nouvelles fonctionnalités, par exemple l'interdistance, que le gouvernement souhaiterait pouvoir contrôler automatiquement à l'avenir. Allez savoir ! Toujours est-il que si vous aussi vous croisez un radar qui vous semble "suspect", n'hésitez pas à nous le signaler.

Rencontre du 3^e Type

Propriétaire d'une Jaguar S-Type, je suggère de lancer une pétition pour conserver le logo historique de la marque, et non le nouveau, qui est laid et ne ressemble à rien !

Lannick, Angers (49)

René Demarets. Si Jaguar comptait faire le buzz avec sa nouvelle identité, c'est réussi. Entre le clip tant décrié peuplé de personnages androgynes et le logo ésotérique, le constructeur n'avait plus fait autant parler de lui depuis des lustres. Quitte à perdre le public en route. Et il y a de quoi ! Faute de modèle récent (Jaguar est en "sommeil" jusqu'en 2026), difficile de savoir ce que le logo, la nouvelle typographie et le jaguar désormais figuré en creux au milieu de stries, veulent nous raconter comme histoire. Sinon que l'on s'oriente vers une montée en gamme et, peut-être, un imaginaire teinté d'Art déco. Le tout dans un esprit haute couture, un brin pompeux, très loin de l'ADN de la marque. De ce point de vue, c'est sûr, il y a de quoi braquer les puristes. Mais c'est assumé par Rawdon Glover, le patron de Jaguar, qui dit vouloir s'éloigner "des stéréotypes automobiles traditionnels". Nous verrons bien si les clients le lui pardonneront.



JAGUAR

Je ne comprends pas pourquoi on voit toujours autant de conducteurs en train d'utiliser leur téléphone au volant, alors que la plupart des voitures actuelles sont équipées de systèmes mains libres et qu'il suffit de 50 € pour en ajouter un sur les modèles les plus anciens...

Raymond, par e-mail

Garantie des batteries

Les batteries des hybrides rechargeables sont-elles garanties aussi longtemps que celles des 100 % électriques ?

Alexandre Duboscq, Pantin (93)

François Tarrain. La plupart des constructeurs appliquent la même durée de garantie aux batteries de leurs hybrides (rechargeables ou pas) et de leurs électriques, soit 8 ans. Il existe cependant quelques exceptions : 7 ans chez MG (y compris sur les électriques), c'était 6 ans jusqu'à il y a peu chez BMW, c'est toujours 5 ans pour Honda et Suzuki, idem concernant Toyota (mais extensible à 10 ans)...

Anachronisme

Comment est-il possible de présenter, dans le n° 1890, p. 16, un Dacia Bigster dont l'immatriculation commence par "EA" ? Ce qui signifie que le véhicule a plus de 4 ans ! ?

Christian, par e-mail

Agnès Lasbarrères. Rassurez-vous, il y a une explication : lorsque nous avons réalisé cette séance photo chez Dacia, ce Bigster n'était pas encore immatriculé. Pour le décorum, le constructeur a donc posé dessus un jeu ayant appartenu à un ancien véhicule (en l'occurrence un Renault Kadjar). Rien d'illégal, nous étions dans un lieu privé... En revanche, vous avez raison : ça donne l'impression que le Bigster a non pas 4 ans, mais 8 ans (la suite EA date de 2016).

A. SAUNIER



Coucou, qui es-tu ?

Voilà un prototype croisé sur l'autoroute A6, au nord de Lyon. Savez-vous de quel modèle il s'agit ?

Fabrice, par e-mail

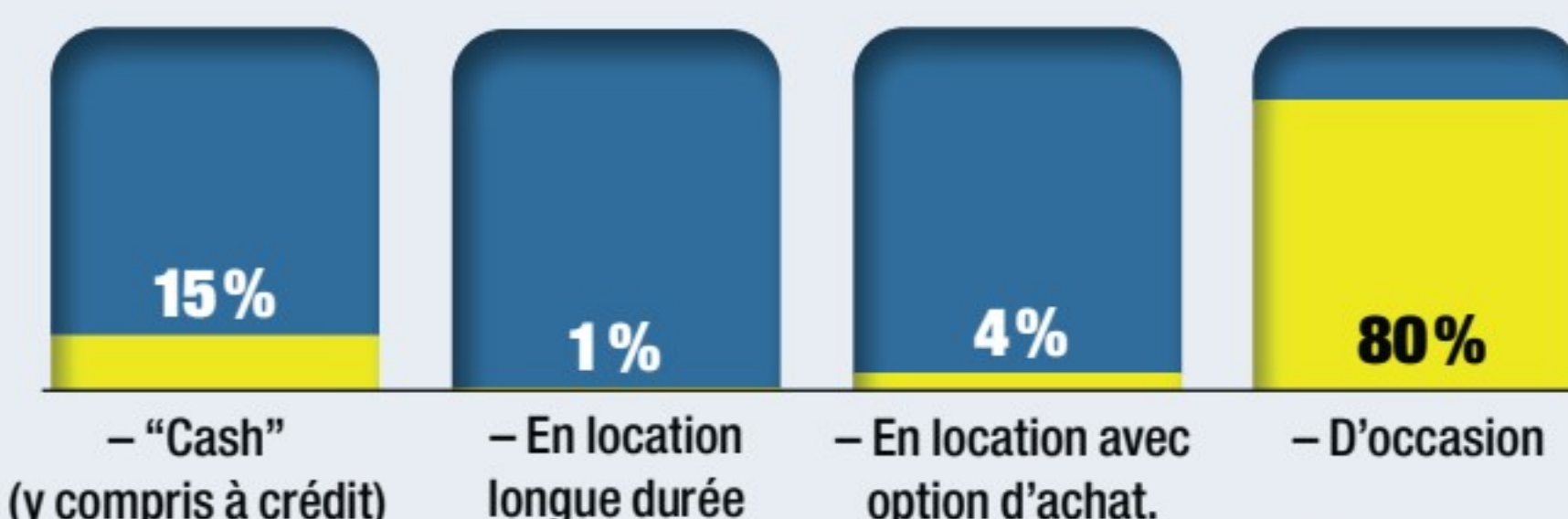
Julien Sarboraria. Oui, et nous l'avons déjà vu sans ce camouflage : il s'agit du SUV Smart #5 (voir Auto Plus n° 1879). Ici, pas de scoop, mais tout de même un détail intéressant : le barda présent sur le toit serait destiné, selon nos informations, aux tests du système d'assurances à la conduite avancées Smart Pilot Assist 3.0, voire au développement des fonctions de conduite autonome.



REPORTERS AUTO PLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Votre prochaine voiture neuve, vous pensez plutôt l'acheter...



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

La baisse des montants du bonus va :
– Forcer les constructeurs à réduire leurs prix, donc leurs marges.
– Torpiller le marché des électriques.
– Avoir un impact limité : ceux qui en veulent une l'achèteront quand même.



Optez pour les chargeurs OSRAM et roulez en toute confiance, sans jamais craindre de tomber en panne de batterie !



Pour plus
d'informations

Découvrez les chargeurs de batterie intelligent OSRAM Batterycharge, la solution idéale pour prolonger la durée de vie de votre batterie et garantir un démarrage sans souci, même en plein hiver. Grâce à leur technologie avancée et leur gestion automatique de la charge, ces chargeurs assurent une charge rapide, sûre et efficace, tout en protégeant votre batterie contre les risques de surcharge.

Quoi qu'il se passe sur la route, soyez prêt.

OSRAM



Disponible dans les
centres auto Autobacs,
l'Auto E.Leclerc,
Feu Vert, Roady et Screwfix



CAMÉRA CACHÉE

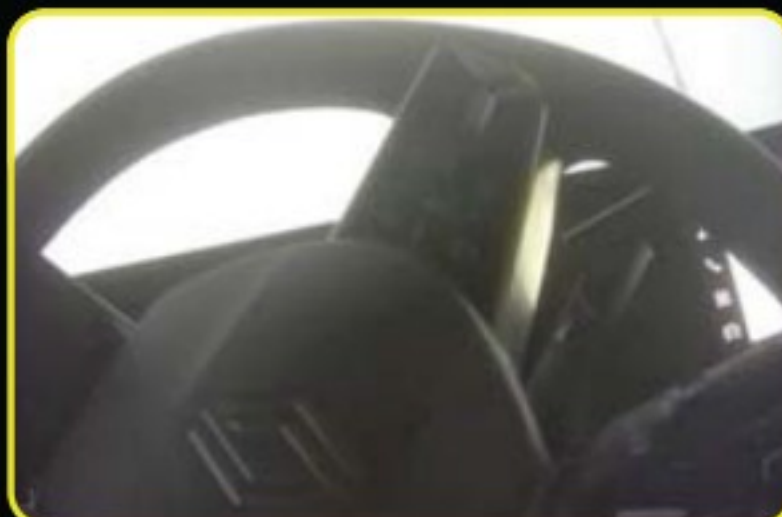
Renault 5 : accueil, essai, remise...
On a mis les vendeurs à l'épreuve

LA MISSION DE NOTRE ESPION Repérable entre toutes, la nouvelle star du Losange est arrivée dans les showrooms, craquante et pétrie d'ambition. Les vendeurs n'ont-ils d'yeux que pour elle ? Comment jaugent-ils la concurrence ? Sont-ils prêts à adoucir son tarif aussi haut en couleur que ses teintes ? Éléments de réponse.

Essai réservé en ligne



Quatre Renault 5 et un vendeur très sollicité nous attendent : "On croule sous les demandes d'essai." Puis, se faisant confiant : "Les gens sont fans, mais, quand ils voient le devis, on a droit à un 'Ah oui, quand même !'. C'est sûr, l'électrique a un coût. Et les clients ne s'y attendent pas." Honnête !



"Si vous quittez la ville, oubliez la batterie de 40 kWh : les 312 km annoncés tomberont à 170 km."

Place à la présentation : "Regardez comme elle est fun ! Avec la teinte irisée, on ne voit qu'elle. Vous avez peut-être connu l'originale ? Elle en reprend l'esprit, mais avec l'énergie d'aujourd'hui." Puis, sur la version à privilégier : "Si vous quittez la ville, oubliez la batterie de 40 kWh : les 312 km annoncés tomberont à 170 km, contre 230 km pour la 52 kWh et 370 km en mixte."



"Notre rivale, c'est l'E-208 !" Et l'E-C3 ? Un essai top plus tard, parlons offre : "En version Techno, 52 kWh, la LLD sur 36 mois et 45000 km revient à 471 €/mois sans apport. Et ne l'achetez pas cash : la valeur des électriques à 3 ans est trop compliquée. On le sait avec la Zoe..." Et la remise ? "Rien, désolé."

Rendez-vous calé par téléphone



Ce sont deux R5 Techno 52 kWh et un vendeur sûr de lui qui nous accueillent. "Voilà la merveille ! On vient de la recevoir : vous êtes le premier à l'essayer !" Présentation rapide, mais efficace, qui insiste sur l'esthétique. "La Techno est très bien ! À côté, l'Iconic n'apporte pas grand-chose."

"Vous êtes allé voir la concurrence, notamment la Peugeot E-208 ? La Renault 5 est tout de même plus fun."



Essai en solo pour cause de RDV avec un autre client : "Faites un bon petit tour et revenez dans 15/20 mn." Un peu court, mais suffisant pour apprécier la balade. De retour : "Alors, vous en avez pensé quoi ? Vous êtes allé voir la concurrence, notamment l'E-208 ? Nous, notre produit est autrement fun en style et comportement."

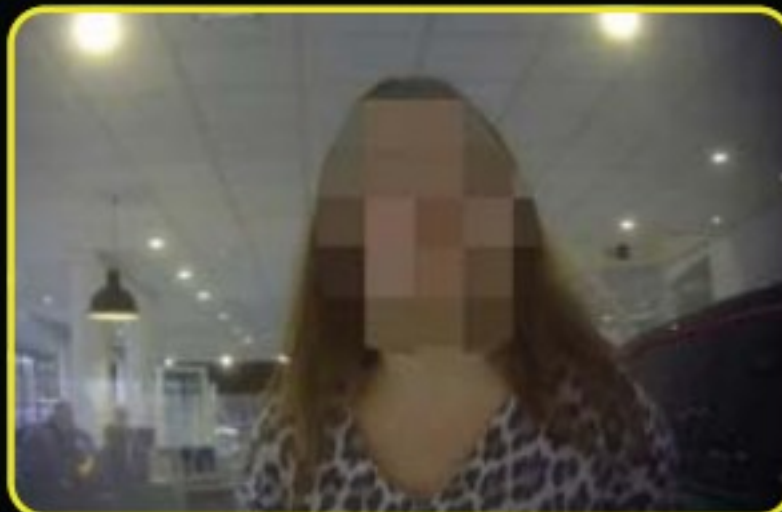


Son conseil ? "Prenez la 52 kWh et ne tardez pas à vous décider pour être sûr de bénéficier du bonus de 4000 € avant qu'il tombe à 3000 €*." Pas faux. Le deal ? Comme son confrère : 468 €/mois pour la même LLD ou 31 871 € au comptant (il ne le préconise pas plus) et pas un kopeck de rabais.

Visite à l'improviste



Dans ce showroom, on en voit de toutes les couleurs, la R5 y étant exposée dans les cinq teintes dispos. Nous apercevant déambuler, une vendeuse vient orienter notre choix : "Si vous avez un usage mixte, je vous conseillerais la grosse batterie." OK, et on peut l'essayer au débotté ?



"Grâce à l'interface Google, la navigation sur le double écran est hyper intuitive."

"Désolée, pas aujourd'hui, les modèles d'essai sont réservés, mais je peux vous caler un RDV dans deux jours." En attendant, nous avons droit à une présentation générale, en particulier, du "double écran hyper sympa, intuitif et réactif avec l'interface connectée Google". Pas un mot, en revanche, sur la concurrence : elle n'a d'yeux que pour sa Renault 5.



"On l'attendait et on est ravi de l'avoir." Puis, comme si elle redoutait que le prix coince : "Maintenant, on espère que les clients suivront." Avec une remise, ça aiderait. "Je voudrais bien, mais c'est impossible. Peut-être pourrai-je vous offrir les frais de mise à la route, de l'ordre de 150 €."

Accueil ☒ ☐ ☐ Remise ☐ ☐ ☒
Essai ☒ ☐ ☐ Conseil ☐ ☒ ☐

Reçus 5/5, sauf au moment de négocier. La Renault 5, les vendeurs y croient, malgré un prix qui, ils le savent, peut faire retomber les clients sur terre. Alors ils y mettent du leur en insistant sur ses qualités esthétiques, son dynamisme et son supplément d'âme. La magie opère, mais il n'y a pas de miracle côté remise : là, ils ne lâchent rien. Du moins pour l'instant.

SKODA

Škoda Fabia

La citadine qui n'a pas peur
des grandes distances.



À partir de

209€/mois⁽¹⁾

**2 mois de
loyers offerts**

LLD 37 mois / sans apport

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

Modèle présenté: Fabia Monte Carlo 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1er loyer de **317€** suivi de 34 loyers de **317€**, remise de **4 200€** déduite. Visuel non-contractuel.

Immatriculation avant le 31/12/2024. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 4 200€ déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1er loyer de 209€ suivi de 34 loyers de 209€. 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-HNQM-UQ9MO-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. Monte-Carlo est une marque déposée par Monaco Brands.

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



N. SOLER

Toutes les têtes de gondole de l'électrique (plus ou moins) "made in France" doivent désormais composer avec un bonus largement moins généreux. Une mauvaise nouvelle qui, de l'autre côté du ring, pourrait bien redonner du punch aux marques chinoises.

AIDES À L'ACHAT D'UNE ÉLECTRIQUE

Le bonus devient minus

Coup de théâtre ! Le gouvernement vient de scalper le bonus et de torpiller la prime à la conversion du jour au lendemain. Les bras vous en tombent ? Votre envie de vous convertir à l'électrique, peut-être, aussi...

La main sur le cœur, les ministres le jurent haut et fort : leur soutien à la transition écologique en général et aux voitures électriques en particulier reste entier. Seulement, voyez-vous, il y a un hic : d'un côté, les copieuses aides à l'achat distribuées cette année pour 1,5 milliard d'euros – dont 650 millions pour le seul leasing

social – ont fait sauter la banque. De l'autre, le déficit budgétaire de la France impose une sévère cure d'austérité. Résultat, les belles paroles des cabinets ministériels tiennent plus de la méthode Coué que de la profession de foi. Car, dans les faits, ils n'ont pas hésité à sabrer les subventions pour les véhicules propres plus vite que prévu.

Initialement, la baisse du bonus devait intervenir le 1^{er} janvier prochain, comme c'est la coutume. Raté : le changement, c'est maintenant. Et tant pis pour ceux, probablement nombreux, qui comptaient commander leur électrique avant la fin de l'année pour espérer profiter encore des 4000, voire des 7000€ de bonus. Le gouvernement, qui redoutait

cet effet d'aubaine, vient de leur couper l'herbe sous le pied. Et plutôt à ras.

Les trois p'tits bonus

Depuis la parution du décret d'application du bonus – à effet immédiat, donc – la donne est simple : désormais, il y a trois niveaux d'aides accordées selon le revenu du demandeur :

14000 € (au lieu de 7000 € auparavant) pour les personnes dont le revenu fiscal de référence (RFR) par part est de 16 300 € maximum.

CARBURANT

Un coup de chaud, mais pas de flambée en vue

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 28 novembre 2024.

Cours du baril de Brent : 68,84 € (- 1,71 €).

GAZOLE 1,679€

+ 1,9 ct en une semaine
- 13,1 cts en un an

SP95-E10 1,739€

+ 1,1 ct en une semaine
- 6,7 cts en un an

SP95 1,773€

+ 2,1 cts en une semaine
- 5,3 cts en un an

SP98 1,843€

+ 0,9 ct en une semaine
- 3,8 cts en un an

E85 0,813€

+ 0,4 ct en une semaine
- 20,6 cts en un an

GPL 1,008€

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

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

LE 11 DÉCEMBRE, LES BARRIÈRES DE PÉAGE SAUTENT

L'A13 passe en "flux libre"

■ Place aux choses sérieuses : après l'A14 en juin, l'A13 passe à son tour en "flux libre" sur ses 210 km. Dans la nuit du 9 au 10 décembre, les cinq barrières "physiques" entre Poissy et Caen disparaîtront au profit de portiques. Idem dans la nuit du 10 au 11 pour les entrées et sorties entre Rouen et Caen.

Une petite révolution qui ne signifie pas pour autant que l'autoroute devient gratuite ! A partir de la semaine prochaine, on ne pourra simplement plus payer le péage en direct : il faudra le faire après coup. Pour les titulaires d'un badge de télépéage ou ceux qui se sont créé un compte sur le site [Sanef.com](https://www.sanef.com), c'est simple, il n'y a rien à faire : le règlement sera automatique dans les deux cas. En revanche, les autres usagers devront, eux, faire la démarche de payer dans les 72 heures (chez un buraliste du réseau Nirio ou sur [Sanef.com](https://www.sanef.com)), faute de quoi, ils s'exposeront, à terme, à une pénalité de 90 € (minorée à 10 € en cas de régularisation sous 15 jours). Mieux vaut le savoir !

F. Tarrain



SANEF



Leasing social "2" : pas avant mi-2025

Ce n'est qu'un au revoir... Après son énorme et très dispendieux succès début 2024 (50 000 électriques "à moins de 100 €/mois" écoulées en six semaines), le leasing social reviendra bien l'an prochain, mais dans une version remaniée. La subvention – dont le montant et les conditions d'éligibilité restent à préciser – ne sera plus financée par l'Etat, mais par les fournisseurs d'énergie, à l'aide de certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce dispositif, créé en 2006, les oblige à aider les consommateurs via une "prime énergie", comme c'est déjà le cas dans le domaine de la rénovation énergétique des bâtiments. Ce sont également ces CEE qui seront mis à contribution l'an prochain pour subventionner, en lieu et place du bonus, l'achat par les pros de véhicules utilitaires électriques.



F. PENNANT / LA PROVENCE / MAXPPP

13 000 € (au lieu de 4 000 €) pour un RFR entre 16 301 et 26 200 €.

12 000 € (au lieu de 4 000 €) si le RFR dépasse les 26 200 €.

Bien entendu, le véhicule neuf acquis doit répondre à la triple condition de score environnemental, de poids (moins de 2,4 tonnes) et de prix (jusqu'à 47 000 €)*. Détail important : ceux qui ont commandé leur véhicule avant la parution du décret peuvent bénéficier des anciens montants du bonus si la livraison intervient au plus tard fin février 2025.

Adieu prime à la conversion

Pas de pitié pour la prime à la casse ! Certes un peu au bout du rouleau, mais ayant tout de même profité à 45 000 personnes cette année, elle disparaît du jour au lendemain. Tout comme

le bonus accordé aux pros pour l'achat d'un utilitaire électrique et ceux dont bénéficiaient les deux et trois-roues motorisés, les vélos électriques et les voitures sans permis (jusqu'à 900 €) ! Reste maintenant à voir comment le marché va réagir à cette saignée des aides. A commencer côté constructeurs : jusqu'à présent, les prix d'appel de leurs leasings (choisis par les trois quarts des clients) prenaient en compte à la fois le bonus de 7 000 € et la prime à la conversion pour afficher des loyers "à partir de" canon. Désormais, il va falloir trouver une autre astuce pour attirer le chaland. A moins qu'ils ne compensent tout ou partie de la baisse des aides pour vendre coûte que coûte... Comme les constructeurs chinois le font déjà depuis un an. **François Tarrain**

*Les critères de poids et de prix ne sont pas définitivement fixés à l'heure où nous bouclons.

LA QUESTION INATTENDUE

Match 208/Clio : laquelle est en passe d'être la plus vendue en 2024 ?



N. SOLER

Quel sera le résultat du match fratricide qui oppose chaque année les deux citadines ? Avec 78 630 exemplaires écoulés, la Renault Clio devance, pour l'heure de très peu, la Peugeot 208 et ses 78 009 immatriculations (E-208 comprise). Soit un écart de 621 voitures, quand il était de 7 690 l'an dernier à la même date. En clair, la messe n'est pas dite. Sauf chez les particuliers où la 208 bat largement la Clio (37 566 contre 36 091). Merci le leasing social !



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

FLASH INFO

Radars & compagnie

Radars installés par les maires : rendez-vous en 2026 ?

■ Il est encore long le chemin avant de voir arriver en ville les fameux "radars collectivités". Car même si le cadre légal, qui permet aux maires d'implanter leurs propres appareils de contrôle, est en partie fixé, il reste du pain sur la planche.

■ Première étape, il faut encore attendre la publication du marché public qui doit aboutir au référencement d'un (et un seul !) "système de contrôle routier" (SCR) destiné aux collectivités. Il s'agira d'une solution complète (radar, gestion technique, liaison informatique avec Rennes...), proposée "clés en main". Ensuite, le candidat qui remportera l'appel d'offres (pas avant le 2^e semestre 2025) devra faire homologuer son radar. Une étape qui, à elle seule, pourrait prendre un an, y compris pour les fabricants dont les radars urbains répondent pourtant déjà



MAXPPP

à une bonne partie du cahier des charges. Ensuite seulement, le SCR pourra être fourni aux collectivités, via la centrale des achats publics UGAP, sous la forme d'un bail de service de deux ans minimum.

■ Ultime étape : les maires devront obtenir – étude d'impact à l'appui – l'aval de la préfecture pour avoir le droit d'implanter "leurs" cabines. Alors seulement, commencera la verbalisation des excès de vitesse ou (voire "et") des franchissements de feux rouges. D'ici là, on a le temps d'en reparler... **F. Tarrain**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Contrôle aux jumelles - Loire-Atlantique (44)

RN844, rocade de Nantes. Motard aux jumelles sur le pont de l'échangeur 32 Porte d'Atlantis. Contrôle en direction du pont de Cheviré. Limitation 90 km/h. 47°13'10.6"N 1°37'22.4"W

Hibou débarqué - Nord (59)

A2, contrôle mobile au niveau de l'aire de La Sentinelle Ouest, dans le sens Valenciennes vers Cambrai. Le radar est caché derrière un muret en pierre, au niveau de la station de recharge pour voitures électriques. 110 km/h. 50°20'24.8"N 3°28'01.5"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La journée de la semaine



110

ILLE-ET-VILAINE (35)

RN24, PR 38+980, Loutehel (Rennes vers Lorient), 110 km/h. Le radar double face est installé dans une grande descente, cinq kilomètres après Plélan-le-Grand. 47°57'03.7"N 2°05'40.8"W



90

JURA (39)

RD52, PR 10+990, Alièze (dans les deux sens), 90 km/h. Le nouveau radar tourelle est posé au niveau du lieu-dit Le Pavillon. 46°35'02.8"N 5°35'41.1"E



70

LOIRE-ATLANTIQUE (44)

RD773, PR 18+800, Drefféac (dans les deux sens), 70 km/h. Attention ! Limitation de vitesse abaissée de 80 à 70 km/h pour le radar tourelle placé entre Drefféac et la RN165. 47°27'38.2"N 2°04'36.3"W



70

VAR (83)

A57, PR 5+715, La Garde (Toulon vers Nice), 70 km/h. Radar double face au niveau du centre commercial Grand Var, 750 m avant l'échangeur avec l'A570. 43°08'36.4"N 6°01'02.1"E

risque de faire pschitt) mais décaler à 2027 la fin de l'abattement de 100 kg pour le calcul du malus au poids des micro-hybrides. **Batteries.** Selon une étude menée sur 40 000 électriques d'occasion par MyBatteryHealth, seules 6% d'entre elles avaient un niveau de santé de batterie (SoH) inférieur à 80%.

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

HA - 123 - PQ 15

La photo de la semaine



Sillonner une voie sans issue

Il faut parfois prendre de la hauteur pour révéler ce qui se cache au ras des pâquerettes. Ainsi, pour les conducteurs circulant sur l'interstate 80 entre Sacramento et San Francisco (Californie), l'étendue verte longée n'est qu'un quelconque champ de maïs. Sauf que vu du ciel, on découvre autre chose: le deuxième plus grand labyrinthe au monde! Baptisé Cool Patch Pumpkins, le lieu, qui s'étend sur 162 000 m² (l'équivalent d'une quarantaine de terrains de foot) a été créé, il y a des années, par un producteur de citrouilles qui voulait dynamiser et diversifier son activité. Pari réussi, puisque ce labyrinthe, dont le dessin change tous les ans, est devenu l'épi... centre du tourisme local!



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



Les conducteurs de sportives sont prévenus: s'ils s'aventurent ici, leur pare-chocs fera office de tondeuse. Croisé à Belleville-sur-Vie (85).

Par J.-P. Guiz



On salue l'effort pour rendre la plaque lisible, mais le coup des quatre chiffres au milieu, ça ne fonctionne pas.

Par Jean-Luc



Va garder les 6 points de ton permis probatoire après avoir appris à conduire en Audi RS Q3... Vu à Montbéliard (25).

Par David Debard

Volkswagen

ID.4

100% électrique.



À partir de
229 €/mois*

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

Bonus écologique et prime à la
conversion gouvernementale déduits.



**Bénéficiez du bonus écologique jusqu'à 4 000 €
avant évolution des conditions.**

*ID.4 Pure Life Max 52 kWh neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 €, suivi de 36 loyers de 229 €, après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4 000 € au 15 février 2024 et de la prime à la conversion gouvernementale de 1 500 € (conditions sur service-public.fr). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/11/2024 et le 31/12/2024 et immatriculation avant le 31/03/2025** chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : ID.4 Pro Life Max 77 kWh avec options. Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 €, suivi de 36 loyers de **441 €**, aux mêmes conditions. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/11/2024 et le 31/12/2024 et immatriculation avant le 31/03/2025**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Voir conditions sur vw.fr

A 0 g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

Cycles mixtes gamme ID.4 (kWh/100 km) WLTP: 15,8-22,3. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

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



ILLUSTRATION

Auto Plus



ELLE RESTERA FIDÈLE AUX MOTEURS THERMIQUES

Voici la future Renault

L'arrivée de la nouvelle Renault 5 E-Tech ne marque pas la fin de carrière de la Clio. Bien au contraire : une sixième génération est déjà en préparation, pour un lancement prévu en 2026. Première certitude : elle ne sera pas électrique, rôle dévolu à la R5.

On ne parle plus que d'elle. La nouvelle R5 E-Tech, dont la commercialisation a débuté cet automne, est un véritable phénomène. Au point même de reléguer au second

plan les autres modèles de la gamme, qui comprend pourtant quelques "poids lourds". En tête de liste, la Clio, qui a dépassé l'an dernier les 16 millions d'exemplaires écoulés depuis l'arrivée de la première

génération en 1990. On aurait pu craindre que le retour de la R5 la pousse vers la sortie, les deux modèles évoluant sur le même segment des citadines. Mais difficile d'imaginer Renault abandonner son best-seller, qui reste, à ce jour, le plus vendu, tant dans l'Hexagone que sur le marché européen. L'apparition d'un véhicule camouflé, surpris en pleine phase de développement, a levé tous les doutes : Renault travaille bel et bien sur une nouvelle génération de Clio. Elle sera dévoil-

En Bref

Lancement : été 2026

Longueur : 4,10 m environ

Moteurs essence : 115 et 140 ch

GPL : 140 ch

Hybride simple : 155 ch

Tarif : à partir de 21 000 €*

*Estimation Auto Plus.

L'actuelle Clio



A. SAUNIER



A son lancement en 2019, la Clio 5 avait été critiquée pour son style jugé trop proche de celui de sa devancière. La rupture sera bien plus prononcée avec cette sixième génération. Elle inaugurerait la nouvelle identité visuelle de Renault, inspirée du concept-car Emblème présenté lors du dernier Mondial de l'auto à Paris.

R. DEMARETS

La Clio !

lée d'ici à la fin de l'année prochaine et elle devrait rejoindre les concessions au début du second semestre 2026, au plus tôt. La marque n'a aucune raison de se presser : la version actuelle, restylée au printemps 2023, se vend toujours très bien.

Une offre complémentaire

Certes, la R5 et la Clio vont cohabiter au sein de la gamme Renault, mais elles afficheront un positionnement différent, pour éviter toute cannibalisation des ventes. Une complé-

mentarité établie d'emblée sur le plan mécanique. En effet, alors que la R5 est une citadine 100% électrique, la future Clio 6 restera fidèle au thermique (électrifié). Une offre qui va devenir de plus en plus rare sur ce segment. Elle conservera la même plateforme que le modèle actuel, mais bénéficiera de nouvelles motorisations hybrides. Exit l'ancien 1.6 E-Tech full hybrid de 145 ch. La française profitera de la dernière évolution de ce moteur, inaugurée par le Dacia Bigster, avec une cylindrée por-

tée à 1,8 litre et une puissance poussée à 155 ch. Le fonctionnement de la chaîne de traction restera inchangé : un bloc à essence associé à deux machines électriques et une boîte à crabots à quatre rapports, dépourvue d'embrayage. Le tout épaulé par une batterie, dont la capacité en hausse (1,4 kWh contre 1,2 kWh actuellement) devrait légèrement augmenter l'autonomie en mode électrique. L'offre sera complétée par le récent trois cylindres 1.2 TCe à hybridation légère 48 V, déjà présent

sous le capot de l'Austral. Sur la Clio, ce moteur sera proposé en deux niveaux de puissance : 115 et 140 ch. Une version à bicarburation essence/GPL, qui prendrait la suite de l'Eco-G 100 ch de la génération actuelle, devrait également être reconduite. Elle reprendrait le 1.2 TCe, qui développerait 140 ch en fonctionnant au gaz, comme sur le SUV de Dacia. En revanche, la prochaine Clio tirera définitivement un trait sur le diesel. Côté transmission, une boîte manuelle restera disponible >>>

Elle roule déjà !

S'il vous fallait la preuve que Renault travaille sur une nouvelle Clio, la voici sous vos yeux ! Les essais routiers constituent une étape indispensable dans le développement d'un futur modèle. A ce stade du projet, le design est déjà figé, d'où l'épais camouflage pour dissimuler les formes de la voiture. Cela ne nous empêche pas de deviner sa silhouette générale et d'identifier quelques détails marquants. On distingue ici la ligne élancée, la forme des optiques, l'intégration des poignées arrière dans les montants et même une partie de la signature lumineuse. En revanche, le dessin de la calandre reste volontairement bien masqué, sans doute parce qu'il constitue un élément clé du nouveau design de Renault. Enfin, la présence d'une sortie d'échappement (devant la roue arrière gauche !) confirme qu'il s'agit bien d'une motorisation thermique.

SCOOP



PHOTOS SB MEDIEN

La future Clio conservera la même base technique que le modèle actuel, mais elle se distinguera par une longueur accrue et une silhouette plus effilée, favorisant à la fois le style et l'aérodynamisme. A l'image de la génération actuelle, les poignées des portes arrière resteront intégrées aux montants.

ILLUSTRATION **Auto Plus**



Le concept **Emblème** préfigure le nouveau style de Renault. De nombreux détails de l'avant inspireront les futurs modèles de la marque, à commencer par la Clio, attendue en 2026.

» avec les différentes déclinaisons du bloc 1.2 TCe pour conserver un prix d'attaque attractif. La version de 140 ch devrait aussi profiter d'une automatique (EDC à double embrayage) dont le sélecteur devrait migrer derrière le volant, à la manière des R5 et Austral.

Un gabarit de "mini-Megane"

La Clio pourrait également creuser l'écart en taille avec la R5. Cette dernière mesure 3,92 m de

long, contre 4,05 m pour la Clio. Sa remplaçante devrait grandir pour atteindre environ 4,10 m. Cette augmentation du gabarit profiterait aux places arrière et au volume de coffre. Avec l'objectif de séduire les clients de l'ancienne Megane thermique (dont la commercialisation a pris fin l'été dernier), qui hésitent encore à franchir le cap de l'électrique. C'est avant tout sur le plan du style que la Clio est bien décidée à marquer une véritable rupture.

L'actuelle Clio

A. SAUNIER



R. DEMARETS

Sur le segment des citadines, le design reste un critère d'achat important, comme en témoigne le succès de sa principale rivale, la Peugeot 208. Dès lors, pas question pour Renault de répéter l'erreur de la Clio 5, dont les lignes extérieures, à sa sortie en 2019, avaient trop peu évolué par rapport à celles de sa devancière. La prochaine génération promet ainsi un changement radical. Ironie du sort, c'est Gilles Vidal, le père de la

208, qui est désormais aux commandes du design de la marque au losange.

Une vraie rupture stylistique

Cette transition, Renault nous en a offert un aperçu lors du dernier Mondial de l'auto avec le concept-car Emblème (voir photo à gauche). Présenté par la marque comme un "démonstrateur pour la décarbonation", ce prototype était un peu plus que cela en réalité, puisqu'il

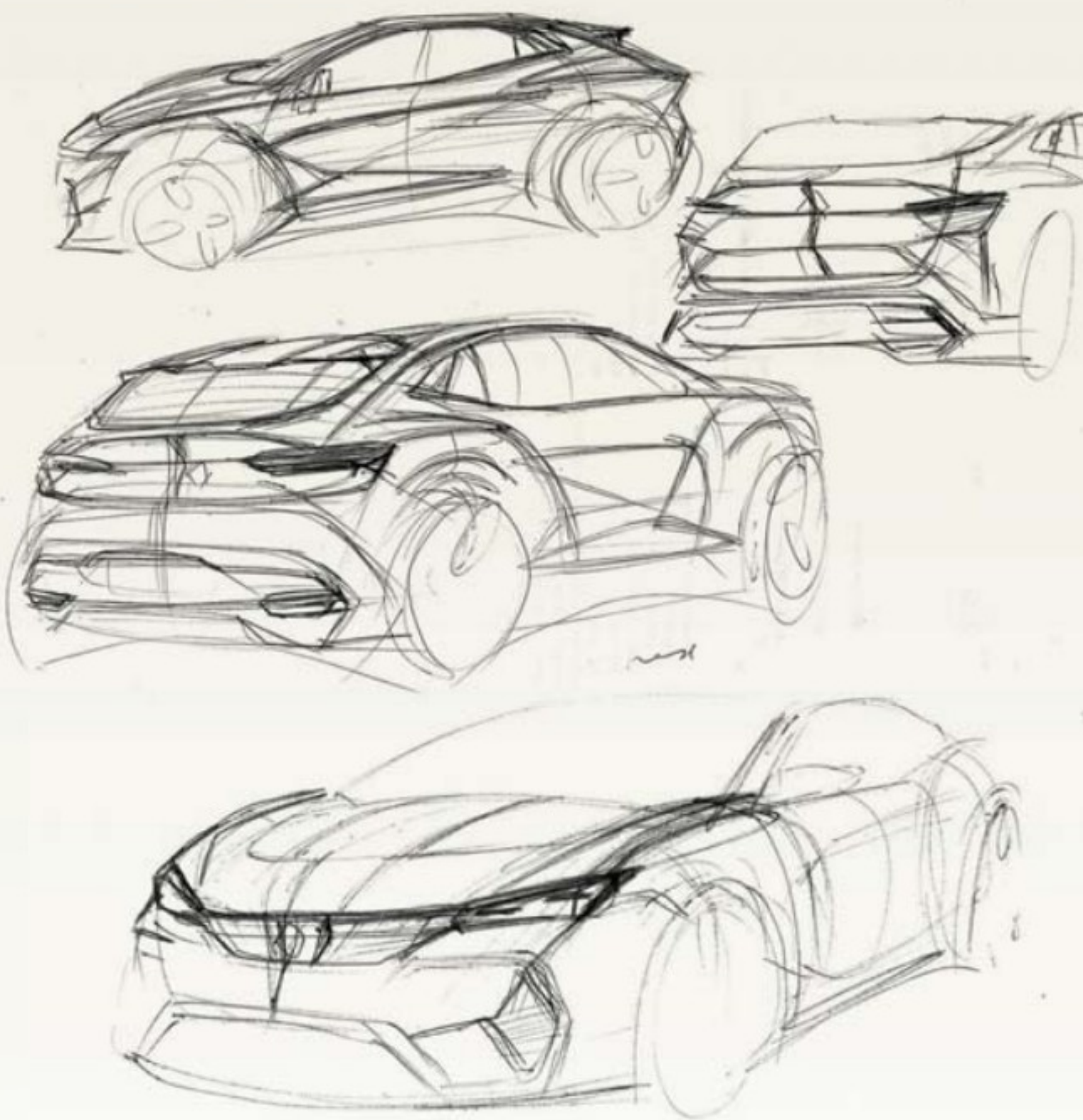


René Demarets, notre expert design

Une Clio extravertie



Le restylage de l'actuelle Clio, jusque-là équilibrée mais un peu trop réservée, annonçait la couleur : la prochaine génération sera spectaculaire. Dans la mouvance du Rafale, les lignes tendues et des plans croisés sculptent une silhouette sophistiquée. Diagonales et surfaces éclairées dans le bas de la carrosserie plaquent la voiture au sol, alors que le pli traversant la custode guide le regard vers le bécquet, une combinaison qui étire et dynamise la ligne. La surface vitrée, remontant vers le hayon, et le galbe de l'aile arrière marquent la filiation avec les modèles précédents.



DESSINS : R. DEMARETS

donnait aussi les premières indications sur le nouveau style de Renault. Celui-ci sera donc inauguré par la prochaine Clio. A l'avant, on retrouvera notamment la forme très effilée des phares, le long capot et les larges prises d'air situées aux extrémités du bouclier, dont la signature lumineuse dessine un losange. L'idée du logo proéminent au centre de la calandre, qui évoque certains modèles de la fin des années 1990 (Megane,

Laguna), devrait être conservée, mais dans une interprétation plus discrète. Les flancs sculptés, les ailes arrière galbées et la silhouette plus élancée apportent du dynamisme, renforcé par l'intégration des poignées de porte arrière dans les montants (principe inauguré par la Clio 4). Enfin, le capot plus plongeant et la chute de toit plus marquée par rapport à la génération actuelle devraient améliorer l'aérodynamisme. ■



L'avenir du Cybercab est incertain en l'état de la technologie et de la législation. Sur les véhicules autonomes niveau 5, aucune intervention humaine n'est requise... en théorie.

PHOTOS: F. GROUT

À BORD DU TESLA CYBERCAB

Objet roulant non identifié

En tournée européenne, un prototype du futur taxi 100 % autonome Tesla est exposé à Paris jusqu'au 8 décembre. Premier contact avec le Cybercab.

Aucune trace de l'étrange machine sur le configurateur en ligne de Tesla. Encore moins sur nos routes, où il ne posera pas de sitôt ses immenses roues d'au moins 20" (les caractéristiques restent vagues). Car si quelques prototypes circulent déjà en Californie, le Cybercab, visible dans le showroom de Paris Madeleine, fait pour l'instant office de laboratoire roulant, certes plutôt avancé. D'abord destiné aux flottes de taxis et VTC, l'engin serait également accessible aux particuliers, dès 2027 aux Etats-

Unis, pour 30 000 \$ (environ 29 000 €) d'après Elon Musk.

Où est le volant ?

Comme souvent venant du fantasque patron de Tesla, l'effet d'annonce est audacieux. Et déroutant, tout comme le look monolithique façon galet lisse. La technologie embarquée n'est pas en reste. Pas de volant, ni de pédales ou autre instrument de conduite ! Hors sujet : la tâche est ici confiée à un logiciel d'intelligence artificielle, dont les yeux sont des caméras. Après tout, un algorithme n'a pas be-

En Bref

Lancement : à partir de 2027

Moteur électrique : électrique, conduite 100 % autonome niveau 5

Tarifs : environ 29 000 €*

*Estimation.

soin de rétroviseurs. C'est mieux pour l'aérodynamisme, d'ailleurs. Les occupants de cette stricte deux places autonome sont uniquement passagers. Sous réserve que le dispositif soit aussi abouti et performant qu'annoncé, et que la réglementation autorise de se passer de commandes physiques. En bref, un monde sans chauffeur, piloté par les ordinateurs ? Nous n'y sommes pas encore. ■



Privés de volant, les passagers pourront tout faire sauf conduire ! Aucune fantaisie, dans le plus pur esprit Tesla, mais un immense écran de 21"/53 cm trône au milieu de la planche de bord minimaliste.



Dépourvu de prise extérieure, le Cybercab se recharge par induction. Pas sûr que cette technologie se retrouve sur le modèle final. Mais les portes en élytre et le profil élancé seront probablement conservés.



Le coffre est étroit mais suffisamment haut et profond pour les bagages de deux passagers.

Et aussi...

La future DS 8 en approche

DS Automobiles confirme l'arrivée imminente de son nouveau vaisseau amiral en révélant une première image officielle. Il s'agit d'une "cross-berline" électrique à la ligne très aérodynamique, dotée de blocs optiques particulièrement fins et verticaux, identiques à l'avant et à l'arrière. Et si son camouflage noir et or cache encore sa robe définitive, il annonce – en grand – une autonomie de 750 km. Nous vous présenterons en détail cette DS 8 (appellation non officielle) dans notre numéro du 20 décembre.



DS AUTOMOBILES

Tenue de sport pour l'Audi Q5

Lancé au Mondial de l'auto en carrosserie SUV classique, le nouveau Q5 reconduit la version Sportback, inaugurée par la précédente génération. Suite logique, vu le succès de ces "coupés" haut perchés. La recette habituelle se résume à une ligne de toit plongeante... et des tarifs en hausse. Le Q5 Sportback démarre à 59 750 € (2.0 TFSI 204 ch), soit 2 200 € de plus que le "simple" Q5.



AUDI

TOP 10 DES VENTES

SUV électriques les plus immatriculés depuis le début de l'année.

1	Tesla Model Y	22 786	- 27 %
2	Peugeot E-2008	8 518	- 1 %
3	BMW iX1	7 758	-
4	Renault Scenic E-Tech	7 329	-
5	Volvo EX30	4 840	-
6	Jeep Avenger	4 227	-
7	Skoda Enyaq	4 141	+ 81 %
8	Fiat 600	4 018	-
9	Hyundai Kona 2	3 839	-
10	Volkswagen ID.4	3 767	+ 20 %

Porté par le Model Y, le segment des SUV électriques est encore "jeune". En atteste le nombre de modèles dont la carrière n'a réellement débuté qu'en 2024.

Avec notre partenaire AAA DATA

PIÈCES AUTO D'OCCASION AU MEILLEUR PRIX



Jusqu'à 70% moins cher
que le neuf



Toute marque,
tout modèle



Livraison rapide à
domicile



OPISTO.FR



Plus de 7 millions de pièces tracées et garanties,
provenant de casses auto agréées partout en France.



opisto.fr



PLACE AUX FÊTES

7 MOIS OFFERTS

sur votre abonnement



OFFREZ VOUS UN MAGAZINE AUTO

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap-1892

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669712

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

☒ FORMULE ANNUELLE

-62%

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **69 € seulement** au lieu de 183,91 €*.

Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

☐ FORMULE MENSUELLE

-50%

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + 2 hors-séries / an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **8,20 € seulement** pendant 6 mois⁽¹⁾ puis 8,60 € / mois au lieu de 16,63 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société 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](https://kiosquemag.com): bit.ly/ap-1892 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Email: Téléphone:

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

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 € sans les HS et 147,97 € avec les HS), des frais de port (23,92 € sans les HS et 25,62 € avec les HS) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8,60 € par mois. 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 31/12/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Tous les modèles testés cette semaine



Y. LEFEBVRE

P. 24, DOSSIER LABO : les 200 modèles les plus sobres, catégorie par catégorie, parmi lesquels les **BMW Série 1** et **X1**, **Citroën C4**, **Lexus RX 450h**, **Mazda MX-5**, **Mercedes Classe B**, **Renault Captur**, **Kangoo** et **Espace**, **Skoda Octavia**, **Suzuki Swift** et **Vitara**, **Toyota Yaris** et **C-HR**, etc.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **MG ZS**, SUV hybride chinois prometteur.

P. 34, MATCH : la nouvelle **BMW Série 1** affronte les **Audi A3 Sportback** et **Mercedes Classe A**.

◀ P. 40, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec le **Peugeot 3008 Hybrid**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

432 dm³
de volume de coffre



F. GROUT

Le chinois MG renouvelle son SUV citadin ZS, à l'essai dans ce numéro (voir p. 30). Un modèle qui a grandi de 10 cm, au point de sonner désormais à la porte des modèles compacts. Mais comment cela se traduit-il du côté du coffre ? Contre toute attente, le volume de chargement... régresse de 58 dm³ ! Le nouveau MG ZS conserve cependant un espace plus que correct pour la catégorie des SUV citadins : avec ses 432 dm³, il se classe 7^e, juste devant le Peugeot 2008, meilleur modèle tricolore de notre top 20 (8^e avec 421 dm³). Son grand rival, le Dacia Duster, reste cependant intouchable : dans sa version la plus spacieuse, il affiche un volume de 565 dm³, une valeur supérieure à la moyenne... de la catégorie au-dessus ! Le SUV roumain est suivi par le Hyundai Kona (495 dm³) et le Ford Puma (475 dm³). Mention spéciale pour le Volkswagen T-Roc, qui rate le podium d'un cheveu (il se retrouve 4^e avec 474 dm³!). Quant au Renault Captur, il se contente de la 14^e place (402 dm³). **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le MG ZS face à ses rivaux

Volume de coffre (en dm³)

1 ^{er}	Dacia Duster	565
2 ^e	Hyundai Kona	495
3 ^e	Ford Puma	475
4 ^e	Volkswagen T-Roc	474
5 ^e	Volkswagen T-Cross	444
6 ^e	Toyota Yaris Cross	436
7 ^e	MG ZS	432
8 ^e	Peugeot 2008	421
9 ^e	Opel Crossland	420
10 ^e	Volkswagen Taigo	419
11 ^e	Suzuki Vitara	417
12 ^e	Seat Arona	411
13 ^e	Nissan Juke	405
14 ^e	Renault Captur	402
15 ^e	Audi Q2	396
16 ^e	Hyundai Bayon	380
16 ^e ex aequo	Lexus LBX	380
18 ^e	Jeep Renegade	370
19 ^e	Fiat 600	368
20 ^e	Honda HR-V	366

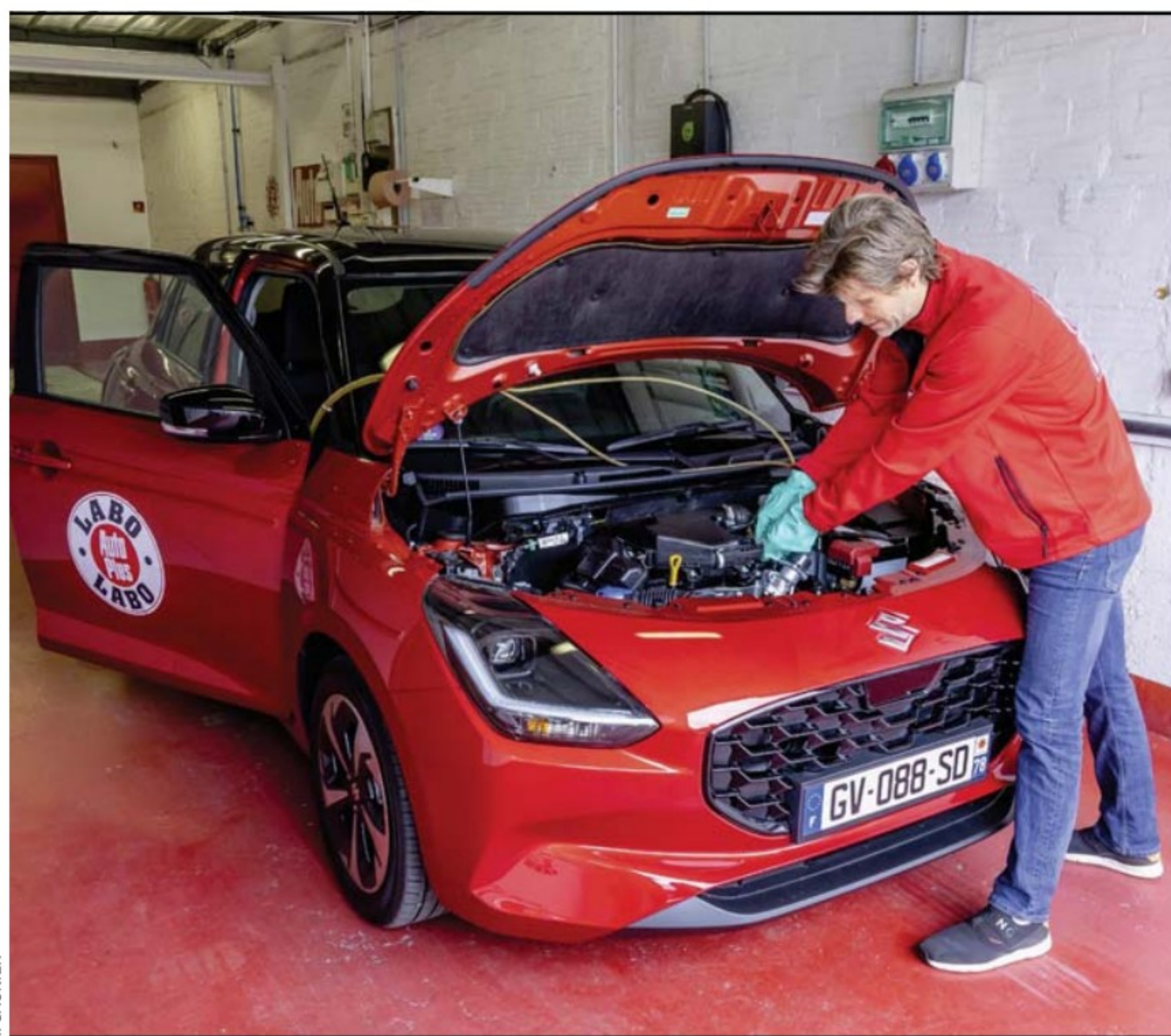
◀ Le Dacia Duster domine de la tête et des épaules la catégorie des SUV citadins, avec un coffre digne de modèles nettement plus grands.



LES CHIFFRES CERTIFIÉS PAR NOS EXPERTS MESURES



N. SOLER



A. SAUNIER

Les 20 les p



N. SOLER

Ils sont beaux, les chiffres avancés par les constructeurs. Mais dans la vraie vie, on déchanté encore trop souvent... Heureusement, *Auto Plus* mesure tous les modèles et tous les moteurs. Pour un achat sans mauvaise surprise, voici ceux qui consomment le moins, preuves de notre labo à l'appui.

200 modèles plus sobres



Bientôt tous à l'électrique? C'est en tout cas la volonté affichée par certains responsables politiques et par les instances européennes, avec une échéance fixée à 2035 qui approche à grands pas. Pour autant, les constructeurs n'ont pas arrêté de travailler sur le bon vieux moteur thermique. Sous toutes ses formes: essence, diesel, hybride (micro, classique ou rechargeable)... Des efforts qui payent, avec toutefois des écarts (plus ou moins

grands) entre les chiffres "officiels" et la réalité: voilà pourquoi *Auto Plus* s'attache à soumettre systématiquement tous les véhicules du marché à son protocole de mesures. De quoi permettre d'épingler les mauvais élèves en cas de besoin lors de nos essais. Mais aussi d'applaudir le travail bien fait et d'indiquer les vrais bons plans. Dont acte: nous avons ici compilé la liste des 200 modèles les moins portés sur la boisson, dans la vraie vie et dans chaque catégorie. ■

Au sommaire

Les citadines	P. 26
Les berlines compactes	P. 26
Les familiales et les breaks	P. 27
Les petits SUV	P. 27
Les SUV compacts	P. 28
Les SUV familiaux	P. 28
Les monospaces	P. 29
Les ludospaces	P. 29
Les grands 4x4	p. 29
Les sportives	p. 29

LES CITADINES

4,9

l/100 km

Essence



Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS - 83 ch - A partir de 17 900 €

■ En changeant de génération, la Suzuki troque son ancien quatre cylindres contre un tout nouveau trois cylindres micro-hybride. Même si la puissance n'augmente pas, elle reste largement suffisante au quotidien, la Swift ne pesant que 940 kg. Surtout, cette masse contenue, conjuguée à l'efficacité de son petit moteur électrifié, donnent des consommations très mesurées : moins de 5 l/100 km en moyenne et à peine plus sur autoroute. Mieux : le couple moteur/boîte ne manque pas d'agrément. Hélas, la Suzuki a vu ses tarifs nettement augmenter, au détriment de son attractivité, d'autant que la finition déçoit et que le confort reste sommaire.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	34s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	13s/20s2
Consommation moyenne	4,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/5,2/4,9 l/100 km
Poids	940 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S + électr.
Couple maxi	112 Nm à 4 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	99 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50

Y. LEFEBVRE

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesel

Renault Clio 1.5 Blue dCi (100 ch)	5
------------------------------------	---

Essence

Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS (83 ch)	4,9
Toyota Aygo X 1.0 VVT-i (72 ch)	5,3
Opel Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	5,5
Mazda 2 1.5 Skyactiv-G M Hybrid (90 ch)	5,6
Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	5,6
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch)	5,6
Opel Corsa 1.2 (75 ch)	5,7
Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	5,7
Peugeot 208 1.2 Turbo (100 ch)	5,8
Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	5,9
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	5,9
Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	6
Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽¹⁾	6
Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	6
Renault Clio 1.0 TCe (90 ch)	6
Mitsubishi Colt 1.0 MPI-T (91 ch)	6
Renault Clio 1.0 TCe GPL (100 ch) ⁽²⁾	6
Fiat Panda 1.0 BSG Hybrid (70 ch)	6,1
Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch)	6,3
Citroën C3 1.2 Turbo (100 ch)	6,3
Mini Cooper C 1.5 (156 ch)	6,3

Hybrides

Mazda 2 1.5 Hybrid (116 ch)	5,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	5,2
Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid (140 ch)	5,2
Honda Jazz 1.5 Hybrid e:HEV (122 ch)	5,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)	5,3
Peugeot 208 1.2 Hybrid (100 ch)	5,4
MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,4
Peugeot 208 1.2 Hybrid (136 ch)	5,8

1. Consommation GPL : 7,9 l/100 km. 2. Consommation GPL : 8,3 l/100 km.

LES BERLINES COMPACTES

5

l/100 km

Diesel



BMW 120d - 163 ch - A partir de 41 550 €

■ BMW vient de renouveler sa berline compacte, manœuvre qui s'apparente plutôt à un gros restylage. En revanche, sous le capot, la Série 1 s'offre un vrai coup de neuf, surtout concernant la version essence de 170 ch (120, sans le "i", désormais réservé aux versions électriques). Le quatre cylindres cède la place au trois cylindres micro-hybride des X1, X2 ou Mini Countryman. Le tout au profit d'une consommation désormais très compétitive. En outre, elle continue de proposer un diesel, et reconduit pour cela l'ancien moteur. Tant mieux car, avec 5 l/100 km, la 120d est la plus sobre de sa catégorie. Elle séduit en outre par son agilité, plus que par son prix.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	16s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s4
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,8/4,7/5,5 l/100 km
Poids	1 550 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S + électr.
Couple maxi	400 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	112 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,36 x 1,80 x 1,46

Y. LEFEBVRE

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesels

BMW Série 1 120d (163 ch)	5
Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (115 et 150 ch)	5,2
Citroën C4 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	5,3
Mercedes Classe A 200 d (150 ch)	5,4
Audi A3 Sportback 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	5,4
Mercedes Classe A 180 d BVA7 (116 ch)	5,5
Peugeot 308 1.5 BlueHDi (130 ch)	5,6
DS 4 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,8

Essence

Citroën C4 1.2 PureTech (100 ch)	6
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	6,1
Skoda Scala 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	6,2
BMW Série 1 120i BVA (170 ch)	6,2
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (116 ch)	6,3
Skoda Scala 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	6,4
Citroën C4 1.2 PureTech (130 ch)	6,6
Mazda 3 2.0 e-Skyactiv X M Hybrid (186 ch)	6,7
Mercedes Classe A 180 BVA7 (136 ch)	6,7
Mercedes Classe A 200 BVA7 (163 ch)	6,8
Audi A3 Sportback 35 TFSI S tronic 7 (150 ch)	6,9
Cupra Leon 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	7,1

Hybrides

Citroën C4 1.2 Hybride (136 ch)	5,7
Honda Civic 2.0 Hybrid (184 ch)	5,8
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	6
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	6
Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid 136	6
Peugeot 308 1.2 Hybrid 136 e-DCS6	6
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 ch et 272 ch)	102 km ⁽¹⁾ 6,2 ⁽²⁾
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	57 km ⁽¹⁾ 6,6 ⁽²⁾
Cupra Leon 1.5 e-Hybrid (272 ch)	93 km ⁽¹⁾ 7 ⁽²⁾
Opel Astra 1.6 Hybrid (180 ch)	42 km ⁽¹⁾ 7,2 ⁽²⁾

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation batterie vide.

LES FAMILIALES ET BREAKS

4,8

l/100 km

Diesel



Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 - 150 ch - A partir de 36 490 €

■ Ultra-logeable, sérieusement finie et bien équipée, l'Octavia Combi restylée reste la référence des breaks familiaux à tarifs raisonnables. Catégorie qui, il est vrai, est de plus en plus clairsemée. Pour satisfaire les gros rouleurs, Skoda a maintenu l'excellent 2.0 TDI de 150 ch. En plus d'être performant et agréable à l'usage, ce diesel est surtout sobre comme un chameau. En particulier sur autoroute, où sa conso de 4,4 l/100 km lui permet de parcourir plus de 1 000 km avant de devoir s'arrêter pour le plein, malgré un petit réservoir de 45 litres. Difficile de faire plus rationnel au moment d'embarquer toute la famille pour les départs en vacances...

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s7
Consommation moyenne	4,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,8/4,4/5,2 l/100 km
Poids	1 468 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km/+ 100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,70 x 1,83 x 1,47

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation batterie vide. 3. Motorisation récemment arrêtée.

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)

Diesels

Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	4,6
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	4,8
Volkswagen Arteon Shooting Brake 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,2
Mercedes Classe C 220 d (200 ch)	5,5
Peugeot 508 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch) ⁽³⁾	5,6
Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,6
BMW Série 3 320d (190 ch)	5,7
BMW Série 3 318d BVA (150 ch)	5,8
Volkswagen Passat SW 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,8
BMW Série 3 Touring 320d xDrive (190 ch)	6
Mercedes Classe C Break 220 d 4Matic (200 ch)	6,2
Alfa Romeo Giulia 2.2 AT8 (160 ch)	6,6
Alfa Romeo Giulia 2.2 AT8 Q4 (210 ch)	6,7
BMW Série 3 Touring M340d xDrive BVA (340 ch)	7,1

Essence

Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid DSG7 (150 ch)	6,1
Peugeot 508 SW 1.2 PureTech EAT8 (130 ch) ⁽³⁾	6,8
Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	7
Citroën C5 X 1.2 PureTech EAT8 (130 ch)	7,1
Mercedes Classe C 200 (204 ch)	7,3

Hybrides

Toyota Prius 2.0 Hybride rechargeable (223 ch)	60 km ⁽¹⁾	5,1 ⁽²⁾
Volvo S60 2.0 Recharge T6 AWD (350 ch)	77 km ⁽¹⁾	7,1
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	39 km ⁽¹⁾	7,6 ⁽²⁾
BMW Série 3 320e (204 ch) ⁽³⁾	48 km ⁽¹⁾	7,7 ⁽²⁾
Citroën C5 X 1.6 Hybrid e-EAT8 (180 ch)	41 km ⁽¹⁾	7,7 ⁽²⁾
VW Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid (218 ch)	34 km ⁽¹⁾	7,7 ⁽²⁾
Citroën C5 X Hybride rechargeable e-EAT8 (225 ch)	39 km ⁽¹⁾	8 ⁽²⁾
BMW Série 3 330e (292 ch)	50 km ⁽¹⁾	8 ⁽²⁾

LES PETITS SUV

5,5

l/100 km

Hybride



Renault Captur E-Tech full hybrid - 145 ch - A partir de 29 400 €

■ Comme la Clio et le Symbioz, le Captur bénéficie du moteur hybride Renault de 145 ch, avec son originale boîte automatique à crabots. Certes, en pleine accélération, certains passages de rapports provoquent un léger "trou", mais rien de très grave. Et les résultats de l'ensemble sont difficilement discutables: 5,5 l/100 km de moyenne! Le tout, avec un bel agrément, avant tout en ville, où son appétit tombe à 4,6 l/100 km. Récemment restylé, le Captur bénéficie d'écrans mis à jour, et surtout conserve son très beau compromis entre confort et plaisir de conduite. Clone technique, le Mitsubishi ASX hérite aussi du même ensemble mécanique.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s4
Consommation moyenne	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,2/4,6 l/100 km
Poids	1 422 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S + 2 élec.
Couple maxi	148 Nm / 205 + 50 Nm élec.
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)

Diesels

DS3 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6
Audi Q2 2.0 TDI quattro S tronic 7 (150 ch)	6,7
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 4Motion DSG (150 ch)	6,8

Essence

Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6,1
Seat Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	6,2
Skoda Kamiq 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	6,2
Peugeot 2008 1.2 Turbo (100 ch)	6,3
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	6,3
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid (125 ch)	6,4
Opel Mokka 1.2 Turbo (100 ch)	6,4
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG7 (115 ch)	6,4
Dacia Duster 1.2 TCe (130 ch)	6,4
Renault Captur 1.0 TCe (90 ch)	6,4
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid (155 ch)	6,5
Kia Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	6,5
Jeep Avenger 1.2 Turbo (100 ch)	6,5

Hybrides

Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	5,5
Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,5
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	5,7
Lexus LBX 1.5 Hybride (136 ch)	5,7
Hyundai Kona 1.6 Hybrid (129 ch)	5,7
DS 3 1.2 Hybride (136 ch)	5,8
Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	5,8
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)	5,8
Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	5,9
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	5,9
Fiat 600 1.2 Hybride (100 ch)	6
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (100 ch)	6,1
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)	6,2
Dacia Duster 1.6 Hybrid (140 ch)	6,2

LES SUV COMPACTS

5,8
l/100 kmHybride
rechargeable

Toyota C-HR 2.0 PHEV - 223 ch - A partir de 40 900 €

■ L'hybride rechargeable est souvent un compromis: rouler en électrique au quotidien, au prix de consommations plus élevées une fois la batterie vide. Mais pas pour le C-HR! Il reprend la technique de la récente Prius. Comme elle, il peut parcourir une cinquantaine de kilomètres en mode électrique. Surtout, il est remarquablement sobre batterie vide, se contentant de 5,8 l/100 km en moyenne. Le beurre et l'argent du beurre! Il lui reste quelques défauts: sa transmission a tendance à faire grimper le moteur thermique à haut régime et son coffre est petit. Il est surtout bien plus cher que le C-HR hybride simple, tout aussi sobre et performant.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,5/5,1 l/100 km
Poids	1 685 kg

LA TECHNIQUE

Moteur hybride rechargeable	4 cyl. en ligne, 16S + électr.
Couple maxi	190 Nm + 208 Nm électr.
CO ₂ /Malus	19 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Dimensions L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation batterie vide. 3. Consommation Super-éthanol E85: 8,5 l/100 km.

LES SUV FAMILIAUX

6,2
l/100 km

Hybride



Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid - 200 ch - A partir de 45 000 €

■ Le "vrai" Espace n'est plus. Pourtant, son nom perdure, sous les traits d'une version rallongée de l'Austral. Même s'il se montre moins généreux à bord que l'ancien monospace (habitabilité, accès au 3^e rang et aspects pratiques...), cela permet à Renault de proposer un SUV familial à sept places, qui reprend la mécanique hybride de son petit frère. Cet ensemble de 200 ch à boîte à crabots, s'il n'est pas tout à fait aussi performant que sa puissance le suggère, est remarquable de sobriété. Seulement 6,2 l/100 km pour un SUV de plus de 4,70 m et plus de 1,7 tonne! Et le tout est silencieux, surtout en ville, même si l'on peut regretter quelques à-coups en cas de forte sollicitation.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	9s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6 l/100 km
Poids	1 765 kg

LA TECHNIQUE

Moteur hybride	3 cylindres en ligne, 12S + 2 électr.
Couple maxi	205 Nm / 205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Dimensions L x l x h, en m	4,73 x 1,85 x 1,65

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesels

BMW X1 sDrive18d BVA (150 ch)	5,5
BMW X2 xDrive20d (163 ch)	5,5
BMW X1 sDrive23d BVA (211 ch)	5,6
Mercedes GLA 200 d 8G-DCT (150 ch)	5,8
Seat Ateca 2.0 TDI (150 ch)	5,9
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	5,9
Kia Sportage 1.6 CRDi MHEV DCT7 (136 ch)	6,1
Citroën C5 Aircross 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	6,2
Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D (150 ch)	6,3
Audi Q3 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	6,6

Essence

Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6
BMW X1 sDrive20i (170 ch)	6,9
Mini Countryman C 1.5 (170 ch)	6,9
BMW X1 sDrive18i (136 ch)	7

Hybrides

Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	5,7
Toyota C-HR 2.0 PHEV (223 ch)	53 km ⁽¹⁾ 5,8 ⁽²⁾
Toyota C-HR 2.0 Hybride 200 (197 ch)	5,8
Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	5,8
Renault Symbioz 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,9
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,2
Renault Austral 1.2 E-Tech full hybrid (199 ch)	6,2
Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6,3
Peugeot 408 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	6,3
Honda ZR-V 2.0 Hybrid (184 ch)	6,3
Renault Arkana 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	6,3
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch) ⁽³⁾	6,3
Citroën C5 Aircross 1.2 Hybride e-DCS6 (136 ch)	6,7
Nissan Qashqai 1.6 e-Power (190 ch)	6,8
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	6,9
Cupra Formentor 1.5 eHybrid (272 ch)	87 km ⁽¹⁾ 7 ⁽²⁾

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesels

Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)	6,1
DS7 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	6,2
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)	6,2
Mercedes GLB 200 d 8G-DCT (150 ch)	6,2
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (254 ch)	6,5
Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch)	6,6
Mercedes GLC Coupé 220 d 4Matic (197 ch)	6,6
Mercedes GLB 220 d 4Matic (190 ch)	6,7
Alfa Romeo Stelvio 2.2 AT8 (160 ch)	6,8
BMW X4 xDrive20d (190 ch)	7
Alfa Romeo Stelvio 2.2 AT8 Q4 (210 ch)	7,1
BMW X3 xDrive20d BVA (190 ch)	7,1
BMW X4 xDrive30d (286 ch)	7,2

Essence

Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid (150 ch)	7,1
--------------------------------------	-----

Hybrides

Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6,2
Renault Rafale 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6,3
Toyota Rav4 2.5 Hybride (218 ch)	6,4
Peugeot 5008 1.2 Hybride 136 e-DCS6 (136 ch)	6,6
Toyota Rav4 2.5 Hybride rechargeable (306 ch)	64 km ⁽¹⁾ 6,6 ⁽²⁾
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	6,7
Honda CR-V 2.0 e:Hev (184 ch)	6,7
Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	60 km ⁽¹⁾ 6,7 ⁽²⁾
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	54 km ⁽¹⁾ 7,2 ⁽²⁾
Renault Rafale 1.2 E-Tech 4x4 PHEV (300 ch)	79 km ⁽¹⁾ 7,4
DS7 1.6 E-Tense 4x4 (300 ch)	49 km ⁽¹⁾ 8,2 ⁽²⁾
DS7 1.6 E-Tense (225 ch)	47 km ⁽¹⁾ 8,3 ⁽²⁾
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	54 km ⁽¹⁾ 8,3 ⁽²⁾
Nissan X-Trail 1.5 (7 places) e-4orce (213 ch)	8,3
Volvo XC60 2.0 Recharge T6 AWD (350 ch)	59 km ⁽¹⁾ 8,6 ⁽²⁾
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (253 ch)	41 km ⁽¹⁾ 8,7

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation batterie vide.

LES MONOSPACES

5,4
l/100 km

Diesel



N. SOLER

Mercedes Classe B 180 d BVA - 116 ch - A partir de 41 399 €

Le vieillissant Mercedes Classe B a le bon goût de conserver sous son capot un panel de moteurs particulièrement sobres. Le tout en essence comme en diesel. De quoi en faire un allié des familles, qui apprécieront d'autant plus sa finition léchée et son bon niveau de confort, moins son habitabilité limitée et ses tarifs élevés.

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesels

Mercedes Classe B 180 d BVA7 (116 ch)	5,4
BMW Série 2 Active Tourer 218d (150 ch)	5,5
Mercedes Classe B 200 d BVA8 (150 ch)	5,6
Volkswagen Touran 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	6,9

Essence

Mercedes Classe B 180 BVA7 (136 ch)	6,5
BMW Série 2 Active Tourer 218i BVA (136 ch)	6,8
BMW Série 2 Active Tourer 220i (170 ch)	7,1
Mercedes Classe B 200 BVA7 (163 ch)	7,3

Hybrides

BMW Série 2 Active Tourer 225e xDrive (245 ch)	71 km ⁽¹⁾	6,4 ⁽²⁾
Lexus LM 350h 4WD (250 ch)		8,1

LES GRANDS 4x4

7,4
l/100 km

Hybride rechargeable



Y. LEFEBVRE

Lexus RX 450h+ - 309 ch - A partir de 93 400 €

Le RX 450h+ allie le luxe (tarifs compris!) de Lexus à la sobriété de sa maison mère, Toyota. L'ensemble hybride rechargeable est particulièrement peu glouton pour un engin de cette taille (7,1 l/100 km sur route) et peut parcourir 50 km en électrique en moyenne. Le hic? Vous l'aurez compris: des tarifs très salés...

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesels

Mercedes GLE 300 d 4Matic (245 ch)	8,5
Land Rover Range Rover D350 (350 ch)	9

Hybrides

Lexus RX 450h+ (309 ch)	50 km ⁽¹⁾	7,4 ⁽²⁾
Toyota Highlander 2.5 Hybride (248 ch)		7,8
Mercedes GLE 350 de 4Matic (320 ch)	68 km ⁽¹⁾	8,5 ⁽²⁾
Lexus RX 500h (371 ch)		9,2

LES LUDOSPACES

6,1
l/100 km

Diesel



N. SOLER

Renault Kangoo 1.5 Blue dCi - 95 ch - A partir de 29 000 €

Un petit tour et puis s'en va: Citroën et Peugeot ont de nouveau proposé leurs ludospaces en versions thermiques pendant quelques mois, mais ils ne sont déjà plus disponibles qu'en électrique. A la plus grande joie du grand rival, le Renault Kangoo. Sobre quel que soit le carburant consommé, il se montre bien plus rationnel à l'usage.

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Diesels

Volkswagen Caddy 2.0 TDI DSG7 (122 ch)	6
Renault Kangoo 1.5 Blue dCi (115 ch)	6,1
Renault Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch)	6,2
Citroën Berlingo 1.5 BlueHDi (130 ch) ⁽³⁾	6,3
Renault Grand Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch)	6,8

Essence

Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Powershift (125 ch)	7,5
Renault Kangoo 1.3 TCe (100 ch)	7,5
Nissan Townstar Combi 1.3 Tce (130 ch)	7,7
Renault Kangoo 1.3 TCe (130 ch)	7,7
Renault Grand Kangoo 1.5 TCe EDC (130 ch)	8,8

LES SPORTIVES

6,2
l/100 km

Essence



MAZDA

Mazda MX-5 1.5 - 131 ch - A partir de 33 000 €

La sympathique Mazda MX-5 est encore là! Mais pas son moteur le plus puissant, le 2.0 de 184 ch. Le petit roadster distille toujours des sensations uniques en leur genre grâce au petit 1.5, déjà très volontaire et remarquablement peu penché sur la boisson. La masse contenue de la MX-5 n'y est sans doute pas pour rien non plus.

LE CLASSEMENT DU

Consommation moyenne (en l/100 km)



Essence

Mazda MX-5 1.5 Skyactiv-G (131 ch)	6,2
Mini Cooper S 2.0 (204 ch)	6,5
Mazda MX-5 RF 2.0 Skyactiv-G (184 ch) ⁽³⁾	6,7
Alpine A110S (300 ch)	7,4
Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI (207 ch)	7,4
BMW Z4 sdrive 20i (197 ch)	7,8
Toyota GR Yaris 1.6 (261 ch)	8,6
Volkswagen Golf R 2.0 TSI (333 ch)	8,6
Cupra Leon VZ 2.0 TSI (300 ch)	8,6
Ford Focus ST 2.3 EcoBoost (280 ch)	8,7
Mercedes-AMG Classe A 35 4Matic (306 ch)	8,8
Toyota GR Supra 3.0 BVA (340 ch)	8,8

1. Autonomie électrique moyenne. 2. Consommation batterie vide. 3. Motorisation récemment arrêtée.



HYBRIDE

MG ZS

1.5 Hybrid+ Luxury - 197 ch

26 990 € / 26 990 €*



PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV DE MG

L'heure de l'émancipation

Lancé chez nous en 2020 en électrique, puis proposé en essence en 2022, le ZS se renouvelle entièrement. Outre les versions EV, on trouve désormais un hybride de 197 ch à partir de 22 990 €.

Pour renouveler son SUV urbain (lancé en Europe en 2020 et restylé en 2022), MG chamboule tout. Plus puissant, mieux équipé et plus grand, le ZS s'émancipe. Avec 4,43 m de long (+ 10 cm), il dépasse le Dacia Duster (4,35 m), jusqu'ici le plus imposant de la catégorie, et égale les Nissan Qashqai et Renault Symbioz, des SUV de la catégorie supé-

rieure. Étonnamment, cette croissance ne sert pas l'habitabilité. Les cotes, toujours généreuses, n'augmentent pas, tandis que le volume du coffre, qui reste important (432 dm³), perd 58 dm³ par rapport à la première génération. Deux concessions anecdotiques, si l'on considère le tarif défiant toute concurrence. Proposé à partir de 22 990 €, le ZS coûte 3 610 € de moins que le Dacia Duster

Hybrid 140 ch premier prix, déjà discount. Et cette finition Luxury à 26 990 € affiche un tarif 1 110 € inférieur à celui d'un Duster haut de gamme! En tenant compte de l'équipement hyper riche du ZS (voir encadré ci-contre) et de la garantie de 7 ans, MG creuse encore plus l'écart avec ses concurrents. C'est aussi le cas en matière de puissance.

Performant et discret

Alors que la première génération, en 100 % électrique, est encore proposée (sur stock), le nouvel opus est exclusivement décliné en hybride de 197 ch. Une puissance élevée, là encore comparable à celle des modèles de la catégorie supérieure mais beaucoup plus chers, comme le Renault Austral E-Tech full hybrid (200 ch) ou le Nissan Qashqai e-Power (190 ch). D'ailleurs, il y a des similitudes avec ce dernier. En effet, le ZS Hybrid+ fonctionne le plus souvent grâce au seul bloc électrique de 136 ch, alimenté

par une batterie de 1,83 kWh. Le 1.5 essence de 102 ch joue souvent un simple rôle de générateur, pour recharger la batterie. Dans ces conditions, les sensations de conduite s'apparentent à celles d'un véhicule 100 % électrique. Mais il est aussi relié aux roues avant, ce qui lui permet, au-dessus de 80 km/h environ (suivant le profil de la route), ou lors d'une forte accélération (pour disposer de la puissance maximale) de les entraîner, de concert avec le bloc électrique. Les performances obtenues suffisent largement pour un usage quotidien. Le ZS accélère avec volonté et, moteur essence en marche, plus discrètement que les hybrides Toyota. Excepté à haute vitesse sur autoroute, où le bruit du moteur avec parfois de petits à-coups de transmission peuvent déranger. Reste que l'esprit de ce SUV est plus de consommer moins que de "pousser fort". D'après nos mesures, il se contente de 6,5 l/100 km en

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: conscient de vendre le nouveau ZS à un tarif particulièrement attractif, MG n'accorde aucune remise. Pas de malus en vue pour cette version Hybrid+.

L'entretien: chaque année ou tous les 24 000 km, selon les préconisations du constructeur.

L'équipement: il est complet (GPS, caméra 360°, conduite semi-autonome...). Seule la peinture métallisée figure en option.



Grâce aux nombreuses phases de roulage en tout électrique, le ZS Hybrid+, fort de ses 197 ch, se contente de seulement 5,7 l/100 km sur la route.



Nombre de places: 5

L'habitabilité ne progresse pas, malgré un empattement en hausse de 3 cm (2,61 m). Mais les passagers, bien installés sur la banquette souple, disposent toujours d'un vaste espace.



Volume: 432 dm³

L'architecture revue, avec des passages de roue mieux intégrés, rend le coffre plus pratique à charger.



Le ZS se dote d'une nouvelle commande de boîte auto. de type aviation, agréable à manipuler.

L'ÉQUIPEMENT

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

Agrément: • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra 360° • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile 12,3"/31,2 cm • GPS • Jantes alu 18" • Rétroviseurs réglables et rabattables électriquement • Siège AV et volant (cuir) chauffants • Siège conducteur à réglage électrique, etc.

En option Agrément: • Peinture métallisée (650 €).



PHOTOS: F. GROUT

A l'arrière, les changements sont multiples: feux à leds, bouclier, hayon... Plus marquées que celles de la génération précédente, les formes apportent de la prestance à ce véhicule en quête d'image.

moyenne. C'est 0,3 litre de moins qu'un Nissan Qashqai e-Power, mais 0,7 l/100 km de plus qu'un Toyota C-HR de même puissance. Sauf que ce dernier coûte...

13000 € de plus! Côté comportement, le chinois se montre rassurant mais plutôt pataud dans les virages, bien que les suspensions contiennent assez bien le roulis.

L'amortissement, lui, manque de douceur sur les bosses. Enfin, l'accueillant habitacle dispose d'un mobilier aux fixations solides mais à la finition moyenne

et les aspects pratiques font défaut: banquette non coulissante et sans accoudoir, dossier passager non rabattable...

SUITE PAGE 32



NOS MESURES

Vitesse maxi	168 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7 / 7,6 / 6,1 l/100 km
Poids	1 430 kg
Diamètre de braquage	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	197 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO ₂ /Malus	115 g/km/0 €
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance maxi	102 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	128 Nm à 4 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	100 kW (136 ch)
Couple maxi	250 Nm
Batterie lithium-ion	1,83 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 3 vitesses
Pneus	215/50 R18
Réservoir	41 litres
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le MG ZS 1.5 Hybrid+ Luxury (26 990 €*, 197 ch) se situe à mi-chemin entre les SUV citadins et compacts. Nous l'avons ainsi évalué par rapport aux concurrents hybrides suivants: Dacia Duster 1.6 Hybrid Extreme (28 100 €*, 140 ch), Hyundai Kona Hybrid Executive (38 700 €*, 129 ch), Nissan Qashqai e-Power N-Design (42 100 €*, 190 ch), Renault Symbioz full hybr. Esprit Alpine (35 300 €*, 145 ch), Toyota C-HR Hybrid Collection (40 100 €*, 197 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



Le siège conducteur à réglage électrique (de série sur Luxury) permet d'ajuster aisément et avec précision sa position de conduite. Celle-ci

se révèle naturelle et confortable, grâce à la garniture épaisse et souple. Seul le maintien latéral reste perfectible. Enfin, la bonne ergonomie des commandes facilite la prise en mains du ZS.

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

AIDES À LA CONDUITE



Les aides sont nombreuses, et toutes de série dès le premier niveau Standard, sauf la gestion codes/

phares auto., réservée à la finition Luxury. Dommage, l'alerte précédant un éventuel freinage d'urgence autonome manque de discernement. Ainsi, des bips intempestifs ont tendance à se répéter trop souvent. Autre regret: désactiver l'avertisseur du dépassement de la vitesse légale exige, à chaque redémarrage du moteur, de rentrer dans des menus complexes.

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

ÉCRAN TACTILE



Sa taille passe de 10,25"/26 cm en entrée de gamme (avec déjà le GPS de série) à 12,3"/31,2 cm, dès le deuxième niveau Comfort. Un nouveau logiciel rend les menus un peu plus intuitifs et réactifs. Mais on trouve mieux chez la concurrence.

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



Grâce à une résolution de l'écran en progrès, l'image fournie par la caméra de recul est de meilleure qualité.



A l'arrière, les passagers ne disposent d'aucun éclairage individuel ni même d'éclairage central dans le ciel de toit.



FINITION



Elle est globalement de bonne facture compte tenu du prix du véhicule. Les éléments sont solidement assemblés. Seuls les plus pointilleux regretteront la présence de nombreux plastiques à la qualité peu flatteuse autour de la console centrale et sur les contre-portes.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Sous l'écran, les touches physiques sont pratiques mais incomplètes. Il faut rentrer dans les menus pour peaufiner les réglages.

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

SYSTÈME AUDIO

De quatre haut-parleurs en entrée de gamme, la radio passe à six sur Comfort et Luxury. Les commandes au volant manquent de simplicité.

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

RANGEMENTS



Ils sont nombreux, bien répartis dans l'habitacle et faciles d'accès. A part la boîte à gants, un peu petite, les autres rangements offrent un volume correct. A l'arrière, on dispose de deux aumônières et de petits bacs dans les portes.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Rangements arrière	■
Tiroir sous sièges	Indisponible

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

A la lisière de la catégorie des SUV compacts, le ZS Hybrid+ affiche un rapport prix/équipement imbattable, et une garantie de sept ans ! Et il est accueillant, sobre et agréable à conduire. Seuls bémols : le confort et la finition.

LES PLUS

Tarif super compétitif
Performances/conso
Garantie 7 ans

LES MOINS

Suspensions trépidantes
Détails de finition
Aides à la conduite intrusives



LA NOUVELLE SÉRIE 1 FACE AUX AUDI A3 ET MERCEDES CLASSE A

Les meilleures en

ESSENCE

BMW Série 1

120 M Sport - 170 ch

42 400 € / 42 525 €*



Le vrai prix : zéro remise pour cette nouveauté toute fraîche et un petit malus de 125 € grâce à des émissions de CO₂ contenues.

L'entretien : il devra être effectué tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

■ La Série 1 flatte son conducteur avec de bonnes performances et un comportement très incisif : train avant aiguisé, direction ultra-directe. Mais dans cette finition M Sport, les suspensions raffermies dégradent le confort sans faire progresser l'efficacité.

ESSENCE

Audi A3 Sportback

35 TFSI S tronic S line - 150 ch

43 030 € / 41 100 €*



Le vrai prix :

Audi ne concède que 5 % de ristourne sur l'A3, qui écope par ailleurs de 240 € de malus.

L'entretien : passage à l'atelier tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

■ Dotée ici du châssis sport optionnel (260 €) et de jantes de 19", notre A3 Sportback faisait preuve d'un grand dynamisme, au prix cependant de suspensions fermes chahutant les passagers. Malgré un déficit de puissance, les performances restent correctes.



PHOTOS: A. SAUNIER

enemies

ESSENCE

Mercedes Classe A

200 AMG Line - 163 ch

43 450 € / 41 500 €*



Le vrai prix:

la Classe A bénéficie de la remise la plus élevée (pas plus de 6 %, cela dit...) et du plus gros malus (650 €)!

L'entretien:

prévoyez une révision annuelle ou tous les 25 000 km.

■ La Classe A se distingue par son excellent compromis confort/tenue de route. Ce n'est clairement pas la plus dynamique du plateau, mais ses suspensions assurent un excellent travail. Dommage que l'ensemble moteur/boîte soit un peu terne et gourmand en ville.

Pour sa quatrième génération, la Série 1 s'est contentée d'un gros dépoussiérage en reprenant la plate-forme de sa devancière. Mais cela suffira-t-il pour s'imposer face à ses éternelles rivales, plus remontées que jamais ?

Cinq petites années: telle aura été la durée de vie de la précédente Série 1 (code F40), la première du nom à abandonner la propulsion et les mélodieux six cylindres en ligne. Mais elle vit encore un peu au travers de sa remplaçante, la F70, qui en reprend la plate-forme. La "nouvelle" en a profité cependant pour prendre ses aises et gagne 42 mm en longueur. De quoi creuser l'écart en matière d'habitabilité avec ses principales ennemies que sont les Audi A3 Sportback et Mercedes Classe A? Raté: les trois com-

pactes "made in Germany" affichent les mêmes cotes aux places arrière, à une poignée de centimètres près! Notre trio accueillera sans problème deux adultes (trois, on évitera, vu l'inconfort des places centrales), mais l'espace apparaît dans tous les cas juste moyen pour la catégorie. En outre, la Série 1 comme la Classe A imposent des postures peu naturelles à cause de dossiers trop verticaux.

Un coffre de... citadine

La BMW se targue peut-être d'un coffre plus généreux? Encore raté: avec 310 dm³, >>>



BMW Série 1

La grande nouveauté de la Série 1, c'est l'adoption de la large dalle numérique déjà vue sur le reste de la gamme. Hélas, l'interface manque de réactivité et les graphismes de l'instrumentation sont peu lisibles. De plus, les matériaux ne sont pas toujours bien assortis.



Audi A3 Sportback

L'Audi n'a pas cédé à la mode du tout tactile et conserve des boutons physiques bienvenus. On apprécie la finition soignée, mais l'écran tactile s'avère un peu lent à la "compretnette".



Mercedes Classe A

En avance sur son temps à son lancement, la planche de bord de la Classe A n'a pas pris une ride. Finition soignée, interfaces riches mais claires. Quant aux touches sensibles sur le volant, elles nous ont semblé avoir gagné en facilité d'utilisation.

» elle ne fait pas mieux qu'une Citroën C3! Sans être des références parmi les compactes, la Classe A (348 dm³) et surtout l'Audi A3 (393 dm³) sont mieux lotties. Dans tous les cas, il est possible d'obtenir un plancher plat en rabattant la banquette. A l'avant, la Série 1 suit la tendance en adoptant une grande dalle numérique personnalisable, mais perd au passage

la plupart de ses commandes physiques. Or l'interface BMW OS 9 manque de réactivité et ses menus sont encore assez confus. Quant aux graphismes des compteurs, ils font passer le style avant la lisibilité. La Classe A se revendique elle aussi de la chapelle des "iPad géants", mais conserve une batterie de boutons pour les commandes courantes (clim', désembuage)

et offre une ergonomie plus intuitive, malgré la richesse des fonctions disponibles. En outre, il est possible de sélectionner différents affichages pour l'instrumentation, du plus classique au plus conceptuel.

Qui trop embrasse...

L'A3 Sportback, enfin, joue la carte du classicisme, avec une instrumentation affichant des

cadrons ronds, un écran tactile visuellement séparé (hélas un peu lent) et toute une batterie de boutons pour la clim' ou les modes de conduite. Classique, peut-être, mais efficace et agréablement familier.

Dès les premiers tours de roue, on sent que la Série 1 veut plaire à son conducteur. Sa direction très incisive flatte les sens, bien aidée par un volant à jante



PHOTOS: A. SAUNIER

Nombre de places : 5

Volume : 310 dm³

Le dossier de la banquette, un peu trop vertical, nuit au confort postural. On apprécie les grands bacs dans les portières. Du fait d'un plancher haut, le coffre affiche un volume de chargement très décevant, même si l'on dispose d'un rangement en dessous. La banquette rabattable en trois parties figure au catalogue des options : 210 €. Vous avez dit mesquin ?



PHOTOS: A. SAUNIER

Nombre de places : 5

Volume : 393 dm³

Pas plus spacieuse que ses rivales, l'A3 présente cependant la banquette la plus ergonomique. Hélas, les rangements manquent comme la surface vitrée. Le coffre est spacieux et se distingue, par ailleurs, par son plancher mobile et ses formes carrées qui facilitent le chargement. Banquette 40/20/40 en supplément (550 €).



PHOTOS: A. SAUNIER

Nombre de places : 5

Volume : 348 dm³

Dossier très vertical, assises fermes : les occupants des places arrière ne sont guère à la fête ! Là aussi, on aimerait disposer de davantage de rangements. Volume moyen pour le coffre, qui ne propose aucun bac sous son plancher (on y trouve notamment la batterie 48 volts). Mais la Classe A demeure la seule à être équipée de série de la banquette rabattable en trois parties !

épaisse que l'on tient bien en mains. Son train avant répond au doigt et à l'œil, en plongeant vers l'intérieur du virage à la moindre sollicitation. Quant à son trois cylindres (le seul du plateau), il se montre doux et discret, tout en assurant de belles performances. Fort bien, mais qui trop embrasse mal étreint : la vivacité du moteur engendre des effets de couple

dans le volant, les suspensions mal calibrées trépident sur mauvaises routes tout en pompant sur les plus grosses inégalités, tandis que la pédale de frein manque de progressivité.

Esprit de synthèse

L'A3 Sportback se révèle de son côté un peu plus posée. Elle revendique elle aussi un bon dynamisme, mais bénéficie d'un

amortissement plus convaincant, même si notre version, dotée du châssis sport optionnel (260 €), chahutait un peu trop sur mauvaises routes. Sa direction moins "nerveuse" autorise par ailleurs une conduite plus détendue, en plus d'être exempte d'effets de couple. En outre, l'Audi freine très bien. Et si elle affiche la puissance et le couple les plus faibles du trio

(150 ch et 250 Nm), c'est aussi la moins lourde, si bien qu'elle n'est pas à la traîne côté performances. Et la Classe A dans tout ça ? Elle joue une partition bien différente, en ne courant pas après le ruban bleu de l'agilité en courbe, mais en préférant fournir une belle synthèse entre confort et agrément. Côté dynamisme, elle ne rivalise pas avec les deux autres. Son >>>



» ensemble moteur/boîte est trop timoré pour cela, avec d'une part un bloc 1.3 (d'origine Renault) dont on se demande s'il a vraiment ses 163 ch (ses chronos sont comparables à ceux de l'Audi) et qui se fait un peu trop entendre lorsqu'on le sollicite, et d'autre part une transmission (à double embrayage, comme les deux autres) douce mais indolente. De même, la Mercedes n'attaque pas les virages avec le même entrain que ses rivales. Mais elle fait preuve d'un comportement équilibré et d'un amortissement qui gomme avec une aisance déconcertante la plupart des bosses. Tout juste pouvait-on reprocher à notre modèle d'essai, doté des roues de 19" optionnelles (900 €), quelques trépidations à basse vitesse.

Pas de cadeaux !

Plus de 41 000 € (remises et malus inclus) pour des compactes essence à la puissance désormais très courante : nos trois rivales n'y vont pas avec le dos de la cuiller côté tarifs ! Et même si nous avons ici des finitions plutôt haut de gamme, on note encore bon nombre d'équipements "oubliés", comme la clim' auto. bizona, la clé mains libres ou le régulateur adaptatif (seule l'A3 offre ces deux derniers équipements de série). Quant à la Classe A, elle ose facturer le Mirror Screen en supplément (400 €) ! Sans parler de la conduite semi-autonome, qui revient de 860 à... 2 700 € suivant le modèle ! Notons que la BMW propose la plupart des équipements optionnels dans de coûteux packs, qui font vite flamber la note. Elle se le fait en partie pardonner grâce à sa remarquable sobriété : 6,2 l/100 km en moyenne, soit 0,7 l/100 km de moins que ses rivales.

NOS MESURES

	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Vitesse maxi	214 km/h	226 km/h ⁽¹⁾	225 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	29s3	30s3	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	6s1	6s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	6,9 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/5,8/6,8 l/100 km	6,6/6,6/7,4 l/100 km	6,6/6,4/7,8 l/100 km
Poids	1 476 kg	1 424 kg	1 472 kg
Diamètre de braquage	11,7 m	11,1 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m	66 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Micro-hybridation	48 V	48 V	48 V
Cylindrée	1 499 cm ³	1 498 cm ³	1 332 cm ³
Puissance fiscale	8 CV	8 CV	9 CV
Puissance maxi	170 ch à 4 700 tr/mn	150 ch à 5 000 tr/mn	163 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn	270 Nm/NC
CO ₂ /Malus	121 g/km/+ 125 €	127 g/km/+ 240 €	136 g/km/+ 650 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Pneus	225/45 R18	225/40 R18	225/45 R18
Réservoir	49 litres	50 litres	43 litres
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,80 x 1,46	4,35 x 1,82 x 1,45	4,43 x 1,80 x 1,43
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6)⁽¹⁾ • AFIL • Isofix AR • Lecture panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto.
Agrément : • Aide au démarrage en côte • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 2/3-1/3⁽²⁾ • Bluetooth • Clim' auto.
 • Frein de stationnement électr. • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu 18" • Palettes au volant • Radio DAB
 • Rétros rabattables électr. • Sellerie similicuir partielle • Sièges AV sport • Vitres AV/AR électr. • Volant cuir multifonction.

EN OPTION	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Clé mains libres	1 850 € ⁽³⁾	Série	1 150 € ⁽³⁾
Climatisation automatique bizona	560 €	400 € ⁽⁴⁾	600 €
Mirror Screen	Série	Série	400 €
Régul. adaptatif/Conduite semi-auton.	850 €/1 650 €	Série/860 €	500 €/2 700 €

1. + genoux sur Classe A. 2. 40/20/40 sur Classe A. 3. Dans un pack. 4. A trois zones.

LES NOTES DU

	BMW Série 1	Audi A3 Sportback	Mercedes Classe A
Comportement routier	16	16	15
Équipements de sécurité	12	11	12
Agrément/performance	14	13	12
Confort/insonorisation	14	14	16
Équipements de confort/garantie	17	17	17
Habitabilité/coffre	7	11	10
Aspects pratiques	12	13	14
Présentation/finition	14	16	17
Consommation	17	15	15
Prix	9	11	10
	3 ^e 132/200	2 ^e 137/200	1 ^{re} 138/200

Le verdict



Victoire : Mercedes Classe A

Ce n'est ni la plus sportive, ni la plus sobre, ni la moins chère. La Classe A séduit pourtant par son homogénéité. Plus dynamique et abordable, l'A3 Sportback fait mieux que résister, à un point derrière. Quant à la Série 1, handicapée par son petit coffre et son manque de confort, elle rate son entrée.



**J'ADHÈRE
AU CLUB
ET J'EN
PROFITE**

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



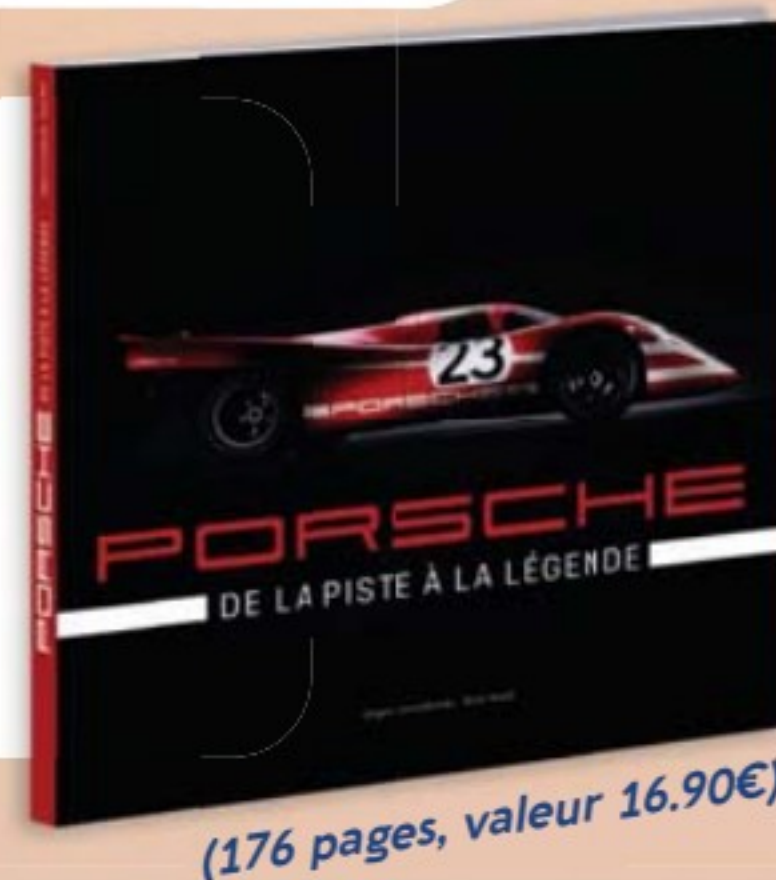
**J'AI DES ENTRÉES
GRATUITES À MES
SALONS PRÉFÉRÉS**
tout au long de l'année tels
que Rétromobile, le Mondial de
l'automobile, la Foire de Paris
et bien plus encore.

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

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

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

**J'AI EN
PLUS EN
CADEAU**
un hors-série
PORSCHE, de la
piste à la légende



TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR



ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50*** ou sur www.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS
ou en renvoyant le bulletin ci-dessous

* n° non surtaxé

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

Je souscris au Club Auto Plus

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674605

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77222 434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion simple. **A remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 mars 2025. 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 introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





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

CETTE SEMAINE

Peugeot 3008 Hybrid

Apparu en début d'année, le 3008 (troisième génération) a d'abord été proposé en version 100% électrique (E-3008), puis en hybride 48 V de 136 ch, en attendant l'hybride rechargeable de 195 ch. Avec 4,55 m de long, son gabarit augmente de 10 cm en comparaison de son prédécesseur, et le style change radicalement. Le pavillon fuyant, prolongé par une petite lunette très inclinée, lui donne des airs très tendances de SUV coupé. A bord aussi, on en prend plein les yeux. Le petit volant à double

méplat, surplombé d'un écran incurvé de 21"/53 cm en forme de grande dalle numérique (qui intègre aussi le bloc d'instrumentation numérique) contribue à l'ambiance futuriste. Pour notre essai d'une semaine, nous avons choisi le 3008 équipé du moteur Hybrid 48 V de 136 ch, en finition haut de gamme GT avec grand écran, hayon motorisé, phares Matrix Led, jantes 20", sellerie en Alcantara de série... Une configuration affichée au catalogue à 42 990 €, somme à laquelle, il convient d'ajouter un petit malus de 190 €. ■



Des interfaces peu pratiques

L'écran panoramique fait de l'effet, tout comme le style du mobilier très travaillé. Mais à l'usage, l'ergonomie perfectible des commandes dérange. De plus, les nombreux sous-menus, les petites icônes et le manque de sensibilité de l'écran au toucher nous ont gênés à la conduite.



Le coffre ? Un beau volume !

Bien dessiné, profond et avec des parois planes, le coffre se montre ingénieux, grâce à son plancher modulable. Seul le seuil élevé peut déranger au moment de charger des objets lourds. Volumineux (520 dm³), il nous a permis d'emporter un vélo de course adulte sans démonter les roues.



Sur route : plus confortable qu'agile

Face à la génération précédente, le nouveau 3008 se montre plus plan-plan dans les virages. En sillonnant les départementales, nous avons davantage apprécié le confort des suspensions que le dynamisme du châssis. Facile à conduire, il rassure grâce à son freinage performant, sa tenue de route rigoureuse et son bon équilibre.

Traverser la ville à l'économie

En zone urbaine, le 3008 Hybrid est particulièrement à son avantage. Grâce à ses nombreuses phases en 100 % électrique, il s'y contente de moins de 7 l/100 km. Discrète, douce et sans à-coups, la mécanique se fait alors oublier.



Bémol lorsqu'il pleut : à faible allure, en l'absence d'essuie-glaces, la lunette très inclinée évacue mal l'eau, ce qui complique la visibilité.



Places arrière : peut mieux faire...

La large ouverture des portes facilite l'accès aux places arrière. Mais une fois installés, les passagers ne bénéficient pas d'un grand espace aux jambes et risquent de trouver la banquette très ferme. Heureusement, ils peuvent glisser les pieds sous les sièges avant et les cuisses sont bien soutenues par la longue assise.



La révision : tous les ans, à un prix correct

En usage normal, Peugeot préconise une révision avec vidange moteur et divers contrôles tous les ans ou tous les 25 000 km, pour environ 240 €⁽¹⁾. Un tarif raisonnable pour cette catégorie de véhicule, mais qui augmente lorsqu'il faut changer le filtre d'habitacle et le liquide de frein (tous les 24 mois), les bougies et le filtre à air (tous les 4 ans), etc.



Sur l'autoroute, un salon roulant

Le vitrage feuilleté (850 €) qui équipait notre modèle optimise le confort. Silencieux et doux en amortissement, même avec des grandes roues de 19" (série), le 3008 Hybrid est plaisant à conduire sur autoroute. Et, grâce à la présence d'un grand réservoir (55 litres), nous avons parcouru près de 800 km sans ravitailler (consommation autour de 7 l/100 km).



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Merci à la caméra pour les créneaux

Long (4,55 m), le 3008 Hybrid ne se gare pas dans un mouchoir de poche. En manœuvrant, nous avons apprécié la douceur de la direction, qui réclame peu d'efforts. En revanche, la mauvaise visibilité dérange. Heureusement, la caméra de recul (série) apporte une aide précieuse.

Notre verdict Du style, et plus encore...

Au cours de ce long essai, nous avons apprécié le confort élevé du nouveau 3008, mais pas seulement. Derrière son style ultramoderne, ce SUV se révèle pratique au quotidien avec son grand coffre. Facile à conduire, il représente un choix pertinent en hybride 48 V, grâce à son faible appétit. Moins réjouissant : l'habitabilité se révèle juste à l'arrière, et l'ergonomie ainsi que l'infodivertissement déçoivent.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Testeur de batterie intelligent de Feu Vert



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

 Testeur de batterie intelligent (réf. 202865),
39,99 € chez Feu Vert

Un testeur de batterie donne la capacité de démarrage, contrôle l'alternateur et détecte les dysfonctionnements, afin de prévenir les pannes et d'optimiser sa durée de vie. Le Feu Vert est dit "intelligent" en raison de sa technologie par conductance qui pulse une série de tensions aux bornes et mesure le courant alternatif qui circule en réponse. Le fabricant promet un test rapide, précis et sécurisé pour la batterie (sans décharge).

Comment ça marche ?

Ce testeur se présente sous la forme d'un boîtier compact (12,6 × 7,8 × 2,8 cm) fonctionnant sans pile. Il dispose d'un écran rétroéclairé, de deux boutons de contrôle et d'un câble de 90 cm

terminé par deux pinces isolées. Il suffit de connecter ces pinces aux bornes de la batterie puis de suivre les instructions en fonction du test sélectionné. Seules précautions : ne pas fixer les pinces sur les écrous de serrage des cosses et ne pas effectuer de test juste après une charge (cela peut fausser les résultats).

Au final ●●●

Le fonctionnement à deux boutons n'est pas très intuitif. Après un peu d'entraînement pour paramétrer le test avec les bonnes valeurs de la batterie, les résultats sont pessimistes de 7 % mais constants, proportionnels et cohérents avec les testeurs professionnels dix fois plus chers.

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le quattro à différentiel arrière sport de chez Audi



Le différentiel arrière quattro sport **1** et **2** utilise deux embrayages multidisques pour réduire le sous-virage des Audi les plus performantes.

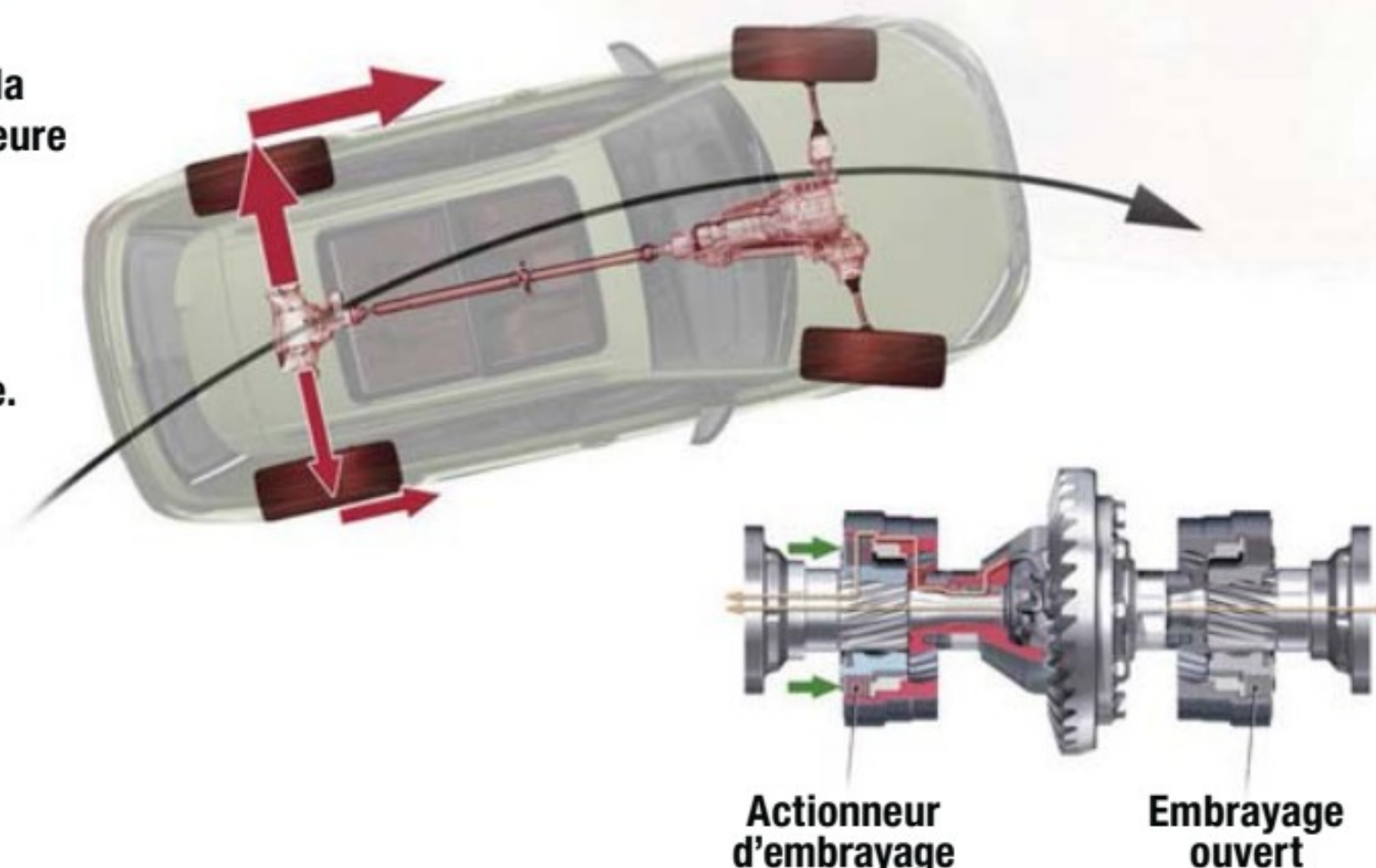
Les plus performantes des Audi des séries S et RS, comme la RS 6 Avant GT, adoptent une transmission intégrale quattro un peu particulière, avec un différentiel arrière "sport".

Comment ça marche ?

Sur les voitures de sport, on cherche à repousser le sous-virage, c'est-à-dire le moment où

l'auto "refuse" de tourner et élargit la trajectoire, obligeant à réduire la vitesse. Ce phénomène apparaît plus tôt sur les voitures à roues avant motrices ou 4x4. Pour ses modèles quattro S et RS à moteurs longitudinaux, Audi a mis au point un différentiel arrière pour limiter le sous-virage. Ce "différentiel sport" dispose de deux embrayages multidisques, alimentés par une pompe à huile.

En courbe, le couple est dirigé vers la roue extérieure pour aider l'arrière à pivoter et réduire le sous-virage.



Dans les virages pris à vive allure, la pompe met sous pression l'embrayage situé du côté extérieur du virage, de manière à renvoyer davantage de couple vers la roue qui bénéficie du transfert de masse. Cela a pour effet d'aider la voiture à pivoter à l'accélération, un peu à la manière d'un véhicule doté des seules roues arrière motrices, jugulant ainsi le sous-virage.

À l'usage

La pompe et les vannes de distribution d'huile sont pilotées électroniquement, si bien qu'il est possible d'ajuster le niveau d'intervention du système en fonction du mode de conduite enclenché : désactivé en mode Confort pour favoriser la sécurité, mais hyperactif en mode Dynamic pour optimiser l'agilité en courbe.

AUDI

VOITURES DITES "NON CHÂINABLES"

Par J. Palaz

Des solutions existent

Loi Montagne, départ aux sports d'hiver... Les raisons d'investir dans une paire de chaînes sont multiples. Mais attention, tous les véhicules ne sont pas logés à la même enseigne côté montage. Rappel.

Le montage de chaînes acier standard impose un espace minimal d'environ 4 cm entre l'intérieur du pneu et l'élément du véhicule le plus proche.

Autrement, le débord créé par l'épaisseur des maillons risque d'accrocher capteur ou autre organe mécanique. Une condition peu contraignante pour les véhicules les plus légers (citadines, compactes, familiales, berlines, breaks, monospaces, cabriolets), dont les chaînes constituées de

maillons de 9 à 10 mm peuvent descendre jusqu'à 7 mm tout en garantissant une bonne résistance. En revanche, les SUV, Crossovers ou 4x4, plus lourds, imposent des maillons d'au moins 12 mm qui, associés à la grande taille des roues, classent nombre de modèles dans la catégorie des véhicules "non chaînables".

Comment le savoir ?

Si vous disposez du manuel d'utilisation de la voiture,



CONTINENTAL

l'un des chapitres mentionne systématiquement la compatibilité des équipements neige. Une information que vous pourrez également collecter chez votre concessionnaire et, parfois, directement sur le site

du constructeur. Autre piste, les sites des fabricants ou des revendeurs de chaînes renseignent également les automobilistes en fonction de l'immatriculation et de la taille des roues du véhicule.

CHAÎNES À MAILLONS "MINCES", POUR LES VÉHICULES LÉGERS



VERIGA

■ Si vous disposez d'un espacement compris entre 3 et 4 cm derrière la roue, des chaînes à maillons de moindre section (7 à 9 mm) pourront être montées. Là encore, vérifiez la compatibilité auprès d'un fabricant. Si vous êtes éligible, le choix est important, notamment parmi les modèles König K-Slim (de 139,95 à 209,95 €) et Norauto 7MYA (de 100 à 120 €) chez Norauto, Veriga Stop&Go 7 (de 178 à 185 €) sur Secuneige.com, Pewag Servo Sport (de 140 à 188 €) et Ottinger Easy Ringkette (de 170 à 205 €) sur Chaineneige.fr ou Michelin Extrem Grip Slim (de 124 à 137 €) chez Oscaro.com.

CHAÎNES FRONTALES, POUR LES SUV



KÖNIG

■ Autre solution, les modèles universels qui se fixent sur un ou plusieurs écrous de roue et dont la structure est déportée à l'extérieur de la jante. Une fois les cache-écrous retirés et la structure fixée, le système de tension plaque les chaînes sur la bande de roulement, sans risque pour l'auto. Si cela convient à tous les véhicules considérés comme non chaînables, le prix est élevé : König K-Summit (de 390 à 470 €) et Maggi Group Trak Auto (de 390 à 470 €) chez Norauto, Michelin Fast Grip (de 350 à 380 €), Pewag ServoStar (de 340 à 380 €) sur Prochaines-neige.com, Polaire Grip ou Polaire Steel Grip (de 240 à 330 €) sur Allopneus.com, Spikes Spider (Compact, Easy Sport ou Easy Alpine) (de 379 à 900 €), RUD Centrax (V ou N) (de 570 à 750 €) sur Chaineneige.fr et Veriga Tractiva Sport (de 430 à 540 €) sur Chaineneige.fr

CHAÎNES TEXTILE, UNE ALTERNATIVE AU CAS PAR CAS

■ Les "chaussettes" homologuées offrent une bonne adhérence et peuvent être installées sur des véhicules pour lesquels les chaînes acier sont proscrites. Néanmoins, la mise en place de ces dernières implique un écart suffisant entre le haut de la roue et le passage de roue, afin que les mains puissent s'y glisser pour positionner la chaussette. Une contrainte qui, là encore, écarte certains modèles. Par ailleurs, le montage et le stockage après utilisation sont plus pénibles et la durée de vie limitée. Dans tous les cas, vérifiez la compatibilité du véhicule avec le modèle désiré (Isse, Polaire, Michelin, Easysock...).



NORAUTO

■ La marque française Musher propose une solution universelle (roues de 12 à 22") homologuée. Cette enveloppe ultra-résistante, qui s'enfile comme une chaussette, se plaque parfaitement sur le pneu grâce à sa structure à mémoire de forme. Un tricotage textile 3D en polyamide lié par un fil en inox évite tout risque d'accrochage derrière la roue (149 € la paire sur Musher-antiglissee.com).



Y. LEFEBVRE

PNEUS HIVER, AUTORISÉS MAIS...

■ Le panneau B26 (ci-contre), s'il n'est pas accompagné d'un panonceau "chaînes à neige obligatoires" considère que les pneus hiver sont autorisés. De même, la loi Montagne, qui oblige à disposer d'un équipement à bord entre le 1^{er} novembre et le 31 mars dans 34 départements, admet ces pneus. ■ Seuls les pneus frappés de la norme 3PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake) vous permettront de circuler. ■ Si vos gommages portent la seule mention M+S, M.S ou M&S, alors une paire de chaînes ou de chaussettes sera nécessaire pour entrer dans la zone réglementée.



Quelles roues faut-il chaîner ?

VL traction : chaînes sur les deux roues motrices (avant) ou quatre pneus neige 3PMSF.

VL propulsion ou transmission intégrale : chaînes sur les quatre roues ou quatre pneus neige 3PMSF.



Totalement éclipsées par les SUV, les traditionnelles berlines sont à la peine sur tous les segments, des compactes aux routières. Résultat, un vaste choix à des tarifs alléchants en seconde main, et ce quelle que soit la motorisation choisie...

BERLINES COMPACTES, FAMILIALES

La grande k

Parmi les compactes

DACIA LOGAN 0.9 TCe

Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 170 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ 497 dm³



A ses débuts, la Logan était le symbole de la berline abordable. L'arrivée de sa petite sœur, la Sandero, puis du Duster l'ont ensuite fait sombrer dans l'oubli, le public

français étant peu friand de compactes quatre portes. En occasion, la présence d'une grande malle se traduit par des tarifs inférieurs à ceux de la citadine à hayon. Elle lui confère pourtant un surcroît de polyvalence qui en fait une véritable petite familiale. Dans cette optique, visez les moteurs de 90 ch. En essence, on retrouve un fiable 0.9 TCe, plus à l'aise sur route que le 1.2 16 V. Autre bon point, il est souvent associé à la finition Lauréate. Reconnaisable à ses antibrouillards, elle profite d'une clim' manuelle et de rétros dégivrants, électriques et couleur carrosserie.

Vu une Lauréate de 2014 avec 126 000 km à **5990 €**

OPEL ASTRA 1.0 TURBO

Essence ■ 5 CV ■ 105 ch ■ 185 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ 314 dm³



Née avant la prise de contrôle d'Opel par le groupe PSA (devenu Stellantis), l'Astra K dispose à ce titre d'un brillant petit trois cylindres essence maison. Fiable (le 1.2 qui l'a remplacé ne peut

en dire autant...), il se montre à la fois sobre et tonique. Un bloc qui s'accorde parfaitement avec les qualités routières de l'auto. Nettement plus légère que son aïeule, elle fait preuve d'un comportement dynamique plaisant. A bord, la présentation soignée et l'équipement complet séduisent. Surtout en Innovation, qui fait la part belle aux aides à la conduite (freinage auto. d'urgence, lecture des panneaux...). Autre bon point, une habitabilité très correcte au regard des 4,37 m de long. Un excellent bilan donc, mais qui n'a pas suffi à l'Astra pour sortir de l'anonymat. Tant mieux, cela entraîne des prix bradés en occasion.

Vu une Innovation de 2016 avec 115 000 km à **8500 €**

FORD FOCUS 1.5 ECOBLUE 120

Diesel ■ 6 CV ■ 120 ch ■ 187 km/h ■ 5,6 l/100 km ■ 388 dm³



La dernière Focus affiche des tarifs canon en seconde main : les premiers exemplaires, de fin 2018, sont sous la barre des 11 000 €, parfois pour moins de 100 000 km avec le 1.0 EcoBoost. En

diesel, le 1.5 de 120 ch, très réussi et solide, a toutefois notre préférence en raison de sa sobriété exemplaire qui permet d'amortir son surcoût rapidement tout en bénéficiant d'une appréciable souplesse d'utilisation. Seule déception, les à-coups générés par la boîte auto. à huit rapports, qui poussent à choisir la transmission manuelle. A bord, les progrès côté ergonomie, finition et habitabilité arrière sont manifestes. Seul défaut hérité des anciennes générations, une visibilité de trois quarts arrière quasi nulle. Un peu chiche en Trend, la Focus 4 est plus généreuse en Titanium (GPS et jantes alu de série).

Vu une Titanium de 2019 avec 89 000 km à **12890 €**

TOYOTA AURIS HYBRIDE

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



Alors que les prix des Prius se sont envolés, l'Auris 2 est beaucoup plus abordable, y compris en version hybride. A l'usage, la douceur de conduite est intacte en ville et

la sobriété intéressante. Le tout avec des vocalises du moteur mieux contenues, surtout depuis le restylage de 2015. La fiabilité exemplaire et la belle longévité des pièces d'usure sont toujours de la partie. Bon point : l'intérieur plus classique que celui de la Prius arbore une finition moins désinvolte. Sur ce point également, les retouches de 2015 apportent des progrès bienvenus. A peine plus chère que la Tendance, la Dynamic s'équipe, en outre, d'un revêtement de planche de bord plus flatteur. Elle ajoute des vitres arrière électriques, une caméra de recul, ainsi que des phares et des essuie-glaces automatiques.

Vu une Dynamic de 2016 avec 116 000 km à **11 990 €**

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

FAMILIALES ET ROUTIÈRES

braderie



A. SECHET

Parmi les familiales

BMW SÉRIE 3 (G20) 320d

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 220 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ 480 dm³

N. SOLER

Ancienne star de la gamme BMW, la dernière Série 3 (type G20) doit pourtant brader ses charmes pour résister à la déferlante des SUV. Ses tarifs ont d'ailleurs baissé de près de 30 % en un an et demi ! Autant en profiter à fond et laisser de côté la 318d et ses 150 ch pour lui préférer la 320d. Agrément de conduite supérieur, sobriété intacte, elle fait montre d'un excellent compromis performances/consommation. Un régal au volant, l'agilité de l'allemande étant exemplaire. A bord, la présentation apparaît classique, mais la finition respire le sérieux. Bon à savoir, les Lounge d'entrée de gamme ne coûtent pas forcément moins cher que les Edition Sport et Business Design. Offrant un GPS facturé en supplément sur la première, la seconde, équipée d'office de l'excellente boîte auto. à huit rapports, recueille nos faveurs.

Vu une Business Design de 2021 avec 79 000 km à **27 900 €**

CITROËN C5 X 225 ë-EAT8

Hybride recharg. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 233 km/h* ■ 8 l/100 km ■ 445 dm³

A. SAUNIER

On pourrait appeler ça une "cross-berline". Mélange de berline surélevée, de break et de SUV, la C5 X n'a pas réussi à séduire le public. Disponible en essence ou en hybride rechargeable, toujours avec la plaisante boîte auto. à huit rapports, elle s'échange déjà à la moitié de son prix du neuf au bout de deux ans. La C5 X a donc tout de la bonne affaire... en hybride. Car sa mécanique est plus solide que celle des versions mues par le 1.2 PureTech. A l'usage, elle peut rouler 39 km en tout électrique selon notre labo (comptez 7 h de charge sur secteur et 2 h sur une Wallbox) et reste peu gourmande une fois ses batteries vides. Autre qualité appréciable, son confort exceptionnel. Mais si l'espace au niveau des jambes est royal côté banquette, la largeur aux coudes déçoit au regard du gabarit.

Vu une Feel Pack de 2022 avec 24 000 km à **24 990 €**

RENAULT TALISMAN 1.6 dCi 130

Diesel ■ 6 CV ■ 130 ch ■ 189 km/h ■ 6 l/100 km ■ 596 dm³

A. SAUNIER

Après l'échec de la Laguna 3, plombée par un physique banal et la réputation désastreuse de son aïeule, Renault a retenté sa chance chez les grandes familiales avec la Talisman. Malgré une présentation avenante et une fiabilité rassurante, elle n'a jamais réussi à s'imposer sur un segment où même le premium peine à garder la tête hors de l'eau. Aujourd'hui, on peut s'offrir un modèle de début de carrière (2015-2019) comptabilisant moins de 150 000 km avec moins de 10 000 € ! A ce tarif, vous aurez même le luxe de pouvoir laisser de côté le 1.5 de 110 ch, un peu juste pour animer l'auto, et viser le 1.6 dCi, tout aussi sobre et beaucoup plus tonique. Vous le trouverez majoritairement en finitions Zen et Business, la seconde gagnant une caméra de recul et un régulateur adaptatif optionnels sur la première.

Vu une Business de 2017 avec 135 000 km à **9 900 €**

Acheter une voiture d'occasion

Parmi les routières

AUDI A6 3.0 TDI

Diesel ■ 12 CV ■ 204 ch ■ 225 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ 495 dm³



Chez Audi, les breaks se vendent souvent mieux que les berlines. Ajoutez à cela une concurrence féroce des SUV, y compris en interne, et vous avez les ingrédients qui permettent d'acquiescer une séduisante A6 à prix raisonnable. Mais écarter les 2.0 TDI : le 136 ch est trop juste pour mouvoir cette routière de 4,92 m de long, le 177 pas assez

fiable. Quant au plus récent TDI 190, ses prix le rendent moins intéressant. Car pour environ 15 000 €, on trouve le noble (et solide) 3.0 TDI en version quattro. L'intérêt des quatre roues motrices ? Une tenue de route irréprochable par tous les temps et, en prime, une boîte auto. S tronic (robotisée) plus fiable que la Multitronic (CVT) qui équipe les

tractions. Côté équipement, la riche Ambition Luxe est la plus répandue, avec GPS, sièges électriques en cuir ou encore aide au stationnement AV/AR. Aucune raison de s'en priver...

Vu une Ambition Luxe de 2014 avec 164 000 km à **15 990 €**

DS 9 E-TENSE 225

Hybride recharg. ■ 13 CV ■ 225 ch ■ 240 km/h* ■ 7,9 l/100 km ■ 476 dm³



A ce niveau de gamme, son manque de notoriété est quasiment rédhibitoire pour espérer s'imposer face aux références allemandes. Un constat certes cruel, mais qui se retrouve dans les prix affichés dans les annonces : neuve, elle valait près de 60 000 €. Trois ans plus tard, la grande française (elle mesure 4,94 m de long) se déniche à moitié prix en seconde main. Une aubaine si vous la gardez longtemps, une revente rapide risquant d'être problématique. Mais vous ne le regretterez pas : confort royal, places arrière géantes, la DS 9 est un salon roulant dans lequel on se sent bien. À l'usage, on apprécie les 38 km réalisables en tout électrique (comptez 1 h 45 de recharge sur une borne 7,4 kW pour faire le "plein"), la consommation maîtrisée une fois les accus vides et la finition intérieure léchée, avec une présentation chaleureuse et des matériaux de qualité.

Vu une Rivoli+ de 2021 avec 64 000 km à **30 900 €**

SKODA SUPERB 2.0 TDI 150 DSG

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 207 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ 632 dm³



Dans l'ombre de ses cousines allemandes, la troisième génération de Superb continue d'offrir des prestations de grande routière à prix d'ami. Car les regards du public, y compris chez les chauffeurs de taxi et les VTC, sont désormais tournés vers les SUV de la marque. Ses places arrière de limousine, sa grande soute et sa finition sérieuse en font pourtant une formidable machine à voyager. Surtout avec l'inévitable 2.0 TDI associé à la boîte à double embrayage DSG6. Un binôme éprouvé, et donc fiable, qui distille de bonnes performances tout en consommant peu de gazole. En occasion, les meilleurs plans sont à chercher du côté des Business, qui ajoutent l'aide au stationnement avant, une caméra de recul, des vitres arrière surteintées et des phares bi-xénon à la belle dotation de l'Ambition (GPS, clim' bizona), sans surcoût

Vu une Business de 2017 avec 118 000 km à **14 700 €**

* Donnée constructeur.

Jaguar E-Pace

Rouler en Jaguar, c'est un rêve pour beaucoup. Mais pour Jean-Luc Bachala, cela tourne désormais au cauchemar à cause d'une fiabilité et d'un service totalement indignes de l'image de la marque.



CH. MARTIN, E. GRIMAUD / ANDIA

3 830 € pour changer le filtre à particules à 70 700 km !

En toute fin d'année 2019, Jean-Luc Bachala, de Blagnac (31), décide de s'offrir une voiture prestigieuse. Son choix se porte sur un Jaguar E-Pace D150 qui n'a alors que 18 mois. Conscient que ce type de véhicule, peut-être plus que d'autres, nécessite un suivi spécialisé, notre lecteur décide de ne faire appel qu'au réseau de la marque britannique pour la maintenance de son SUV. Malgré cela, cet E-Pace fonctionne, au gré des mois, de façon erratique.

Selon le concessionnaire, ces problèmes nécessitent régulièrement de lancer une régénération forcée du filtre à particules. Une opération réalisée par trois fois en moins de cinq ans mais qui ne résout que très provisoirement les soucis.

Fidèle, mais pourquoi ?

Il y a quelques semaines, le technicien Jaguar indique alors qu'il faut employer les grands moyens. Dans le cas présent, cela signifie remplacer purement et simplement le filtre à

particules. Les tarifs du service après-vente Jaguar étant parmi les plus exorbitants du marché, Jean-Luc se retrouve face à un devis de 4 787 € ! Ce dernier est estomaqué, car il utilise exclusivement cette voiture pour les longs trajets et principalement sur autoroute. Aussi, n'hésite-t-il pas à demander la prise en charge de cette intervention par la marque. Mais celle-ci ne consent à lui "offrir" qu'une participation à hauteur de 20 %, faisant baisser l'addition à 3 830 €.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Les nombreuses interrogations de Jean-Luc concernant ce problème sont parfaitement légitimes. D'une part, parce qu'un filtre à particules est censé avoir une durée de vie minimale de 150 000 km. D'autre part, parce qu'en respectant à la lettre les consignes d'entretien de Jaguar, et en faisant réaliser celui-ci par un concessionnaire de la marque, il ne peut lui être reproché aucune faute. Aussi, en tenant compte de l'âge et du kilométrage de cet E-Pace, le constructeur doit lui accorder 50 % de rabais.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Mercedes GLE

Coûteux voyant

Après l'apparition d'une alerte au tableau de bord de mon GLE 350 de 2022 (60 700 km), il a fallu remplacer le capteur de pression de l'échappement. Sur le devis à 812 €, je n'ai obtenu que 4 % de rabais.

Eric Billard, 57070 Metz

NOTRE CONSEIL Voilà une offre qui tient de la mauvaise plaisanterie. En effet, vous étiez légitimement en droit d'attendre que cette pièce ait une durée de vie minimale de 150 000 km (prise en charge totale jusqu'à 50 000 km). L'âge de votre GLE ne justifiant pas de l'application d'un taux de vétusté, vous pouvez exiger de Mercedes un remboursement de 80 % de la facture.

Nissan Micra

Fendillements précoces

Ma Micra 1.0 IG-T de 2020 n'a que 24 800 km. Pourtant, mon concessionnaire vient de constater que les caoutchoucs des bras de suspension avant étaient déchirés. Résultat : une facture de 642 € prise à hauteur de 30 % par Nissan.

Stéphane Renaud, 94100 Saint-Maur-des-Fossés

NOTRE CONSEIL Comme l'indique le barème de nos experts, un tel défaut de fabrication doit être totalement payé par le constructeur tant que le véhicule n'a pas atteint 5 ans ou 50 000 km, ce qui est le cas de votre Micra. Vous pouvez donc mettre Nissan en demeure, par lettre recommandée avec AR, afin qu'il règle la totalité de la facture.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Renault a payé 75 % du boîtier télématique

Dans notre n° 1877, Jean Thiercelin, de Luzarches (95), s'interrogeait sur la panne de son Renault Captur 1.3 TCe 130 de 2019. A 30 300 km, il devait faire remplacer le boîtier télématique du système d'appel d'urgence et s'acquitter, Renault ne lui ayant accordé aucune prise en charge, de 604 €. Notre intervention lui a permis d'obtenir, après quelques péripéties, un geste honorable. En effet, après avoir tergiversé à - 55 %, la marque au losange lui a finalement remboursé 75 % de la facture.



Notre équipe à votre service. Refus de garantie, participation insuffisante, abus d'un SAV, d'un garage... en cas de litige, envoyez un e-mail à : soslitigeoccasion@reworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.

PHOTOS: N. SOLER



BIEN CHOISIR UNE...

Hyundai Ioniq (2016-2022) à moins de 15 000 €

La Hyundai Ioniq est injustement oubliée sur le marché de l'occasion. De quoi mettre la main sur des exemplaires récents, avec des motorisations aussi sobres que fiables. On fait le point !

Bien qu'elle évolue dans l'ombre des références, la Ioniq a de nombreux arguments à faire valoir. A commencer par ses motorisations : hybrides, hybrides rechargeables et électriques. Les deux premières sont techniquement identiques, avec un solide quatre cylindres essence à cycle Atkinson (comme chez Toyota) qui modère la consommation. La faible puissance de ce bloc (105 ch) est compensée par le moteur électrique, installé dans la boîte automatique (6 rapports) à double embrayage.

L'ensemble produit ainsi 141 ch. Avec un fonctionnement identique, mais une batterie plus grosse, la version rechargeable parvient à beaucoup plus maîtriser son appétit, tout en offrant une autonomie électrique d'une trentaine de kilomètres. De quoi limiter le budget carburant. Du côté des électriques, la Ioniq propose une version de 120 ch et une de 136 ch. La première reçoit une batterie de 28 kWh, tandis que la seconde (à partir de 2020) grimpe à 38 kWh. Cette dernière autorise davantage d'autonomie, mais sa recharge

rapide est deux fois plus longue ! Les Ioniq Electric (28 et 38) sont des valeurs sûres pour les courts trajets : leurs faibles besoins en électricité sont imbattables encore aujourd'hui, elles sont plus abordables que les hybrides équivalentes (jusqu'à 2 000 € de moins). Leur batterie est garantie 8 ans ou 200 000 km (5 ans pour le reste).

Spacieuse... coffre excepté

D'une longueur de 4,47 m, elle présente un espace habitable correct à l'avant comme à l'arrière, alors que le coffre, suffisant sur l'hybride "simple", peut se révéler très juste sur la version Plug-In pour les vacances. De plus, il est difficilement accessible en raison d'un bouclier proéminent et d'un seuil haut. D'autre part, la découpe ne permet

pas d'exploiter tout le volume sous le hayon. La forme de ce dernier étant originale, afin d'améliorer l'aérodynamisme de la voiture, avec une lunette fortement inclinée et divisée en deux. Cela gêne la rétrovision, mais le défaut est en partie atténué par la caméra de recul. Un équipement livré de série, comme bien d'autres, qui témoigne de la dotation riche et moderne dès l'entrée de gamme. Du fait de son jeune âge, l'écart tarifaire est sensible d'une version à l'autre (jusqu'à 1 500 € entre une Intuitive et une Executive équivalentes). Même chose pour les modèles restylés lancés en 2020 (feux modifiés, nouveau mobilier intérieur, ...), que l'on retrouve aujourd'hui à moins de 15 000 € en électrique.

Par Soufyane Benhammouda

Certains plastiques durs sont exposés aux rayures. Mais la présentation est moderne, tout comme les équipements, à l'image de l'utile caméra de recul livrée de série.



Nombre de places : 5



Volume : 387 dm³

L'accès à la banquette, spacieuse, est simple et la sellerie souple offre un bon confort. Le coffre affiche un volume décevant pour une compacte, qui tombe à 350 dm³ sur l'Electric, et 327 dm³ sur la Plug-In. Dans tous les cas, le seuil est haut.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ La finition Intuitive (uniquement sur l'hybride jusqu'en 2020) est déjà généreuse avec la caméra de recul, la climatisation automatique bizona ou le régulateur adaptatif. La rare Business apporte le chargeur à induction et l'écran 8". La version Creative gagne en technologie avec l'instrumentation numérique, les phares au xénon et l'accès mains libres. Enfin, l'Executive, haut de gamme, complète la dotation avec les sièges avant et le volant chauffants.

LA DOTATION DE SÉRIE

Intuitive: • ABS + ESP • Airbags (7) • Bluetooth • Câble de recharge mode 2 (Electric 28 et 38) • Capteurs de pluie et lumière • Clim' auto. bizona • Ecran couleur 5" • Ordinateur de bord • Régulateur de vitesse adaptatif.

Business: • Audio Infinity • Chargeur à induction • Connectivité smartphone • Ecran couleur 8" (10,25" dès 2020) • Navigation Europe.

Creative: • Accès et démarrage sans clé • Aide au stationnement AV • Compteurs numériques • Phares bixénon • Jantes 17" • Pompe à chaleur (Electric 38) • Rétro rabattables électr.

Executive: • Sellerie cuir • Siège conducteur électrique à mémoire • Sièges AV et volant chauffants.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Hybrides		Electriques	
	Hybrid - 141 ch	Plug-In - 141 ch	Electric 28 kWh - 120 ch	Electric 38 kWh - 136 ch
Vitesse maxi	186 km/h	182 km/h	167 km/h	171 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	31s7	32s4	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s3	6s8	7s4	7s2
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	5,3 l/100 km	Autonomie: 165 km	Autonomie: 245 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,2/5,7 l/100 km	5,5/5,8/4,5 l/100 km	Autonomie: 183/145/169 km	Autonomie: 270/200/265 km
Poids	1 435 kg	1 544 kg	1 469 kg	1 574 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	69 m	67 m	67 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S + électrique	4 cyl. en ligne, 16S + électrique	Synchrone	Synchrone
Batterie	Lithium-ion, 1,56 kWh	Lithium-ion, 8,89 kWh	Lithium-ion, 28 kWh	Lithium-ion, 38,3 kWh
Puissance maxi	105 ch à 5 700 tr/mn/44 ch (électr.)	105 ch à 5 700 tr/mn/61 ch (électr.)	120 ch	136 ch
Couple maxi	147 Nm à 4 000 tr/mn/170 Nm (électr.)	147 Nm à 4 000 tr/mn/170 Nm (électr.)	295 Nm	295 Nm
CO ₂ /Pastille Crit'Air	79 g/km/1	26 g/km/1	0 g/km/0	0 g/km/0
Boîte de vitesses	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport

Une enveloppe de 15 000 € laisse le choix parmi tous les moteurs. On trouve les versions hybrides, mais aussi les électriques avec la déclinaison de 120 ch à petite batterie et la version 136 ch à plus grande autonomie.

Hybrid 141 ch: doux et silencieux, ce moteur délivre un très bon agrément sur la route, même si la boîte est souvent sollicitée en raison des mornes performances. Dans tous les cas, les consommations sont raisonnables. Les prix démarrent à 13 500 € pour des Executive de 150 000 km.

Plug-In 141 ch: avec sa batterie de plus grande capacité et un fonctionnement identique, l'hybride rechargeable maîtrise encore mieux ses consommations.

A cela s'ajoute une autonomie 100 % électrique honnête pour le quotidien (40 km en ville). Une Executive de 2018 avec 115 000 km s'échange contre 15 000 €.

Electric 28 120 ch: la batterie de 28 kWh peut paraître faible, mais la Ioniq brille par ses faibles consommations. En résulte une autonomie moyenne de 165 km :

suffisante pour des trajets journaliers, un peu moins pour les longs trajets, même si la recharge est rapide. Visez une Creative de 2019 avec 60 000 km envisageable dans la limite du budget.

Electric 38 136 ch: légèrement revue, la version restylée est encore plus sobre. Avec la batterie majorée, l'autonomie fait un bond en avant et permet d'envisager des parcours plus longs. En revanche, la Ioniq 38 n'offre pas plus d'agrément malgré la puissance supplémentaire, et met plus de temps à se ravitailler. Vu une Creative de 2020 avec 115 000 km à 14 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Batterie. Hyundai a identifié un risque de court-circuit dans la batterie haute tension des Electric produites entre 2018 (28 et 38 kWh) et 2020 (28 kWh). Un rappel a été organisé (près de 2 000 exemplaires) pour vérifier et remplacer la batterie si nécessaire.

Câbles de recharge. Sur les Plug-In et Electric (28 et 38), contrôlez la présence des câbles, fournis de série, pour se raccorder à une prise domestique (mode 2 à 240 €).

Embrayage. Sur les toutes premières hybrides et hybrides rechargeables, une fuite d'huile sur la commande d'embrayage hydraulique peut causer un court-circuit. Un rappel a eu lieu, il doit être inscrit sur l'historique.

Refroidissement. Sur les hybrides simples, des propriétaires ont noté une consommation élevée du liquide. Plus rarement, les durits peuvent être prisées des rongeurs. Contrôlez régulièrement le niveau d'eau.

Nous vous conseillons

Une Ioniq Plug-In Executive de 2018

Avec une autonomie électrique suffisante au quotidien et des consommations raisonnables,

la Plug-In est économe et polyvalente (si son coffre réduit vous suffit). Un modèle avec 130 000 km s'affiche à 14 000 €. L'Electric 28 kWh peut aussi être un choix judicieux pour un usage urbain.



HYUNDAI



HISTORIQUE DU VÉHICULE, MANUEL D'UTILISATION

Carnets d'entretien & d'utilisateur dématérialisés : une avancée ?

Les bons vieux carnets d'entretien et d'utilisateur que l'on stockait dans la boîte à gants avaient un côté simple et rassurant. Aujourd'hui, sauf exceptions, ils n'existent que sous forme numérique. Si certains tendent à le regretter, force est de constater que ce concept présente malgré tout de réelles avancées.

Gâce à la dématérialisation, les constructeurs automobiles ont trouvé un moyen d'économiser du papier tout en associant, de manière quasi perpétuelle, les carnets d'utilisateur et d'entretien aux véhicules. Car, il faut le reconnaître, ces précieux documents disparaissaient régulièrement sans qu'on sache vraiment pourquoi ! Au point même que la cote d'un véhicule ancien est sensiblement plus haute s'il dispose, fait rare, de ses carnets d'origine. Dorénavant, ceux-ci ne risquent plus de se perdre, puisqu'ils sont enregistrés à vie dans la mémoire des ordinateurs de bord. L'historique d'entretien réseau est même, le plus souvent, sauvegardé sur les serveurs des marques. Une évolution qui n'est pas sans occasionner quelques bouleversements dans nos habitudes.

Fini le risque d'oubli, l'ordinateur de bord gère tout

Il fut un temps, pas si lointain, où le carnet d'entretien ou d'utilisation de l'auto était le seul moyen de connaître l'échéance de la prochaine vidange ou du remplacement de la courroie de distribution. Il fallait, toutefois, ne pas oublier de le présenter à chaque

fois au professionnel et s'assurer qu'il y apposait bien le kilométrage (et le bon) et son tampon. Bonne nouvelle, ces contraintes sont terminées. C'est l'ordinateur de bord qui gère les périodicités d'entretien en fonction de la conduite et de l'utilisation et vous informe, via des messages sur le tableau de bord ou l'écran multimédia, des prochains impératifs de maintenance. Sur certains véhicules connectés, il est même possible de prendre rendez-vous directement dans le réseau qui est informé en temps réel des opérations à réaliser. En outre, tout équipé d'un outil de diagnostic récent, y compris s'il n'est pas de la marque, est en mesure d'incrémenter la mémoire et d'enregistrer son intervention. Chez certains constructeurs, on peut même visualiser l'historique des travaux, avec les dates, kilométrages et, quelquefois, la référence du garage dans un menu dédié du logiciel de bord. Un avantage pour ceux, peu rigoureux, qui auraient égaré les factures ou ne les conserveraient pas.

Gain de temps pour le pro et le propriétaire du véhicule

La dématérialisation apporte également un gain de temps et d'efficacité pour les profes-

Des tutos ludiques pour expliquer les aides à la conduite

Dans son règlement n° 2019/2144, le Parlement européen a demandé aux constructeurs d'expliquer, de manière claire et précise, le fonctionnement des systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS)⁽¹⁾ ainsi que leurs limites dans les instructions à l'intention des utilisateurs.

■ La dématérialisation apporte ici une vraie valeur ajoutée et va jusqu'à proposer des tutos ludiques. C'est d'ailleurs la voie qu'a choisie notamment le groupe Renault, Dacia et Alpine, qui a fait réaliser de véritables films par une société de production française (CNCI/Arpel Films). Le résultat est plus explicite que toutes les instructions écrites même les mieux illustrées !

■ A visualiser via des liens communiqués aux acquéreurs, tel celui de la dernière Renault 5 E Tech : <https://tinyurl.com/3mh8vccs>

sionnels. En se connectant sur l'auto, ou même simplement par la clef de contact et sa puce interne, ils savent immédiatement où en sont l'entretien et les travaux à effectuer. C'est aussi tout bénéfique pour l'automobiliste car les doublons sont ainsi évités, et les risques de rater une opération importante, réduits. Exemple, une échéance de vidange de boîte de vitesses séquentielle, primordiale sur certains modèles à 60 000 km. Dans le passé, un garage ne connaissant pas l'auto et qui intervenait à 65 000 km pour une révision pouvait penser que cette opération sur la boîte avait déjà été réalisée, et la laisser repartir avec un risque de casse à court terme. Son devoir de conseil se trouvait, de plus, difficile à mettre en cause. Dorénavant, il n'est plus question, pour lui, de s'exonérer en cas de manquement, car il aura forcément eu accès à l'historique de maintenance.

Historique sous la main pour l'acheteur d'une occasion

Pour les achats d'occasion, il n'existe aucune loi imposant la fourniture d'un carnet d'entretien à un acquéreur. C'est ainsi que les autos livrées sans aucun carnet ont toujours été légion, sans parler de celles pour lesquelles c'était le flou le plus complet. La présence de l'historique de maintenance dans la voiture elle-même est donc une vraie avancée pour un acheteur. Autre avantage non négligeable, le carnet d'utilisateur restant à vie en mémoire dans l'ordinateur du véhicule, nul besoin de vérifier que ce précieux document est bien fourni avec ou qu'il correspond au modèle.

Mais parfois plus complexe et pas à l'abri du piratage

Terminé l'époque où l'on pouvait emporter son carnet d'utilisateur chez soi afin de l'étudier tranquillement. Désormais, il n'est plus consultable que dans



CH. IGOUNET



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

la voiture ou sur un ordinateur. L'autre reproche que l'on peut faire au tout digital est que l'accès aux informations est parfois difficile et peu intuitif chez certains constructeurs. En cause une arborescence informatique complexe, alors qu'un lexique en fin de carnet permettait de trouver rapidement le renseignement souhaité.

Attention, si les carnets papier étaient relativement faciles à falsifier, leurs remplaçants virtuels sont, hélas, eux aussi piratables. Il existe sur le Net toutes sortes de logiciels permettant de s'introduire, via la prise diagnostic OBD, dans la mémoire interne et d'y insérer des révisions bidon.

Ce qui ne change pas : en français obligatoirement

L'article 1615 du code civil, relatif à l'obligation de délivrance, impose aux constructeurs et aux vendeurs pro de fournir toutes les informations et explications qui concernent le fonctionnement des véhicules vendus. C'est même une question cruciale de sécurité pour les ADAS⁽¹⁾ (voir encadré). Et la dématérialisation ne les exonère pas de délivrer ces éléments en français (loi n°94-665 du 4 août 1994)! En théorie, sur tous les véhicules vendus en Europe, on peut changer la langue par une simple manipulation dans un menu. Mais si vous achetez à un pro une voi-

ture venant de l'étranger et que le passage en français nécessite l'intervention d'un concessionnaire, vous êtes en droit d'exiger la prise en charge de cette prestation. Attention, si vous passez par un mandataire dit "transparent"⁽²⁾, il ne sera pas soumis à cette contrainte, car responsable uniquement de la logistique d'achat et du rapatriement de l'auto. Notez aussi que, si vous désirez une version papier alors qu'une digitale existe, vous pourrez avoir à la payer.

Notre conseil : couvrez quand même vos arrières

Malgré toute la modernité de ces nouveaux systèmes et les sauvegardes et sécurités en place, il est plus que conseillé de conserver précieusement ses factures de maintenance dans un dossier. Pour les férus d'informatique, sachez que certaines marques proposent des espaces en ligne où l'historique d'entretien et de contrôle technique peut être enrichi, se trouvant ainsi consultable à tout moment, y compris sur son smartphone, et, fait intéressant, transférable, à un acheteur. D'autres sites génériques proposent la même chose, comme : Blog.ec24.ch/fr/carnet-entretien-numerique, Odopass.fr, HelloCarz.fr.

Par Antoine Jacquot

1. ADAS : Advanced Driver Assistance System. 2. Autrement dit un simple intermédiaire. Par opposition au mandataire non transparent considéré comme un revendeur professionnel avec les mêmes obligations.



Si vous désirez un carnet d'entretien et un manuel d'utilisation du véhicule en version papier, attention : à moins de l'avoir négocié à la commande, l'un ou l'autre ou les deux peuvent légalement vous être facturés... plusieurs dizaines d'euros chacun !

VOS QUESTIONS

Loi Permis de conduire

"J'ai un vieux permis rose à trois volets. Suis-je obligé de le changer pour un nouveau format ou cela peut attendre?"

Armand K., 23200 Aubusson

Pascale Gétin. Ne vous inquiétez pas. Il n'y a pas d'urgence. A moins qu'il ne soit passé dans une machine à laver ou que la photo soit abîmée, par exemple, vous pouvez patienter. Il reste valable jusqu'au 19 janvier 2033. Cela étant, si vous souhaitez malgré tout le remplacer, ne serait-ce que pour éviter les embouteillages de dernière minute, rien ne vous empêche d'en faire la demande. La démarche est gratuite, excepté les frais de la photo d'identité. Elle s'effectue en ligne sur Ants.gouv.fr. En sus de votre vieux permis, notez que vous devez vous munir au préalable d'un justificatif d'identité et de domicile et éventuellement du formulaire de l'avis médical cerfa n° 14880 si votre titre y est soumis*.

* Voir détail sur Service-public.fr/particuliers/vosdroits/R67336.



ADOBE STOCK

Junior Heure d'hiver

"Avec les jours qui raccourcissent, je m'inquiète pour ma fille qui va au collège à trottinette. Comment peut-elle se rendre plus visible?"

Gérald M., 15100 Saint-Flour

Pascale Gétin. Votre crainte est justifiée. Les utilisateurs de deux-roues, de trottinettes et les piétons sont plus vulnérables en cette période où la luminosité baisse. 19 % des usagers ont déjà subi un accident à cause du manque de visibilité et 34 % ont failli en avoir un*. Pour se rendre plus visible, votre fille doit penser à allumer ses feux avant et arrière et adopter des accessoires et gilet rétro réfléchissants en sus du casque. Enfin, qu'elle redouble de vigilance, la route étant souvent rendue glissante, et n'utilise ni téléphone, ni oreillettes et y roule seule.

* Etude réalisée par Harris Interactive pour l'association Assurance Prévention.



MAXPPP

Expertise Couleurs à risque

"On m'a dit qu'avec ma voiture noire je risquais plus d'avoir un accident. Fake news ou réalité?"

Michèle B., par e-mail

Antoine Jacquot. Une étude récente publiée par un spécialiste de la pièce de réemploi démontrerait que les voitures de couleur noire sont surreprésentées dans les statistiques d'accidents. Cela confirmerait une ancienne étude australienne qui faisait état de 12 % d'accidents en plus pour les autos foncées. Il faudrait néanmoins vérifier si ces chiffres prennent en compte le nombre d'exemplaires en circulation, le noir étant une couleur répandue. Une troisième étude parle, elle, d'une accidentalité supérieure pour les voitures rouges. Mais n'est-elle pas liée au fait que les modèles sportifs sont souvent de cette teinte ? Ce qui est sûr, c'est que plus l'auto est sombre, moins elle est facilement détectable dans des conditions de visibilité réduite (sous la pluie, à la tombée de la nuit, sur des routes ombragées...).



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

cadeaux de Noël

cadeaux est lancée et c'est la dernière ligne droite avant Noël. Pour *Auto Plus* a sélectionné une cinquantaine de produits qui devraient plaire aux automobilistes. Des beaux livres aux jouets en passant par les objets de décoration, les radiocommandés, il y en a à tous les prix et pour tous les goûts.

LA SÉLECTION



1. Poncho imperméable adulte avec le logo R5. Existe aussi en marine ou vert, **80 €**. [Theoriginals-store.renault.com](https://theoriginals-store.renault.com). 2. Garage en bois (à monter) sur trois niveaux avec trois voitures et un hélicoptère, **69,99 €**. [Janod.com](https://janod.com). 3. Pour embaumer sa voiture, coffret avec diffuseur, lingettes et spray. *The Ritual of Sakura*, **39,90 €**. [Rituals.com](https://rituals.com). 4. Bonnet jacquard R5 en 100 % laine mérinos, fabriqué en France, **45 €**. [Theoriginals-store.renault.com](https://theoriginals-store.renault.com). 5. Pour imiter maman ou papa, volant amovible en tissu tout doux, à attacher à la ceinture du siège auto (à partir de 18 mois), **24,99 €**. [Lilliputiens.com](https://lilliputiens.com). 6. Sneakers aux couleurs de Michel Vaillant avec les numéros 31 et 13 à l'arrière et ses sept détails design qui différencient chaque pied, **155 €**. [Caval.fr](https://caval.fr). 7. Inventaire exhaustif de tous les modèles produits par Ferrari de 1947 à 2024 (plus de 600 modèles). *Toutes les Ferrari*, éditions Glénat, **59,95 €**. En librairie. 8. Grand voyage équestre avec un SUV, sa tente repliable et son van à chevaux, **69,99 €**. [Fr.schleich-s.com](https://fr.schleich-s.com)

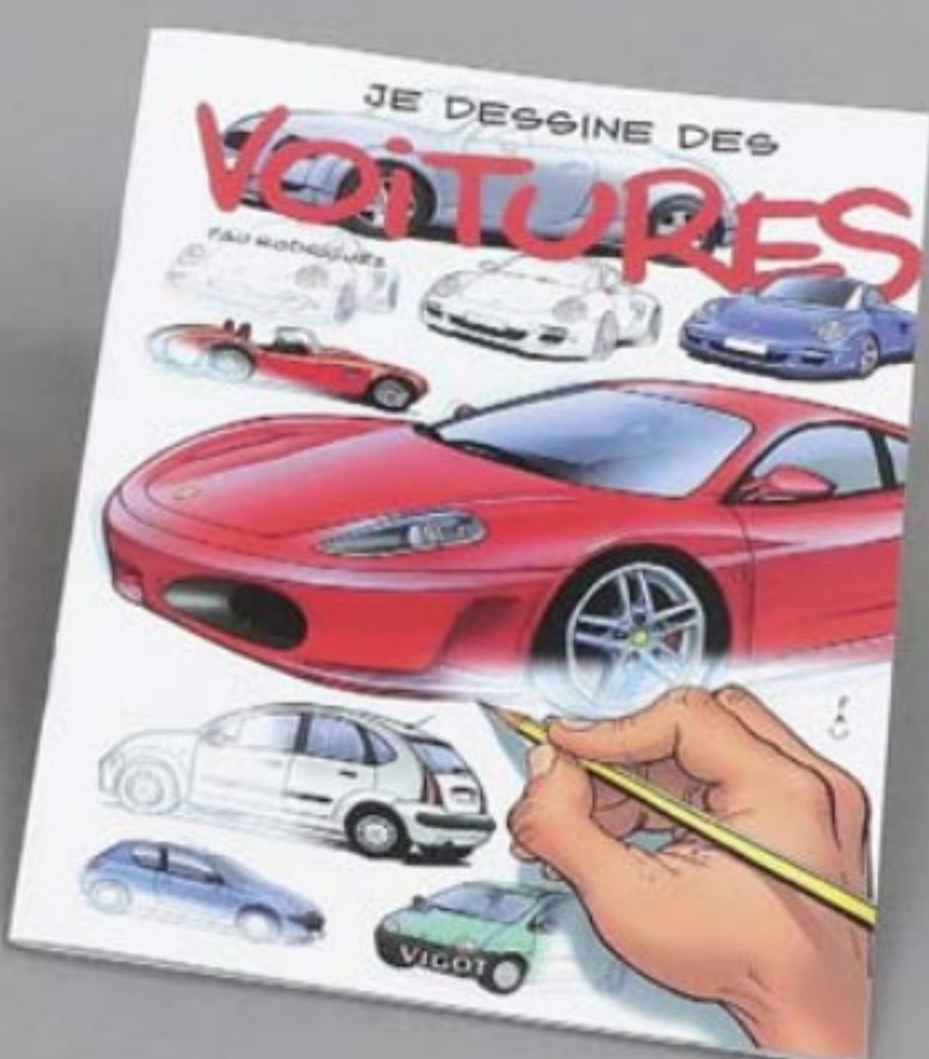




Auto SÉLECTION PLUS

N. SOLER

- 1.** Poncho imperméable adulte avec le logo R5. Existe aussi en marine ou vert, **80 €**. Theoriginals-store.renault.com.
- 2.** Garage en bois (à monter) sur trois niveaux avec trois voitures et un hélicoptère, **69,99 €**. Janod.com.
- 3.** Pour embaumer sa voiture, coffret avec diffuseur, lingettes et spray. *The Ritual of Sakura*, **39,90 €**. Rituals.com.
- 4.** Bonnet jacquard R5 en 100 % laine mérinos, fabriqué en France, **45 €**. Theoriginals-store.renault.com.
- 5.** Pour imiter maman ou papa, volant amovible en tissu tout doux, à attacher à la ceinture du siège auto (à partir de 18 mois), **24,99 €**. Lilliputiens.com.
- 6.** Sneakers aux couleurs de Michel Vaillant avec les numéros 31 et 13 à l'arrière et ses sept détails design qui différencient chaque pied, **155 €**. Caval.fr.
- 7.** Inventaire exhaustif de tous les modèles produits par Ferrari de 1947 à 2024 (plus de 600 modèles). *Toutes les Ferrari*, éditions Glénat, **59,95 €**. *En librairie*.
- 8.** Grand voyage équestre avec un SUV, sa tente repliable et son van à chevaux, **69,99 €**. Fr.schleich-s.com



6



7

- 1.** McLaren MP4/4 d'Ayrton Senna, réplique très détaillée à monter (693 pièces, à partir de 18 ans), **79,99 €**. Lego.com.
- 2.** Figurine Funko Pop! de Lewis Hamilton (10 cm de haut), **6,99 €**. Amazon, Fnac.
- 3.** Renault 5 en briques à assembler, échelle 1/35, existe en jaune (78 pièces, à partir de 5 ans), **38 €**. Theoriginals-store.renault.com.
- 4.** Casque antibruit 24 H Le Mans, léger et pliable (atténuation de 25 dB), **30 €**. Boutique.lemans.org.
- 5.** Minicasque Bell au look vintage, avec logo officiel 24 H Le Mans, échelle 1/2, **130 €**. Boutique.lemans.org.
- 6.** Du crayonné à la mise en couleurs, apprenez en sept étapes à dessiner des voitures. *Je dessine des voitures*, éditions Vigot, **9,90 €**. *En librairie*.
- 7.** Un roman unique sur Ayrton Senna, dans lequel l'auteur, notre confrère Lionel Froissart, use du "je" pour faire parler le pilote dont il était proche. Beau et émouvant. *L'icône immolée*, éditions En exergue, **18,90 €**. *En librairie*.
- 8.** Bracelet de montre NATO véritable (nylon), modèle Peugeot Talbot Sport, **14,90 €**. Esprit-nato.com.
- 9.** Set de mini-magnets vintage (2,2x2,2 cm et 5x2,2 cm), **10 €**. Boutique.lemans.org.
- 10.** "Kivavit" "Ossurpatt"... ce jeu rigolo des familles de l'automobile est au profit des enfants malades, **8 €**. Leszenfantsdelauto.fr.



1. Affiche de la Morgan Plus 4 dessinée par Cirebox qui illustre chaque semaine la page sommaire d'Auto Plus (30x40 cm), **30 €**. Iconiccartoons.com. **2.** Doudoune sans manches Le Mans Classic et casquette assortie, **189,95 € et 49,95 €**. Stateofart.com. **3.** Entre souvenirs personnels et faits historiques, le journaliste Stéphane Barbé revisite le passé d'Alpine. *La légende Alpine*, éditions Casa, **44,95 €**. *En librairie*. **4.** Sac de voyage Tour Auto, pour transporter les essentiels du pilote, **159 €**. Peterauto.fr. **5.** Hommage au Mercedes Classe G, avec cette réplique aux détails réalistes (différentiels, boîte de vitesses, moteur...), 43x20x22 cm (2891 pièces, à partir de 18 ans), **249,99 €**. Lego.com. **6.** Le journaliste Nicolas Meunier met en lumière les Formule 1 qui ont révolutionné le sport automobile, en dressant leur portrait technique (38 au total), Hugo Publishing, **34,95 €**. *En librairie*. **7.** Ces sneakers en cuir ont la particularité d'être conçus avec une semelle en pneus recyclés, **150 €**. Ota-paris.com. **8.** La Ford Puma M-Sport Hybrid de WRC en version radiocommandée, **159,90 €**. Rcteam.com. **9.** Chaussettes Renault 5 E-Tech en coton. En jaune ou vert, **12 €**. Theoriginals-store.renault.com. **10.** Rien de mieux qu'une Jeep bien équipée pour capturer un dinosaure, **59,99 €**. Fr.schleich-s.com



- 1.** Horloge murale BMW, look rétro, 31 cm de diamètre, **45 €**. Nostalgic-art.de. **2.** Besace Renault 4 E-Tech, **65 €**. Theoriginals-store.renault.com. **3.** Veste imperméable en matière recyclée, coupe mixte, **129 €**. Theoriginals-store.dacia.com. **4.** Sculpture de Ford GT 40 Le Mans 1966 en acier avec socle en chêne massif. Signée par l'artiste (40x20x10), **250 €**. Ehprofil.com. **5.** Cadre original avec clé authentique d'une voiture de rêve, comme ici la Porsche 911. Fabriqué en France. (20x25 cm), **86 €**. Framescape.co. **6.** Aussi spectaculaire que la vraie, cette McLaren P1 promet aux adultes une expérience de construction unique! (59x25x14 cm, 3893 pièces), **449,99 €**. Lego.com. **7.** La collection "Michel Vaillant Légendes" fait revivre la tragique saison de Formule 1 de 1970. *Effroyable saison*, éditions Graton, **6,95 €**. *En librairie*. **8.** De A comme Abarth à Z comme Zagato, Luca de Meo, le patron de Renault, raconte l'histoire de l'automobile. *Dictionnaire amoureux de l'automobile*, éditions Plon, **26 €**. *En librairie*. **9.** Lampe 2CV réalisée par un artisan français avec télécommande pour faire varier les couleurs (16 au choix), **29,90 €**. Lampeillusion.fr. **10.** Voiture radiocommandée à construire par les tout-petits (à partir de 3 ans). La visseuse se transforme en télécommande, **24,99 €**. Silverlit.com.



FORMULE 1

Verstappen Puissance 4

La saison de Formule 1 s'achève ce dimanche par un Grand Prix sans enjeu pour le titre pilote, déjà obtenu par Max Verstappen à Las Vegas. Avec cette quatrième couronne, le Néerlandais devient l'égal d'Alain Prost et Sebastian Vettel.

La surprise n'est pas tant dans l'obtention du titre mondial par Max Verstappen, mais plutôt dans la manière dont le Néerlandais a conquis cette quatrième couronne consécutive. On peut se risquer à parler de la saison de la maturité, dans laquelle le pilote Red Bull a dû affronter des déconvenues en piste et des périodes d'insuccès. Son début d'année fracassant, avec quatre victoires en cinq courses, laissait entrevoir une répétition de sa dominante saison précédente (19 succès en 22 Grands Prix). *"On a débuté la saison très fort, c'était presque facile, on pouvait imaginer reproduire la même saison qu'en 2023, mais on s'est fait rattraper, raconte Verstappen. On s'est toujours battu, on a maximisé les résultats quand on ne pouvait pas gagner, j'en suis très fier."* En effet, la formidable machine à gagner Red Bull s'est enrayée avant l'été, et Verstappen a dû basculer en mode défense pour conserver l'avance acquise dans les premiers mois. L'émergence de Lando Norris et Oscar Piastri chez McLaren, la solidité de Charles Leclerc et Carlos Sainz chez Ferrari et les coups d'éclat de Lewis Hamilton et George Russell ont été autant de freins dans la quête de cette quatrième couronne.

Une saison inoubliable
Verstappen a eu assez de force et de constance pour résister, sans faire d'erreurs, malgré une improbable série de dix courses sans victoire, du jamais-vu pour lui depuis 2020.

Alors que ses adversaires se succédaient en haut du podium, lui était toujours présent, régulier. *"Je préfère vivre une saison comme l'an dernier, même si les gens, un peu lassés par nos succès, ne mesuraient pas la difficulté d'enchaîner dix victoires. Cette année, durant 70% de la saison, nous n'avions pas la meilleure voiture, et pourtant nous sommes parvenus à augmenter notre avance au championnat. Nous avons tiré des leçons de cette période, il a fallu rester calmes et soudés pour travailler en équipe. Cette année a été très différente des deux précédentes. Nos difficultés rendent ce titre très spécial et la saison inoubliable. Quand j'ai franchi la ligne, j'étais heureux et soulagé."* Dans la folie des célébrations de ce quatrième sacre, son patron Christian Horner était dithyrambique: *"C'est le plus difficile de ses championnats. Max a gagné deux fois plus de courses que n'importe quel pilote, il est resté performant même quand la voiture ne l'était pas. Il peut être fier, les quadruples champions du monde ne sont pas nombreux."* Effectivement, ils ne sont que trois. A 27 ans, Verstappen devient l'égal

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Neuville titré

■ Thierry Neuville est enfin champion du monde des rallyes. Le Belge de 36 ans, épaulé par son copilote Martijn Wydaeghe, a décroché son premier titre à l'issue de la dernière manche au Japon. Déjà cinq fois vice-champion et trois fois troisième, il avait acquis la réputation de "Poulidor du rallye". C'est aussi le premier titre mondial pilotes pour Hyundai. En revanche, la marque coréenne, plombée par la sortie de route de Tanak le dernier jour, a été battue par Toyota au classement constructeurs pour seulement trois points.





BERNARD ASSET

Le 15 mai 2016, Alain Prost avait déjà félicité Max Verstappen le jour de sa première victoire en F1, à seulement 18 ans.



J.-M. LE MEUR / DPPI

En 2015, Verstappen devient le plus jeune débutant de l'histoire, à 17 ans et 5 mois. Neuf ans plus tard, il est quadruple champion du monde.

de Sebastian Vettel et Alain Prost. "C'est une grande fierté d'être rejoint par Max après l'avoir été par Sebastian, a confié Prost sur Canal+. Ce sont deux pilotes et deux personnes que j'apprécie. Après son premier titre controversé de 2021, les saisons 2022 et 2023 étaient plus simples. Cette année, il a montré quelque chose de différent. Bien entendu, il mérite amplement son titre. Avec cette voiture qui marche bien au début puis qui, d'une manière incompréhensible, n'est plus performante, si vous n'avez pas un pilote comme Max, ça peut vraiment mal tourner. Il a montré beaucoup de sang-froid et de calme, sur la piste et en dehors. C'est devenu un pilote plus que complet, un des meilleurs de l'histoire. Je suis très fier d'être rejoint dans le club très fermé des quatre titres." Verstappen n'était pas né quand Prost a obtenu son dernier sacre en 1993, à 38 ans, mais il semble touché par les félicitations du Français.



DPPI

Sur la piste de Las Vegas, Max Verstappen a pu se contenter de la cinquième place, devant son dernier rival Lando Norris, pour décrocher le titre, alors qu'il restait encore deux Grands Prix au calendrier.

"Je n'aurais jamais imaginé qu'un immense pilote comme Alain puisse dire cela. Quand on regarde les statistiques d'hommes comme lui, on se dit qu'ils ont accompli des choses incroyables. Lorsque j'ai débuté je rêvais de monter une fois sur le podium, peut-être de gagner une course, et éventuellement de remporter un championnat, ce qui est déjà l'accomplissement d'une vie. Quatre titres consécutifs, derrière des légendes de notre sport, j'en suis très fier."

Derniers tours de piste

Comme Verstappen, Sebastian Vettel avait enchaîné quatre couronnes mondiales avec Red Bull (de 2010 à 2013) "Je suis content pour lui, Max est le meilleur pilote du moment, affirme l'Allemand. Nous sommes régulièrement en contact, je m'entends bien avec lui, même si nous avons eu quelques frictions en piste par le passé. Il a bien évolué, il a énormément mûri, il s'est assagi, il prend plus de recul, c'est une bonne chose. Max reste concentré sur l'essentiel, il est capable d'enchaîner les saisons à très haut niveau. Il a toujours été naturellement très rapide, mais il est encore meilleur aujourd'hui. Il ne fait jamais d'erreurs, il est très fort dans les moments importants, c'est la marque des plus grands champions. Les autres tentent de le contester, mais personne ne s'approche vraiment de Max." Après son quatrième titre, Vettel avait connu une saison cauchemardesque en 2014, avec une Red Bull Renault dominée par Mercedes, avant de rejoindre Ferrari l'année suivante. Pour Verstappen, même si la concurrence s'est rapprochée cette année, la stabilité du règlement lui garantit d'avoir une voiture capable de se battre pour des victoires en 2025, avec comme objectif un

cinquième titre. "Max est une 'bête' qui ne cesse de progresser, année après année, confie son ingénieur Gianpiero Lambiase. Quand on pense qu'il a atteint son maximum, il se hisse au niveau supérieur. Cela doit être effrayant pour tous les autres pilotes." Même s'il reste favori pour la saison à venir, le Néerlandais s'interdit de trop se projeter, et de viser le record de Michael Schumacher et Lewis Hamilton (7 titres). "On me demande souvent si je pourrais gagner huit titres. Oui, ce serait incroyable, mais en même temps, cela ne m'est pas indispensable. Je pourrais continuer longtemps en F1, mais il y a tellement d'autres choses que je veux faire dans ma vie. Remporter un titre ou sept c'est finalement la même chose, non ? Le premier est le plus important car il vous permet d'atteindre le but de votre vie, d'accomplir votre rêve. C'est d'ailleurs pour cela que rien ne s'approchera de l'émotion ressentie en 2021. Si vous pouvez accumuler les titres, c'est super ! Quoiqu'il arrive, je voudrais toujours gagner, même si je n'ai pas la meilleure voiture." Il aura dimanche à Abu Dhabi l'occasion de briller une dernière fois au volant cette année, et ce ne serait pas une surprise.

Les plus grands champions de l'histoire de la F1

	Titres
Michael Schumacher	7
Lewis Hamilton	7
Juan-Manuel Fangio	5
Alain Prost	4
Sebastian Vettel	4
Max Verstappen	4

DOCUMENTAIRE

Prost, la série événement

■ A deux mois de son 70^e anniversaire, Alain Prost se livre comme jamais dans une série documentaire, en six épisodes, sur Canal+. Le quadruple champion du monde de Formule 1, vainqueur de 51 Grands Prix, raconte sa trajectoire unique, jalonnée d'épreuves hors norme, voire pour certaines méconnues, où la mort est omniprésente. Les trois premiers épisodes seront diffusés ce dimanche (22h25). Cette série sur le plus grand pilote français de tous les temps a été réalisée par Stéphane Colineau et Audrey Estrougo.



DPPI

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix d'Abu Dhabi			Formule 2 : Abu Dhabi		
Vendredi 6 décembre			Vendredi 6 décembre		
10h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT	11h55	Qualifications	CANAL+ SPORT
13h45	Essais libres 2	CANAL+ SPORT	Samedi 7 décembre		
Samedi 7 décembre			13h05	Course 1	CANAL+ SPORT
11h15	Essais libres 3	CANAL+ SPORT	Dimanche 8 décembre		
14h40	Qualifications	CANAL+ SPORT	10h15	Course 2	CANAL+ SPORT
Dimanche 8 décembre			F1 Academy: Abu Dhabi		
12h55	La Grille	CANAL+	Samedi 7 décembre		
14h00	Grand Prix	CANAL+	17h05	Course 1	CANAL+ SPORT
15h55	Formula One, le débrief	CANAL+	Dimanche 8 décembre		
22h25	Documentaire Prost	CANAL+	8h15	Course 2	CANAL+ SPORT



Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1 118 cm³
Puissance: 60 ch DIN à 6 000 tr/mn
Vitesse maxi: 140 km/h
Production: environ 3 % de breaks (1968-1981, sur 2 139 008 Simca 1100)
Cote actuelle: 5 200 €

Deux gros yeux ronds mais une silhouette fluette: c'est la 1100! En break, rien ne la différencie de la berline jusqu'à la partie arrière.



IL Y A 56 ANS, SIMCA SORT LA 1100 EN VERSION BREAK

Bien fichue mais peu aimée!

La 1100, c'est LE gros succès de Simca des années 1970. Dès sa sortie, elle est proposée en break. Seulement en break... trois portes, d'abord. Cette cinq portes apparaît juste après. Bien ciblée mais peu vendue.

Simca, c'était par excellence la marque française qui offrait des gammes riches! Des multitudes de versions qui, au fil des millésimes, ne cessaient de se diversifier et de se renouveler. Quand cette 1100, première traction de la marque, naît, en 1968, ce sont carrément trois carrosseries qui sont d'emblée proposées! Grande nouveauté pour une française. Trois ou cinq portes et un break trois portes. Cette formule en vogue du côté des allemandes et des suédoises avait peu de succès en France. Aussi, dès 1969, le break cinq portes s'invite au catalogue. Même longueur que les autres carrosseries: 3,94 m. Mais un accès évidemment plus facile à la banquette. Notre exemplaire de 1973 est une GLS, définition la plus chic dont il ait pu être paré. Chic, il l'est! Une jolie moquette couvre intégralement le sol, y compris



Déjà en berline, la 1100 vous offre un hayon, 6 ans avant la VW Golf! Une formule évidemment reprise par le break. Suivant que la banquette est en place ou rabattue, la contenance du coffre va de 470 à 1 600 dm³.

celui du coffre. Et le décor en faux bois de la planche de bord produit un effet particulièrement chaleureux.

Vaste, chic et dur

Devant les yeux du conducteur, pas moins de quatre cadrans, ce qui dénote aussi une certaine richesse. Sur ce très bel exemplaire, il y a même un autoradio d'époque, vendu alors en accessoire par les concessionnaires. Il est allé se nicher à gauche du volant, sous la planche de bord: c'est dire si sa présence n'avait pas été exactement pensée lors de la conception du modèle! La sellerie est assez simple, avec un Skaï aimablement nommé

"Aéralon" par le marketing de la marque. Rassurez-vous, les catalogues font état d'un "épais matelassage mousse". Il n'en faut pas moins pour amortir les rudesses d'une suspension qui donne dans la raideur et ne s'en cache pas! D'ailleurs, globalement, la 1100 ne peut passer pour confortable: entre la sécheresse de ses réactions et le niveau sonore envahissant, elle n'a jamais rien d'un cocon délicat. Sur route, vous ne tarderez pas à être assourdi! D'autant que le moteur tourne vraiment vite aux allures usuelles. Cependant, cette 1100 possède d'autres charmes: son quatre cylindres se montre énergique et sa tenue de route est bonne,



Avec son décor en faux bois, la planche de bord a un côté étonnamment chic pour un break de ces années-là ! Et la présence d'un compte-tours (petite option à 158 francs) fait carrément figure de rareté.



Sous le capot, c'est le vaillant 4 cylindres de la marque, né avec la Simca 1000 de 1961. Volontaire et sonore, il ne rechigne pas à monter dans les tours. Dans cette définition 1,1 litre, sa puissance culmine à 6000 tr/mn. Elevé !



PHOTOS: J. PEYRON

Dans cette carrosserie de moins de 4 m, la silhouette break apparaît fort bien proportionnée. Sur cette GLS, les ornements chromés sont légion ! Ces fines baguettes décoratives rehaussent le standing de l'ensemble.

1968, cette année-là



Sylvie Vartan avec "Comme un garçon" et Claude François avec "Comme d'habitude" caracolent en tête du hit-parade. Citroën sort une version luxueuse de sa modeste et populaire Ami 6 : la Club. Quatre phares ronds, baguettes chromées et

moquette ! Très éphémère, la Club sera vendue d'octobre 1968 à mars 1969, quand sort l'Ami 8. Hyper recherchée en collection.

CITROËN

grâce à sa transmission aux roues avant. Bénéficiant de l'implantation transversale de son moteur, elle offre aussi un excellent rapport encombrement/habitabilité, particulièrement mis en valeur sur cette carrosserie à tendance utilitaire.

Il est surprenant de voir combien le break s'est peu vendu par rapport à la berline. En collection, il est aussi largement oublié. Souvent, les amateurs du modèle n'ont d'yeux que pour la turbulente Ti de 82 ch. Mais les autres variantes commencent à avoir leurs adeptes. Un aussi bel exemplaire d'une version non restylée (d'avant 1975) attire de plus en plus...



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 : originales, sexy, techno... les voitures qui vont vous faire craquer en 2025 !**
- **Dossier essais : que valent, au volant, les meilleures promos de cette fin d'année ?**
- **Road trip : de Nice à Paris, notre verdict après 1 000 km au volant de la Renault 5 E-Tech.**

En kiosque le vendredi 13 décembre



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, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Antoine Arnoux, Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Patrick Martins, Thierry Réaumont, François Stagnaro

En SR : Sophie Pertus, Karol Alhaire

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Véronique Alex (5056)

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef 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 : décembre 2024

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème 2024

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

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

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

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29500	0	nc	PHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34500	0	nc	PHEV
Elétrica 156	36500	-4000	0%	Elect
Elétrica 156 Premium	43500	-4000	0%	Elect
Elétrica 156 Veloce	46900	-4000	0%	Elect
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+540	5%	PHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+240	5%	PHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	46700	+818	3%	PHEV
PHEV 190 Sprint	50600	0	4%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	53300	0	4%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58800	0	4%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1829	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57000	+15736	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+310	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55300	+1172	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60900	+1901	8%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+43979	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55000	+2429	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+5476	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+5476	0%	D


ALPINE

A290 (nouvelle)

180 GT	38700	-4000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-4000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-4000	0%	Elec
220 GTS	44700	-4000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-4000	0%	Elec

A110				
A110	65000	+2726	1%	E
A110 GT	78000	+2918	0%	E
A110 S	77500	+3552	0%	E
A110 R Turini	108000	+3331	nc	E

ASTON MARTIN				
Vantage V8	153 277	+60 000	nc	E
Vantage F1 Edition	179 796			
Vantage V12	302 017	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc	E
DB12	226 991	+60 000	nc	E
DBS Superleggera	909 526	+60 000	nc	E
DBX 707	246 555	+60 000	nc	E
Valkyrie	2700 000	+60 000	nc	E



AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 230	+210	5%	E
30 TFSI Design	28 240	+230		
30 TFSI S line	30 940	+170	6%	E
35 TFSI S line S tronic	34 670	+330	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36 670	+330		

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
40 TFSI S line Plus S tronic	36340	+2049	nc	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	29840	+330	nc	E
35 TFSI S tronic	33570	+540	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34480	+360	3%	E
35 TFSI Design	36500	+400	3%	E
35 TFSI S line	38900	+740	5%	E
SQ2	58150	+40 468	8%	E
30 TDI Design	36390	+210	3%	D
35 TDI S line S tronic	43540	+898	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46290	+898	5%	D

A3 Sportback (nouvelle)					
30 TFSI Design	34800	+260	0%	E	
30 TFSI S line	39550	+260	5%	E	
30 TFSI Hybride S line	41730	+150	5%	E	
35 TFSI S line	40850	+260	5%	E	
35 TFSI Hybride S line	43030	+125	5%	E	
S3	63000	+51 912	0%	E	
RS 3	75800	+60 000	nc	E	
40 TFSI e Design	47900	0	nc	PHEV	
40 TFSI e S-Line	52850	0	nc	PHEV	
45 TFSI e S-Line	55900	0	nc	PHEV	
35 TDI Design	40800	+260	0%	D	
35 TDI S-Line	45550	+260	5%	D	

A3 Allstreet (nouvelle)					
35 TFSI Design	37600	+330	0%	E	
35 TFSI Avus	42250	+330	0%	E	
35 TFSI Hybride Avus	44430	+190	0%	E	
35 TDI Design	42500	+330	0%	D	

A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35 165	+190	2%	E
30 TFSI S line	40 115	+190	4%	E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+75	4%	E
35 TFSI S line	41 415	+210	4%	E
35 TFSI Hybride S line	43 485	+75	4%	E
S3	63 565	+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	4%	D

Q3				
35 TFSI Design	40890	+1172	10%	E
35 TDI Design	45790	+1360	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+7104	3%	D
Q3 Sportback				

35 TFSI Design	43390	+1386	5%	E
35 TDI Design	48290	+950	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+7415	4%	D
Q4 e-Tron				
45	46990	-4000	nc	E
55 S Line Quattro	65750	0	4%	E
Q4 Sportback e-Tron				
45	46990	-4 000	nc	E
55 S-Line Quattro	72450	0	4%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+3749	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54670	+3749	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	58570	+3749	0%	E
S5	79750	+14895	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+2120	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+2120	0%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+4394	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+4576	0%	E
S5	81250	+18303	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3930	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+3930	0%	D

Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+5329	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	+5329	0%	E
SQ5	98930	+36863	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+9168	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+9168	0%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	76270	0	5%	Elec
Performance S line	81500	0	5%	Elec
Quattro S line	87550	0	5%	Elec
SQ6	99870	0	0%	Elec

A6				
45 TFSI S-Line	68380	+6018	8%	E
50 TFSI e S-Line	76540	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	79750	0	10%	PHEV
35 TDI s line	82150	+2098	8%	D
40 TDI S line	85930	+2098	8%	D
40 TDI Design	86430	+2698	nc	D
45 TDI Design Quattro	74180	+9626	nc	D
45 TDI Avus Quattro	84880	+9626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	88350	+12270	7%	D

S6	93320	+39 185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	70980	+9809	10%	E
RS 6 Performance	151050	+60 000	0%	E
50 TFSI e S line	70140	0	6%	PHÉV
55 TFSI e Competition	82350	0	8%	PHÉV
35 TDI S line	64760	+3 126	10%	D
40 TDI S line	66530	+3 126	10%	D
40 TDI Design	69030	+3 479	nc	D
45 TDI Design Quattro	76780	+12 856	nc	D
45 TDI Avus Quattro	87490	+14 681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	90950	+17 814	7%	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 TcE 110 Extreme	18250	+190	4 %	E
1.0 TcE 110 Extreme+	18950	+190	3 %	E
Jogger				
1.0 TcE 110 Essential	18900	+330	0 %	E
1.0 TcE 110 Expression	20200	+330	0 %	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25200	0	1 %	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	26500	0	1 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	3 %	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
1.6 Hybrid 140 Extrême	28100	0	0 %	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28100	0	0 %	FHEV

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 136 Pallas	35200	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Antoine de St Exupéry	40700	0	1 %	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-4000	nc	Elec

DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+818	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Alcantara	44250	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Cuir Nappa	46750	0	1 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	51000	0	10 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53500	0	10 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	53800	0	10 %	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Pallas	39400	+740	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Etoile - Alcantara	43700	+740	nc	D

DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	0	11 %	-
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry AWD	69350	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry AWD	74550	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75600	0	11 %	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Pallas	49750	+1504	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Antoine de St Exupéry	54350	+1504	nc	D

DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8 %	FHEV
E-Tense 250 Opéra	76600	0	3 %	FHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79650	0	8 %	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3 %	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3 %	FHEV

FERRARI				
Roma	248524	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	336289	+60000	nc	E
812 Competizione	461443	+60000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
SP3 Daytona	1980000	+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	4 %	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	4 %	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

Grande Panda (nouvelle)				
Electrique 113 (RED)	24900	-4000	nc	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-4000	nc	Elec

600 (nouveau)				
1.2 Hybrid 100	24900	0	3 %	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	4 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	4 %	FHEV
e (RED)	35900	-4000	11 %	Elec

Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+100	nc	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+150	nc	D

FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	10 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+260	10 %	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+260	10 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E

Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	11 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11 %	E
ST	40200	+28413	4 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11 %	D

Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8 %	D

Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	6 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	6 %	E
ST	41400	+28413	3 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	nc	6 %	D

Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9 %	D

Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10 %	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10 %	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10 %	EBS

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

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

Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0 %	E

Mustang (nouvelle)				
GT	69300	+60000	0 %	E
Dark Horse	71300	+60000	0 %	E

Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0 %	E

Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52900	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	2 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	2 %	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
370 Extended Range Premium AWD GT	73990	0	2 %	Elec
	61990	0	3 %	Elec
Rally	64990	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)				
eHEV Advance	30190	0	6 %	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
eHEV Executive	34340	+150	18 %	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance ⁽¹⁾	47700	0	28 %	Elec

Civic (nouvelle)				
eHEV Executive	37720	0	7 %	FHEV
eHEV Sport	39020	0	7 %	FHEV
Type R	57220	+35 346	7 %	E
Type R S	65800	+32 935	7 %	E

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

HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18 050	0	10 %	E
1.0 63 Intuitive BVR	18 950	+75	10 %	E
1.0 63 Creative BVR	20 000	+75	9 %	E
1.2 79 N Line	20 150	0	15 %	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20 900	+190	15 %	E

Instar (nouvel)				
42 kWh	25 000	0	nc	Elec
42 kWh Intuitive	26 500	0	nc	Elec
49 kWh Intuitive	28 250	0	nc	Elec
49 kWh Creative	29 250	0	nc	Elec

i20				
1.2 79 Initia	19 700	0	nc	E
1.2 79 Intuitive	21 000	0	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22 300	0	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23 800	0	6 %	E

Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	22 500	0	5 %	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24 300	0	5 %	E

Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	27 600	+280	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	29 950	+280	nc	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	32 800	+1 074	nc	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	35 950	+1 074	nc	E

Hybrid 129 Intuitive				
Hybrid 129 Creative	34 000	0	0 %	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36 850	-4000	4 %	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40 250	-4000	4 %	Elec
Electric 65 kWh Creative	41 250	-4000	4 %	Elec

i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	28 700	+310	nc	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36 150	+1504	nc	E

i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29 700	+310	nc	E

Ioniq 5				
Executive	80 600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	49 900	nc	nc	FHEV
Hybrid 215 Creative	53 800	nc	nc	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62 700	0	0%	PHEV
Plug-in 253 Executive	66 700	0	0%	PHEV
Staria (nouveau)				

MG (suite)	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Autonomie Etendue Comfort ⁽¹⁾	35 990	0	8 %	Elec
Autonomie Etendue Luxury ⁽¹⁾	37 490	0	14 %	Elec
ZS (nouveau)				
Hybrid+ 197	22 990	0	nc	FHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24 990	0	nc	FHEV
EHS (nouvel)				
Comfort	37 990	0	nc	FHEV
Luxury	39 990	0	nc	FHEV
Marvel R				
180 Comfort ⁽¹⁾	44 490	0	6 %	Elec
288 Performance 4WD ⁽¹⁾	50 990	0	7 %	Elec
Cyberster (nouveau)				
510 4x4	67 990	0	nc	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30 720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34 720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35 880	nc	3 %	E
John Cooper Works	39 850	nc	nc	E
Cooper E ⁽¹⁾	34 000	0	1 %	Elec
Cooper SE ⁽¹⁾	38 000	0	1 %	Elec
Cooper SE Classic ⁽¹⁾	43 710	0	5 %	Elec
John Cooper Works	42 350	0	nc	Elec
Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30 500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32 880	nc	3 %	E
Cooper S Classic Pack XS	36 880	nc	3 %	E
Cooper S Favourite Pack S	40 210	nc	2 %	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33 450	nc	nc	E
Cooper S Classic	36 800	nc	nc	E
Cooper S Favourite	40 720	nc	nc	E
John Cooper Works	44 850	nc	nc	E
Aceman (nouveau)				
E Essential ⁽¹⁾	36 000	0	0 %	Elec
E Classic ⁽¹⁾	40 160	0	0 %	Elec
SE Classic ⁽¹⁾	44 610	0	0 %	Elec
SE Favourite ⁽¹⁾	46 020	0	0 %	Elec
SE JCW ⁽¹⁾	47 950	0	0 %	Elec
John Cooper Works	46 450	0	nc	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40 000	+898	nc	E
John Cooper Works	61 350	+17 247	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivac 71 Inform	16 490	0	7 %	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18 890	+50	9 %	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23 190	+50	9 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29 490	0	7 %	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30 490	0	7 %	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27 190	nc	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31 290	nc	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35 890	nc	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39 290	nc	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27 590	nc	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31 490	nc	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivac PHEV 188 Invite 4WD	42 990	0	14 %	FHEV
Outlander (nouvel)				
Invite	51 590	0	5 %	FHEV
Invite +	55 790	0	5 %	FHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+400	4 %	E
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	23 %	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32 900	0	23 %	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34 700	+1 172	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36 900	+1 386	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40 000	+1 276	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42 900	+1 276	5 %	E
e-Power 190 Tekna	44 700	0	5 %	FHEV
e-Power 190 N-Design	45 100	0	5 %	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39 300	0	5 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41 800	0	6 %	Elec
87 kWh 242 Advance	46 300	0	6 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	5 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 800	0	5 %	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61 800	0	3 %	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43 800	+2 140	8 %	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46 100	+4 521	8 %	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48 300	+4 631	13 %	FHEV
Townstar Combi				
1.3 TcE 130 Acenta	28 860	+2 544	13 %	E
Electrique 45 kWh Acenta	39 000	-4 000	4 %	Elec
OPEL				
Corsa				
1.2 75 Edition	19 400	+100	nc	E
1.2 75 GS	21 300	+100	7 %	E
1.2 Turbo 100 GS	22 600	+50	7 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	26 200	+240	7 %	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25 400	0	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27 300	0	nc	FHEV
Electrique 136	32 000	-4 000	8 %	Elec
Electrique 156 GS	35 000	-4 000	8 %	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24 500	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26 000	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28 500	nc	nc	FHEV
Electric 113 Edition	29 000	-4 000	nc	Elec
Electric 113 GS	31 500	-4 000	nc	Elec
Mokka				
1.2 Turbo 100	25 900	+190	12 %	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29 400	+360	12 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30 900	+360	14 %	E
1.2 Turbo 136 GS	29 000	+170	14 %	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31 500	+170	10 %	E
Electric 136	42 000	-4 000	10 %	Elec
Electric 156 GS	44 000	-4 000	10 %	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	34 800	+260	6 %	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36 100	0	5 %	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44 050	0	6 %	FHEV
GSe	49 150	0	6 %	FHEV
Electric 156 Edition	38 990	-4 000	nc	Elec
Electric 156 GS	40 990	-4 000	nc	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	35 750	+330	6 %	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37 250	0	8 %	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45 200	0	6 %	FHEV
1.5 Diesel 130 GS	38 150	+230	6 %	D
Electric 156 Edition	40 140	-4 000	9 %	Elec
Electric 156 GS	42 140	-4 000	9 %	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	37 000	+170	5 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	40 400	+170	5 %	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45 990	0	5 %	FHEV
Electrique 73 kWh 213 Edition	42 480	-4 000	5 %	Elec
Electrique 73 kWh 213 GS	44 980	-4 000	5 %	Elec
Electrique 82 kWh 213 GS	45 990	-4 000	5 %	Elec
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	36 850	-4 000	nc	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	20 850	0	nc	E
1.2 Turbo 100 Allure	22 750	0	5 %	E
1.2 Hybrid 100 Style	23 550	0	1 %	FHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	28250	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	1%	FHEV
électrique 136 ch Style	34100	-4000	3%	Elec
électrique 136 Allure	36100	-4000	3%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-4000	3%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	3%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	26700	+260	nc	E
1.2 Turbo 100 Allure	28500	+260	14%	E
1.2 Hybrid 136 Style	30900	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	7%	FHEV
Electrique 136 Style	39250	-4000	6%	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Style	40250	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	6%	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	31950	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	10%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	14%	FHEV
PHEV 180 GT	45620	0	14%	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Style	34420	+260	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Allure	36270	+260	23%	D
Electrique 156 Style	42500	-4000	5%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-4000	5%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-4000	5%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 136 Style	32950	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	6%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5%	FHEV
PHEV 180 GT	46620	0	5%	FHEV
1.5 BlueHDI 130 Style	35420	+280	nc	D
1.5 BlueHDI 130 Allure	37270	+280	7%	D
Electrique 156 Style	42500	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-4000	6%	Elec
3008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	38490	+170	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	42990	+170	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42990	0	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47490	0	6%	FHEV
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 225 GT	51250	0	18%	FHEV
Electrique 210 Allure	43900	-4000	nc	Elec
Electrique 210 GT	45900	-4000	nc	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70850	0	7%	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	FHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	40490	+1120	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	44990	+1120	0%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	44990	0	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49490	0	nc	FHEV
électrique 210 Allure	46990	-4000	0%	Elec
électrique 210 GT	51490	0	0%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67886	+60000	0%	E
S	81067	+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 T	145100	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	nc	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera T	159300	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	106728	+60000	0%	E
GTS	167787	nc	nc	E
4 E-Hybrid	125306	0	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140540	0	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	0	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232387	0	nc	FHEV
Macan				
2.0	72086	+60000	0%	E
T	77726	+60000	0%	E
S	81873	+60000	0%	E
GTS	98628	+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%	FHEV
S E-Hybrid	126700	0	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	188400	0	1%	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0%	E
S	127400	+60000	0%	E
GTS	148100	nc	0%	E
E-Hybrid	118800	0	1%	FHEV
S E-Hybrid	130700	0	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	182000	0	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCE 65 Evolution	18700	+100	3%	E
1.0 Tce 90 Evolution	20000	0	3%	E
1.0 Tce 90 Techno	21500	+50	10%	E
1.0 Tce 90 Esprit Alpine	23500	+75	6%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	4%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400	0	4%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27700	0	4%	FHEV

V O L V O

LES OFFRES EXCLUSIVES VOLVO ACTENA

PROFITEZ DE NOS VÉHICULES IMMÉDIATEMENT
DISPONIBLES AVANT FIN DÉCEMBRE
JUSQU'À 14.900€ D'AVANTAGE CLIENT*

NOUVEAU VOLVO XC90

HYBRIDE RECHARGEABLE



JUSQU'À FIN DÉCEMBRE : DES OFFRES EXCEPTIONNELLES SÉLECTIONNÉES
POUR VOUS SUR DES VÉHICULES NEUFS OU DE DIRECTION
CHOISISSEZ VOTRE ÉNERGIE : ESSENCE, ÉLECTRIQUE, HYBRIDE, MICRO-HYBRIDE

RCS PARIS B 390 634 2 77

A 32g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

**Modèle présenté : Volvo XC90 T8 AWD hybride rechargeable Ultra Chrome avec options et accessoires.
Consommation : 1.3 l/100 km – CO₂ rejeté 32 g/km. Autonomie électrique : 69 km.**

Valeurs données selon le cycle mixte WLTP qui peuvent varier selon la conduite et l'environnement.

Plus d'informations sur actena.fr

*Exemple pour un Volvo XC90 Ultimate, hybride rechargeable. Prix tarif de 107 230 €, remis à 92 330€.

Offre valable jusqu'au 31 décembre 2024, pour les véhicules en stock, disponibles immédiatement dans nos concessions Volvo Actena.

WWW.ACTENA.FR

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 NANTERRE
78 PORT MARLY
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 47 21 10 07
01 39 17 12 00
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
53 AVENUE DU MARECHAL JOFFRE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21

PRIOD

© VICTORIPARIS

C'est sûr



DAS tête : 0,99W/kg
DAS tronc : 0,99W/kg
DAS membres : 3,80W/kg

ça plaira

SaferPhone

iPhone 12
reconditionné
99 €*

Série Spéciale
50 Go 5G
21,99 €/mois
pour les clients internet,
engagement 24 mois



 **Orange
Cybersecure**
offert sur demande
pendant 12 mois,
puis 7 €/mois

***Soit 199€ avec la Série Spéciale 50Go 5G – 50€ de remise immédiate – 50€ de bonus reprise⁽¹⁾.**

En France métropolitaine, du 21/11/24 au 07/01/25, SaferPhone : option Orange Cybersecure offerte sur demande, pendant 12 mois puis 7 €/mois pour la souscription de la Série Spéciale 50Go 5G. Option avec terminal compatible. 5G : uniquement dans les zones déployées, couverture sur reseaux.orange.fr. Conditions détaillées en boutique et sur saferphone.orange.fr

(1) Pour l'achat d'un iPhone 12 reconditionné, Orange rachète votre ancien mobile 50€ de plus que sa valeur estimée après diagnostic.



est là